

Retour sur le Rendez-Vous d'Ecopôle – Se déplacer dans l'espace public sans conflit : une utopie ? - 22 septembre 2026

Aurélie Duboudin : Chargée d'étude mobilité durable et sécurité chez Cerema

Les usages ont évolués, chacun réclame sa place dans un espace contraint. Les usagers ont le sentiment que la multiplication des modes actifs engendre beaucoup de conflits dans l'espace public or au regard de l'accidentologie, les accidents mortels sont essentiellement dus aux véhicules lourds (majoritaire avec des voitures). *En 2024, 260 piétons ont été tués dans une collision avec des voitures, 3 contre des vélos, 80 cyclistes ont été tués dans une collision avec des voitures, 1 contre un piéton.*

Il s'agit donc de définir comment partager l'espace public :

- soit chacun sa voie : l'aménagement doit alors réaliser les séparations en suivant le nombre d'usagers et en assurant les continuités et l'accessibilité (séparateurs, abribus..)
- soit cohabiter sur un même espace : dans ce cas il faut interroger la pertinence en évaluant le rapport de nombre entre les différents usagers car c'est de là que sera possible, ou non, une bonne cohabitation. Il faudra également bien caractériser le partage (zone de rencontre...) en communiquant et en expliquant les règles qui s'appliquent.

Jean Favreau : Chargé d'études en mobilité, Docteur en aménagement et urbanisme, Architecte.

Jean Favreau distingue le conflit d'usage qui est individuel (on le vit) de la controverse qui participe à la construction du débat collectif. La controverse est un moteur de la transformation de l'espace public - *Place au vélo a su se construire une expertise ; grâce à elle, le dialogue avec la collectivité est de qualité* - C'est un enrichissement des 2 côtés : associations/usagers, élus/professionnels.

La ville apaisée avec 0 conflit est une utopie donc une ville apaisée serait plutôt une ville où le dialogue est organisé. Une condition à la réussite du dialogue c'est que le groupe soit représentatif des différents usagers. *Aujourd'hui il n'existe pas de groupe qui représente les usagers de la trottinette.*

En parallèle il faut accepter que les usages évoluent plus vite que les aménagements et donc il est impossible, pour une collectivité, de déployer les infrastructures nécessaires au moment où de nouveaux usages apparaissent.

Maryvonne Dejeammes : Association Rue de l'Avenir

Les 24 communes de l'agglomération sont toutes différentes, en terme de formes urbaines, de densité...Le sentiments d'insécurité et les conflits ne sont pas vécus pareil suivant les communes (auto/piéton ou cycliste/piéton).

Chaque évolution historique influence la circulation, ainsi, la crise sanitaire à engendré un certain nombre d'évolution d'usages puis d'aménagements qui donnent l'impression que les conflits d'usages se sont déportés de, auto-vélo (par ailleurs socialement acceptés) à piéton-vélo.

Pour atténuer ces conflits il y a plusieurs leviers complémentaires :



- Les aménagements : Rue de l'Avenir recommande la mise en place de plans de circulation locaux qui intègrent les cheminements piétons, en particulier les personnes vulnérables (senior, handicap) et cyclables.
- La communication et la sensibilisation : il faut développer la pédagogie, *les voitures ne respectent pas le 30 km/h, se garent sur les pistes cyclables... Les piétons ne comprennent pas les sens cyclables, les aires de rencontre*. Si la majorité des personnes disent connaître le code de la route, 1/3 estiment que les accidents sont des fautes de code.
- L'action sur les comportements : accepter le temps long, s'appuyer sur des nudges...

Romain Allais : Association Les Boîtes à Vélo

Les travailleurs à vélo sont 4 fois plus nombreux qu'il y a 10 ans pourtant les pros ont moins de conflit d'usages qui peuvent être expliqué pour plusieurs raisons :

- leurs matériels sont plus gros donc ils sont mieux vus
- ces matériels les rendent moins agiles donc plus attentifs
- l'habitude d'usage
- du matériel de qualité et bien entretenu (contrairement à certains vélos de particuliers)

Sur les aires partagées, il y a peu de conflits mais des peurs par manque d'habitudes des piétons. L'attention aux autres usagers n'est pas partagée car les motifs d'usages sont différents (flâneurs vs traceur).

Quelques axes qui peuvent être travaillé :

- Les aménagements : si les pros passent avec leurs engins spéciaux, tout le monde passe.
- L'expertise d'usage concerne l'individu, elle est donc différente selon les personnes.
- La pédagogie sur des réflexes à prendre quand on est sur l'espace public, *comme vérifier ses angles morts même en étant piétons*

Les Boîtes à vélo sont aujourd'hui un espace pour discuter des nouveaux usages et les potentiels nouveaux conflits

Bénédicte Levionnais : Directrice du département des mobilités, Nantes Métropole

Ce sont les élus qui élaborent les stratégies. Ils s'appuient sur des analyses et études : à l'international, sur les enjeux sociétaux locaux, sur la fréquentation des services de mobilité ; en y intégrant une vision à long terme. Les élus se nourrissent aussi des échanges du Comité des partenaires, mais toutes les typologies ne sont pas représentées (automobilistes, familles monoparentales – difficile pour elles de participer à des réunions en soirée)

Parfois les politiques publiques ont besoins d'ajustements, les modes actifs ont évolués très fortement, alors que la métropole avait misé sur le covoiturage qui finalement ne décolle pas. Elle doit aussi composer avec d'autres enjeux, la renaturation, la densité, la décarbonation...

Le service mobilité commence à intégrer les sciences cognitives pour accompagner les changements de comportements : seulement 5 % des décisions individuelles sont prises sur la base d'un raisonnement (sentiment d'appartenance, représentation...)

Aurélien Boulé Fournier : Élu en charge des mobilités actives, Nantes Métropole

Les enjeux de mobilité sont mouvants. Sur la métropole, il existe une pression associative, c'est positif, et une pression démographique, la Métropole Nantaise continue de grandir ! Politiquen

elle croit aux modes actifs et partagés, et contrairement à d'autres grandes villes qui font des retours en arrière, Nantes assument le choix d'une politique qui va vers moins de voiture, plus de modes partagés et actifs.

Sur la place de la voiture il faut différencier l'accessibilité des riverains qui est OK, du trafic de transit qui est à éviter dans certaines rues. Vigilance, au passage, sur l'utilisation des chiffres qui peuvent influencer des discours - *les accident cycle/piéton + 20 % mais on parle de 6 accidents*. Un travail de pédagogie à mener auprès de habitants est à mener. Les gestionnaires ont leur jargon et doivent savoir sortir de leur bulle – *par exemple, l'appellation zone de rencontres n'est pas connue du grand public*.

Le Cerema a produit un référentiel des aménagements, très utile pour dialoguer entre services, notamment si la communication est difficile.

Echanges avec le public

Prise en compte des besoins inter-comcom → Nantes à un rayon d'attractivité qui s'étend au-delà de la métropole, le projet du Service Express Régional Métropolitain doit répondre à cet enjeu.

Aménagement vu comme dangereux – le cas des mini giratoire → avait été crée pour fluidifier le trafic automobile, dans les nouveaux aménagements ils sont supprimés, pour les grands giratoires ils sont adaptés « à la Hollandaise » pour sécuriser les cyclistes.

Pérennisation d'expérimentation comme la vélo-rue → Ces aménagements ne sont plus des expérimentations et sont donc maintenus. La réussite de ce changement de caractérisation dépend du rapport de fréquentation vélo/voiture. C'est une réussite si le flux des vélos est important.

