

N°146 • NOVEMBRE 2021

92120.fr

MONTROUGE

MAG

Mobilités, le bon plan !

DEMAIN

Un projet de parc
de 1300 m² pour une ville
plus durable

GUINGUETTE

Rencontrez vos
nouveaux commerçants
du marché de la Marne

ENGAGÉS

C'est parti pour la
nouvelle mobilisation pour
le Téléthon !

MONTRouGE GRAND ANGLE



Un plan
de mobilité,
à quoi ça sert ?

1

Traçons le contexte de la mobilité
et ses enjeux

2

Balisons la concertation
pour la construction du plan
de mobilité de Montrouge

3

Plantons le décor
du cadre de vie privilégié

4

Décryptons la place des
modes dits « actifs »

Les voies de la mobilité urbaine

Des défis en route !

L'essentiel / L'urbanisation croissante et la prise de conscience environnementale installent plus que jamais les problématiques de mobilité urbaine au centre des préoccupations. **Le contexte /** Les collectivités territoriales tiennent un rôle central, car elles sont au contact direct des habitants, et doivent répondre aux défis d'une mobilité durable. **L'enjeu /** La Mairie de Montrouge s'est emparée du sujet, très en amont. Elle a d'abord initié un audit. Elle construit aujourd'hui un plan de mobilité, pour préparer demain.

Vous souvenez-vous comment c'était avant la crise sanitaire ? Nous nous déplaçons sans trop nous poser de question pour la plupart d'entre nous. Car, se déplacer a toujours été une partie intégrante pour ne pas dire intégrale de notre vie sociale, professionnelle, personnelle. Et si l'on y regarde bien, **tout autour de nous est organisé sur cette idée du déplacement perpétuel, de la mobilité continue, presque sans limite** : routes, rails, airs, voies

navigables, pistes cyclables, trottoirs, passages piétons, voies de bus, etc. En un mot, nous serions tous des « hypermobiles ». Selon l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie), ce mode de vie est même en croissance progressive depuis plus de dix ans, avec plus d'1 milliard de voitures qui seraient en circulation sur la planète et 4,4 milliards de personnes qui ont pris l'avion en 2018, soit une augmentation de 6,9 % depuis 2010.

Ça bouge du côté de la mobilité urbaine !

Mais derrière ce sujet global de la mobilité se « cache » un autre enjeu essentiel qu'est la mobilité urbaine. Qu'est-ce que c'est exactement ? Elle fait référence aux déplacements des personnes dans les villes et se concentre donc sur un périmètre urbain restreint. La mobilité urbaine, c'est donc surtout le flux des déplacements au cœur d'une aire urbaine : vous savez, ces trajets quotidiens et récurrents que nous effectuons

tous, que ce soit pour aller au travail, faire nos courses ou pour les loisirs.

Un sujet qui n'a pas attendu la déflagration de la Covid pour être en pleine mutation. En effet, ces dernières années, toutes les villes se sont emparées de la question et la mobilité urbaine ne cesse de voir son visage changer. Pourquoi ? Parce qu'elle touche une multiplicité de domaines : l'environnement, les modes de travail, les transports, le cadre de vie des villes, le mode de vie des habitants, etc. Avec en fond un impact sur tout un projet de société pour aller vers une pollution moindre, un réseau plus fluide, un désengorgement des centres-villes, un stationnement adapté aux besoins de chacun, une vie des riverains simplifiée et plus agréable...

La mobilité glisse au-delà de la question des transports

La Commission européenne le dit elle-même : « *Un changement radical est nécessaire* ».

Pourquoi ? Parce que si mobilité et transport(s) ont souvent été considérés comme deux synonymes en matière de politique urbaine, la réalité des villes fait prendre conscience qu'il s'agit d'une conception trop étriquée. Pour répondre aux enjeux des villes de demain, les mobilités sont au cœur d'un urbanisme recentré sur la place du citoyen. « **Les villes doivent accompagner le passage à des modes de transport propres et la politique locale de mobilité doit être pensée de façon globale** », affirment les experts de la *Fondation Jean Jaurès*, Adrienne Brotons et Benoît Calatayud. À titre d'exemple, le 19 octobre dernier, le département des Hauts-de-Seine a lancé une enquête auprès des usagers de Paris-La Défense, pour mieux connaître leurs habitudes de déplacement au sein du quartier d'affaires. De la même manière, la Région Île-de-France s'appuie sur un Plan de Déplacement Urbain (PDU) afin de faire évoluer les pratiques vers une mobilité plus durable, dans

...



LE SAVIEZ-VOUS ?

En temps normal, un Français se déplace 10h par semaine et parcourt en moyenne 400 km. Ce qui correspond à 1,5 jour de travail et un trajet Paris-Nantes chaque semaine ! Et plus de la moitié des déplacements en semaine sont faits par des travailleurs actifs.

Source : Ademe - La mobilité de demain

-20 %

D'émissions de gaz à effet de serre (GES), c'est notamment ce que vise le Plan de déplacement urbain de la Région Île-de-France. Il veut s'appuyer sur une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs, de 10 % en modes actifs (marche et vélo).



40%

DES TRAJETS QUOTIDIENS

EFFECTUÉS EN VOITURE FONT MOINS DE 3 KM ET POURTANT, ILS SONT DEUX FOIS PLUS POLLUANTS QU'UN TRAJET DE PLUS LONGUE DISTANCE.

(Source : Enquête Ademe)

Trois questions à...

Jérémie Almosni,
directeur régional
Ademe Île-de-France



1 La mobilité urbaine comme enjeu majeur, est-ce un phénomène récent ?

Jérémie Almosni : Pas exactement, la mobilité urbaine est un facteur d'attractivité, d'activité et de vitalité d'un territoire. Elle prend une nouvelle direction avec d'autres enjeux. L'occupation du domaine public, entre 60 et 80 % par la voiture, la plupart du temps en stationnement, demande des approches stratégiques. Le but est de donner plus de place aux pistes cyclables, au stationnement sécurisé, aux zones apaisées, à la piétonisation des rues, aux services de mobilité partagée, ou aux trottinettes qui se développent plus vite que l'utilisation du téléphone portable à son démarrage... Et les collectivités ont un rôle clé pour assurer cette « nouvelle » coordination.

2 À quels défis principaux doit répondre un plan de mobilité urbaine ?

J. A. : Pour préparer la ville de demain, il est indispensable de réfléchir aux leviers à activer pour maîtriser la réduction des distances parcourues, la réduction des vitesses, la proximité des services (commerces, loisirs, services publics...). Mais au-delà des infrastructures, il faut permettre l'intermodalité, pour prendre en compte la variabilité des déplacements sur une semaine : transport à l'école, activités, loisirs, etc.

3 Quels sont les leviers, pour une commune, pour répondre à ce défi multiple ?

J. A. : Repenser les déplacements en zone urbaine est une urgence. C'est un challenge qu'il faut relever pour modifier et accompagner les habitudes collectives et individuelles. Les alternatives doivent être attractives, performantes, sûres, accessibles à tous et adaptées à chacun : jeunes ou seniors, publics modestes ou plus aisés, etc. Et surtout il faut impliquer les citoyens.



...

un contexte de croissance globale des déplacements de 7 %. Et la Métropole du Grand Paris a mis en place un dispositif de Zones à Faibles Emissions (ZFE), qui limite la circulation des véhicules les plus polluants dans un périmètre défini, par décision du ou des maires concernés.

Montrouge est entrée dans la boucle

Quand on sait qu'en 2050, les deux tiers de l'humanité vivront en ville et que la ville est devenue un lieu de mobilité presque 24h/24 et 7j/7, on comprend mieux l'importance de préparer demain dès aujourd'hui... C'est justement la démarche qu'a entreprise la Municipalité de Montrouge lorsqu'elle a missionné le bureau d'étude spécialisé *Ingerop*, pour établir un large diagnostic de « sa » mobilité urbaine. « Nous allons bientôt enregistrer les arrivées de deux lignes de métro – la 4 à Barbara et la 15 à Châtillon-Montrouge – et notre plan de circulation date de 1995. Il était temps d'initier un changement pour s'adapter aux nouvelles habitudes des Montrougiens et de propo-

ser des solutions pour toutes et tous », explique Paul-André Mouly, Maire-adjoint aux Mobilités, à la Voirie, au Stationnement et au Partage de l'espace public (lire aussi article p.14 n°145 Montrouge Mag). Le cabinet *Ingerop* a donc mené un état des lieux pour évaluer et synthétiser les logiques actuelles de fonctionnement, pour rencontrer les différents acteurs institutionnels et associatifs (lire interview *Ingerop* p. 28). L'objectif était de proposer un schéma de mobilité donnant la place à tous les modes de transport et proposant un plan d'actions opérationnelles.

Une démarche qui prend une trois voies

Vous l'aurez compris, l'initiative engagée par la Municipalité va au-delà de savoir s'il faut lutter contre « l'autosolisme » ou développer les mobilités douces pour voir fleurir covoiturage, autopartage, vélos, hoverboards, giroroues, rollers, skates, marcheurs et autres moyens dits durables.

La stratégie de la Mairie est d'inscrire son futur plan de mobilité dans l'atteinte de


80%
DES BRUITS
ÉMIS DANS L'ENVIRONNEMENT AU QUOTIDIEN
PROVIENNENT DES MOYENS DE TRANSPORTS
(Source : Ademe - Le monde de demain)

trois objectifs communs : apaiser les quartiers, sécuriser les modes actifs (marche et vélo) et améliorer le cadre de vie de tous les Montrougiens (lire les articles 2, 3 & 4 du dossier).

« Et encore une fois, comme nous le pratiquons sur beaucoup de sujets, rien ne se fera sans l'implication des Montrougiennes et des Montrougiens. C'est avec eux et pour eux que nous construisons le Plan de mobilité », ajoute Paul-André Mouly. En effet, outre les consultations avec les différentes parties prenantes régionales, départementales, locales ou associatives, des rencontres avec les Comités

de quartiers et des réunions publiques ont été organisées et seront suivies d'une grande concertation des Montrougiens. L'ambition de la Municipalité est bien de favoriser l'utilisation des modalités douces, par exemple pour se rendre chez les commerçants ; revisiter l'organisation de la circulation sur les petits axes routiers ; engager une réflexion sur la vitesse en ville, végétaliser et créer des balades plantées piétonnes etc. L'avenir est en route... »



2

Mobilité concertée

Les habitants ont « voie »... au chapitre

Créer un plan de mobilité, comme un schéma directeur des circulations n'est pas une mince affaire ! Car il faut aussi qu'il tienne compte des spécificités de chacun des quartiers, des attentes des Montrougiens et des usagers... En un mot : l'humain doit être au centre de la réflexion. La Mairie a donc choisi de mener ce projet en concertation avec vous.

Un diagnostic établi

La Municipalité s'est engagée dans une démarche visant à diagnostiquer la mobilité dans la ville. Elle a pour cela choisi une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) assurée par le cabinet *Ingerop*, spécialisé entre autres dans la mise à place des nouvelles

mobilités urbaines. Le bureau d'étude a décrypté les spécificités montrougiennes, quartier par quartier. Il a aussi réalisé des échanges avec les différents acteurs de la mobilité du territoire (les services de la Ville, Île-de-France Mobilités, le Conseil Départemental des Hauts-de-Seine, les communes limitrophes, le transporteur RATP, des associations d'usagers cyclistes / de déficients visuels...). Objectif : identifier les enjeux et les attentes. Des enquêtes auprès d'usagers automobilistes ont aussi été menées, pour comprendre la manière de se déplacer dans la ville (lire interview p. 28). Ceci a permis d'établir un constat de certains déséquilibres et de concevoir des scénarii visant à mieux harmoniser, apaiser et sécuriser. **Ils s'appuient sur trois leviers : la limitation de la vitesse de circulation, les aménagements de pistes cyclables et la valorisation de l'espace public.** Ces thématiques ont permis d'orienter la réflexion menée avec les Comités de quartiers, en septembre dernier.

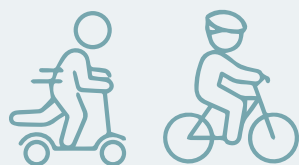
J'ai été ravie de participer à l'élaboration du plan de mobilité de Montrouge et plus particulièrement pour le quartier Plein Sud. La cohabitation des différents modes de transport n'est pas toujours facile. Je pense que Montrouge a de bonnes pistes pour que chacun y trouve son bonheur : des trottoirs plus larges, des pistes cyclables protégées et balisées.

Sophie Vigouroux,
Montrougiennne, comité de quartier Plein Sud




70%
DE LA POPULATION EUROPÉENNE
VIT EN VILLE ET LA MOBILITÉ URBAINE
Y RENCONTRE DE NOMBREUX PROBLÈMES

embouteillages chroniques
(dont le coût est estimé à 80 M€ par an),
mauvaise qualité de l'air, niveaux élevés
de bruit et d'émissions de CO₂, etc.



UNE VILLE 100 % PIÉTONNE À QUELQUES HEURES DE PARIS !

Ce n'est pas de la science-fiction, mais bien une réalité. À Pontevedra, une ville de Galice en Espagne, au nord-ouest de la péninsule ibérique et à quelques kilomètres du Portugal, tout vit au rythme des piétons, des trottinettes, des vélos... Son maire a, en effet, fait le pari de faire de sa commune le laboratoire d'un projet unique en Europe : créer un espace harmonieux permettant au citoyen de se réapproprier sa ville. Voilà une sorte de loft urbain sans voiture pour ses 80 000 habitants. Stupéfiant...



À VOS AGENDAS...

Consultation. Donnez votre avis après les Réunions de quartier.



FLASHEZ-MOI pour voir les dates et horaires des réunions de quartier.

...

Comités de quartiers concertés

Six réunions se sont déroulées tout au long du mois de septembre. Le cabinet *Ingerop* a mené à bien cette deuxième étape de concertation, en collaboration avec le service Démocratie participative de la Mairie. Une démarche qui a permis de cerner assez précisément des attentes : limitation de la vitesse de circulation à 30 km/h, instauration de sens uniques, aménagement de pistes cyclables, élargissements des trottoirs, réduction d'espaces de voirie, réintroduction de mobilier urbain, de zones végétalisées...

Donnez tous votre avis

Le plan de mobilité de la ville, c'est notre affaire à tous, car cela va redéfinir la dynamique des quartiers pour les années à venir. Aussi, ce travail d'enquête établi rue par rue, quartier par quartier et concerté avec les Comités de quartiers, va donner lieu en novembre et en décembre à une consultation beaucoup plus large de tous les Montrougiens. Le projet sera présenté à l'occasion de réunions publiques en décembre, ouvertes à tous. ☺

QUESTIONNAIRES EN LIGNE ET PERMANENCE

Si vous manquez les réunions de quartier, vous pourrez toujours donner votre avis sur le plan de mobilité en répondant à un questionnaire en ligne. Six questionnaires, un par quartier, seront disponibles sur le site de la Ville jusqu'à un mois après les réunions de quartier. Une permanence dédiée sera ouverte les jeudis après-midi à l'Hôtel de Ville. Les propositions établies en lien avec les Comités de quartiers y sont exposées et questionnées.

À vous d'en établir désormais la pertinence !

Permanence plan de mobilité

Dès le jeudi 18 novembre
Les jeudis après-midi
jusqu'à 19h
À l'Hôtel de Ville

Questionnaire en ligne sur le plan de mobilité de votre quartier

Au lendemain de chaque réunion publique sur www.92120.fr

Trois questions à...

DALILA ZEGAGH, chef de projet au sein du cabinet Ingerop

1 Pouvez-vous décrire les grandes lignes du diagnostic ?

Dalila Zegagh : Il a mis en évidence que Montrouge est une ville adaptée pour réaliser des déplacements en transports collectifs et en modes actifs (vélo, marche à pied), en raison des densités élevées et des courtes distances à parcourir. Or, aujourd'hui, leur place est insuffisante, alors même que l'usage du vélo se développe beaucoup, notamment depuis la crise sanitaire.

2 Comment se traduit concrètement ce déséquilibre ?

D. Z. : Les aménagements cyclables sont globalement peu nombreux et discontinus, pas toujours adaptés aux besoins,

ou pas respectés par les usagers de la route. Les cheminements piétons ne sont pas toujours confortables. Le trafic routier de transit (la circulation qui passe par la ville, sans avoir pour origine ou destination Montrouge) est important et génère des nuisances dans les quartiers (bruit, pollution, etc.).

3 Quels sont les nouveaux enjeux de la mobilité urbaine pour une ville comme Montrouge ?

D. Z. : En Île-de-France et en petite couronne, ils nécessitent de prendre en compte les changements de comportements. Les déplacements évoluent en forme, en quantité, en qualité. On observe une stagnation de l'usage



de la voiture individuelle, le développement de nouveaux modes et une demande croissante pour les déplacements de courte distance. Sur le court terme, depuis le début de la crise sanitaire et avec l'essor du télétravail, on constate une croissance des déplacements locaux ou un report de déplacements motorisés vers les modes actifs. L'enjeu est donc de doter la ville d'un schéma de mobilité qui permette de donner une place à tous les modes.

3

Mobilité « revisitée »

Viser la ville apaisée

Retour au calme & au vert

Qu'il semble lointain le temps où l'on idéalisait la ville qui grouille, la ville hyper urbaine, la ville aux agitations effrénées. Cette urbanité excessive était le symbole d'une ville vivante, moderne, hyperactive, branchée, sans complexe... Ça, c'était un peu le monde d'avant. Avant l'urgence climatique aussi. Désormais ces caractéristiques seraient plutôt associées à : « *très polluée, asphyxiée, saturée et stressante* ». C'est dans ce contexte que s'inscrit la volonté de la Mairie de redéfinir « sa » mobilité. On cherche à inverser le processus, pour faire rimer mobilité et espace public apaisant, sans oublier végétalisé.



La zone « 30 », un levier de l'apaisement.

Les scénarii envisagés pour l'écriture du plan de mobilité à Montrouge s'inspirent d'initiatives d'ores et déjà menées en France et en Europe. Parmi celles-ci : la limitation de la circulation à 30 km/h en ville, sur certains axes ou zones délimitées.

C'est un levier expérimenté depuis les années 2000, pour apaiser la circulation en milieu urbain. La première expérimentation de ce genre a été menée en Autriche, dans la ville de Graz, en 1992. Avant Paris qui a instauré la limitation de vitesse à 30 km/h

partout (sauf sur le périphérique et certaines artères structurantes) depuis le 30 août dernier. Plusieurs villes de petite couronne l'ont expérimenté puis définitivement adopté...

Villes 30

C'est le cas de Fontenay-aux-Roses (2005), Nogent-sur-Marne (2006), Sceaux (2008), mais aussi Clamart, Sèvres, Clichy-la-Garenne, Fontainebleau...

Dans l'hexagone, Lorient a été une des villes moyennes pionnières en la matière, puis il y a eu Vanne, Nantes, Lille, Grenoble en 2017. En Europe,

Bruxelles est aujourd'hui la plus vaste «ville 30» tandis que l'Espagne est «pays 30» depuis 2020.

Retours d'expérience(s)

Les témoignages recueillis par le collectif 30 permettent de comprendre l'impact de la limitation de vitesse sur l'ambiance des villes. Et c'est bien ce que vise la démarche de la Mairie, avec l'élaboration du plan de mobilité. D'abord, on relève une baisse de l'accidentologie : la ville de Genève, l'a vu diminuer de 40 à 60 %. En petite couronne, la commune de Sceaux constate que l'ensemble des accidents survenus

ont eu lieu sur les départementales où la circulation n'est pas limitée à 30 km/h. Sceaux, toujours, et Clamart indiquent, d'autre part, que le nombre de cyclistes a augmenté sur la voie publique et que les commerçants sont aussi plus satisfaits ! Les Montrougiens auraient donc sans doute tout à y gagner : la limitation de vitesse entraîne moins de nuisances sonores et incite davantage les piétons à investir leur quartier. Des facteurs d'apaisement non négligeables pour l'amélioration du cadre de vie ! ☺



À Montrouge, des expérimentations concrètes

L'apaisement de la commune est un objectif de longue date pour la Municipalité, qui agit pour redonner leurs bonnes places aux piétons, aux cyclistes et aux automobilistes mais aussi aux habitants... Et à la biodiversité.

Doux stigmates

En vous baladant, n'avez-vous pas remarqué quelques stigmates d'une nouvelle mobilité, quelques traits de ville plus reposée ? Certaines voies ont été réaménagées et la circulation modifiée. Prenons en exemple les Allées Jean Jaurès : cette voie réservée aux voitures, et peu aménagée encore en 2018, s'est mue en une promenade champêtre et piétonne où tous les Montrougiens se rassemblent pour pique-niquer, se balader à pied ou en vélo, mais aussi se divertir. Dans le même esprit, se dessine aujourd'hui l'avenir de la rue de la Vanne, avec l'objectif de la rendre plus verte et apaisée tout comme bien d'autres projets urbains à Montrouge.

Ville en vélo...

Ces projets s'organisent d'ores et déjà autour des grands leviers qui sont ceux du prochain de plan de mobilité. Ils incluent des exigences de limitation du "tout voiture" et d'harmonisation des différents modes de transport. Cela passe par des aménagements de voirie, mais aussi de mobiliers et équipements urbains.

Actuellement par exemple, les bornes de rechargement pour les voitures électriques se multiplient. Un programme de développement de pistes cyclables est lancé mais aussi de mobilier urbain dédié (11 stations vélib, 13 bornes de gonflage, des centaines d'arceaux à vélo...). Sans oublier des actions telles que l'initiative "tous à vélo" en juin, ou encore la mise en place d'une aide financière pour l'achat de vélos électriques.

Vert, couleur de l'avenir

À cela se conjuguent, les actions de végétalisation et de développement de la biodiversité en ville. L'objectif est de lutter contre les îlots de chaleur, d'aérer la ville mais aussi d'améliorer le cadre de vie. Quasiment tous les réaménagements de rues dans la ville incluent l'exigence de développer des espaces verts et de planter de nouveaux arbres. C'est donc à chaque fois un juste équilibre qui est recherché, entre la place des voitures, des vélos, des piétons et de la biodiversité. ☘

J'espère que le plan de mobilité va venir encourager la pratique du vélo, en aménageant et en sécurisant des voies. C'est un mode de déplacement doux et écologique qui favorise la tranquillité d'une ville. Il est aussi bon pour la qualité de l'air et permet de pratiquer une activité physique au quotidien. En vélo, on arrive plus relax au travail qu'après une heure en voiture ou en transports en commun.

Philippe Le Coz,
président de l'association
Club Cyclo Randonnée Montrouge (CCRM)



LE SAVIEZ-VOUS ?

Monbus, c'est le minibus 100 % électrique géré par Vallée Sud Grand Paris qui dessert tous les quartiers de Montrouge – soit une vingtaine d'arrêts – en 35 minutes. Il fonctionne du lundi au dimanche. Il est en correspondance avec le minibus de la ville de Châtillon. Pour l'emprunter : il vous suffit d'être en possession d'un titre de transport !

➔ Plus d'infos sur 92120.fr

18 KM
DE VOIRIE
équipés de pistes
cyclables à Montrouge

32
BORNES ÉLECTRIQUES
seront installées d'ici 2022

4

Une mobilité à tous les modes

MOBILE ET À SA PLACE

Tous usagers, tous respectés !

C'est quoi un mode dit « actif » ? C'est tout simplement la marche et le vélo. Au-delà de trouver un espace propre sur la voirie, l'enjeu est surtout de leur assurer une place sécurisée, balisée et adaptée aux utilisations. C'est l'une des priorités dans la démarche de la Municipalité. On en fait le tracé en trois lettres seulement.

P COMME PARTAGE

À travers l'élaboration du plan de mobilité, **la volonté est d'assurer un meilleur partage de la voirie entre les automobilistes, les piétons, les cyclistes, les usagers des transports en commun...** Qu'est-ce que ça veut dire ? Il s'agit d'abord et surtout d'analyser et d'inscrire une hiérarchie claire du réseau, avec une cohérence entre le trafic attendu et l'aménagement déployé... et de trouver une solution pour favoriser la place en faveur des modes actifs. **À partir de là, il est possible de proposer de nouveaux itinéraires cyclables sur la commune.** Il est possible de poursuivre le déploiement de l'offre de stationnement vélo. **Il est possible de conforter la place de la marche à pied, dans les déplacements locaux.**

T COMME TRAFIC

Le plan de mobilité que la Ville souhaite mettre en place vise à préserver les rues secondaires des rues à forts trafics, afin de **créer des conditions de « cohabitation harmonieuse » entre les différents modes.** Concrètement ? Cela revient à créer des conditions de sécurité des modes doux – marche, vélo, trottinette, transports collectifs – sans pour autant mettre en œuvre des espaces dédiés partout. Par ailleurs, sur les axes principaux, là où le trafic reste significatif, le principe est différent : pour partager l'espace public entre les modes, il faut dédier des espaces à chacun là où la dite « cohabitation » ne semble pas toujours évidente.

O COMME OUTILS

Qui dit partage, qui dit cohabitation, dit nécessairement outils pour concrétiser une approche ambitieuse. Lesquels sont à la disposition de la Mairie ? Le plan de mobilité va se traduire par le passage en sens uniques de certaines rues. L'idée est d'éviter l'effet que les professionnels qualifient de « *by pass* » : vous savez, quand vous essayez de contourner un axe principal engorgé, en empruntant une petite rue... De quoi apaiser les quartiers. Il y a aussi le recours aux aménagements en site propre lorsque cela se justifie. **Ce qui veut dire marquer « physiquement » les zones dédiées aux différents modes comme par exemple créer une voie dédiée au bus, une piste cyclable...** Chaque mode a sa voie de circulation propre. Enfin, le dernier « outil » et non des moindres... repose sur la responsabilisation de chacun. Oui, oui, nous. Tous modes confondus ! En effet, le premier principe de la mobilité, c'est de vivre ensemble. Alors chacun doit pouvoir respecter les autres usagers. Même s'il va moins vite, même si son mode est plus maniable, même si vous pensez avoir la une priorité. C'est simple. Non ?

