

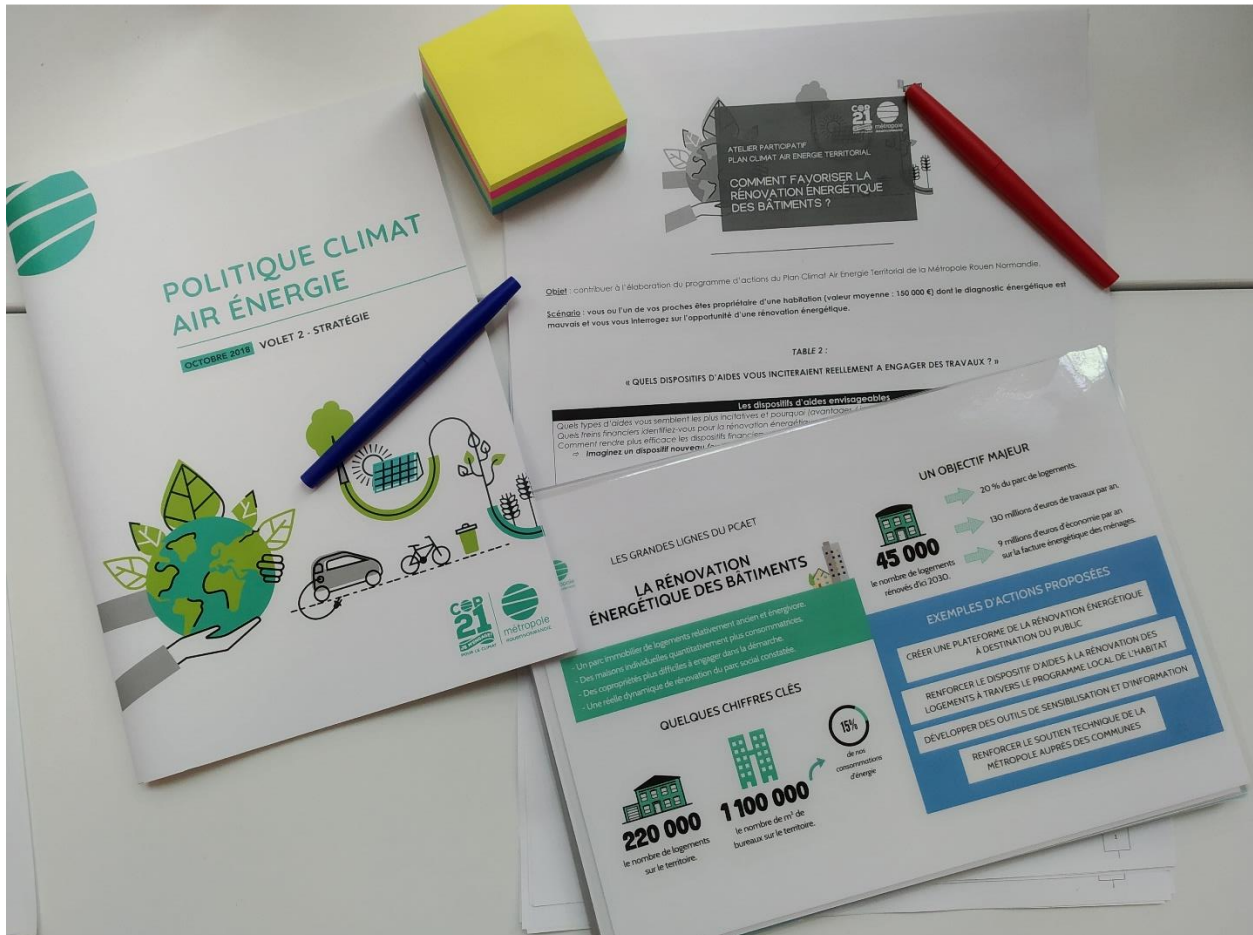
PCAET – CONCERTATION PUBLIQUE

Atelier participatif n° 2

« Seul.e dans sa voiture, une fatalité ? »

23 avril 2019 — Atelier de la COP 21 à Rouen

DÉROULEMENT DE L'ATELIER



Après une rapide introduction de la concertation publique volontaire initiée par la Métropole autour du PCAET et un état des lieux des déplacements et de l'usage de la voiture sur le territoire, les participants et participantes ont été invités à réfléchir sur deux thématiques principales :

1. Identification de ce qui freine les participants ou leurs proches dans le choix du report modal pour les déplacements de proximité.
2. *Dans les cas où le report modal n'est pas envisageable, comment encourager l'évolution des comportements vers du covoiturage ou de l'autopartage ?*

Cette démarche participative s'est articulée autour de deux axes : l'identification en binôme des freins à la réduction de l'usage de la voiture (phase de diagnostic) et les propositions d'actions pour y remédier. Tout au long des échanges, les agents de la Métropole responsables des thématiques de mobilité et du PCAET ont pu échanger avec les participants présents sur la faisabilité des solutions proposées. Ont précédé à cet atelier trois jeux Facebook sur le thème de la mobilité, dont les réponses sont aussi mentionnées dans ce compte rendu.



Sondage Facebook du 17 avril 2019 sur la page COP 21 – Je participe Rouen Normandie :
Sur 32 votes, la voiture reste majoritaire (59%) pour se rendre au travail

LES FREINS AU REPORT MODAL POUR LES DÉPLACEMENTS DE PROXIMITÉ

1. Une infrastructure cyclable insuffisante

La très grande majorité des échanges sur les freins au report modal a concerné le volet aménagements cyclables. Tous les participants s'accordent à dire que les infrastructures pour cyclistes sont insuffisantes en métropole. Cette constatation concerne avant tout des problèmes de sécurité. D'une part, les participants font remarquer l'interruption des pistes cyclables aux carrefours ou encore le non-respect de la priorité des vélos, par exemple aux intersections de la piste cyclable Seine rive droite, ce qui rend la pratique du deux roues dangereuse. D'autre part, les personnes présentes ont aussi déploré l'insuffisance de stationnements sécurisés et protégés pour vélos, qui, si développés à échelle plus large sur le territoire permettraient de remédier à plusieurs freins, comme les problèmes de dénivelé sur le chemin du retour, l'impossibilité de transporter les vélos dans les transports en commun, ou encore le manque d'espaces dédiés aux vélos dans les bâtiments résidentiels.

Par ailleurs, certains participants ont mis en avant **le problème des contraintes familiales qui entravent parfois l'usage du vélo**. En effet, pour plusieurs membres du groupe, le vélo est peu adapté à la vie de famille, ne serait-ce que du fait de l'absence de stationnement pour vélos et carrioles dans les écoles. En outre, les incitations financières pour l'achat de vélos pliables ou de vélos électriques peuvent avoir un caractère exclusif pour les familles, puisque les vélos pliables ne conviennent pas au transport des enfants et les modèles électriques sont trop lourds.

Dernier point de blocage identifié par le groupe, les obstacles rencontrés sur le trajet des cyclistes. Effectivement, les participants ont souligné les cas multiples de voitures stationnées au milieu des pistes cyclables ou la vitesse des autres véhicules en centre-ville, soit autant de situations qui rendent la circulation dangereuse, notamment pour les enfants. D'autres cyclistes ayant participé à l'atelier ont également fait part de la nécessité d'emprunter des détours pour éviter la pollution et les mauvaises odeurs causées par le trafic, par exemple dans la rue Jean Lecanuet pour les trajets

menant à la gare. Un trajet sans encombre, sécuritaire et agréable semble essentiel pour une meilleure utilisation du vélo en métropole.

2. Fréquence et amplitude des transports en commun

Les participants se sont accordés sur le fait que la fréquence et l'amplitude des transports en commun étaient insuffisantes pour satisfaire la demande. Plus précisément, la synchronisation des transports et la qualité des correspondances ont été mentionnées comme principaux chantiers d'amélioration pour augmenter l'usage de ce mode de transport. Les travailleurs soumis à des horaires fixes sont en effet plus réticents à utiliser les trains, peu fréquents et dont la suppression imprévue peut causer un retard d'une heure et plus, ou même les transports en ville, dont les retards et la fréquence parfois insuffisante posent problème pour les professionnels concernés.

Les échanges ont également porté sur la nécessité d'aménager des **horaires nocturnes** pour les transports en commun. En effet, ce sujet est aussi ressorti de nombreuses fois dans les commentaires du jeu « Je réduirai l'usage de ma voiture quand... », organisé sur la page Facebook COP 21 — Je participe Rouen Normandie. Le problème concerne également les vélos Cyclic', qui ne peuvent être utilisés après 1 h du matin, soit une heure avant la fermeture des bars, selon les participants.

1. Disparition d'un certain mode de vie

Un troisième et dernier frein évoqué par les participants à cet atelier concerne **la disparition de certains aménagements qui favorisaient la mobilité douce**. Un participant a par exemple fait remarquer la rareté des commerces de proximité, surtout dans les zones rurales, alors que ceux-ci permettent de moins utiliser la voiture. En outre, d'autres participants ont mentionné la destruction de chemins agricoles qui ouvraient auparavant un accès plus rapide à la ville pour les marcheurs.



Selon les réponses à la phrase « je réduirai l'usage de ma voiture quand... », publié sur la page COP 21 – Je participe Rouen Normandie le 14 avril 2019, sur 39 contributions, une meilleure desserte et le respect de la priorité cycliste sont des éléments essentiels à une évolution des comportements vers le report modal.

LES PROPOSITIONS CITOYENNES

Le constat général des participants est que la voiture est toujours plus facile d'utilisation que les autres modes de transport, ce qui a développé des habitudes d'usage. Les propositions suivantes ont donc été formulées par les différentes personnes ayant participé à l'atelier, soit par écrit, soit à l'oral, pour favoriser le report modal.

EN MATIÈRE DE CONTRAINTES

1. Augmenter les contraintes d'usage de la voiture

Cette idée a été proposée à l'unanimité par les participants qui remarquent que dès que l'on sort de l'hypercentre de Rouen, il n'y a plus de contraintes.

2. Développer une offre ambitieuse de transport

Pour éviter de braquer les automobilistes, il est cependant proposé d'accompagner les contraintes à l'usage de la voiture en ville par une alternative ambitieuse de transport, pensée en amont de l'imposition des contraintes.

3. Favoriser la transformation de la métropole en territoire de la mobilité décarbonée

Pour préparer la transition de la métropole vers la mobilité décarbonée, les participants ont suggéré d'obliger les propriétaires de bâtiments à penser à des espaces vélos dans leurs rénovations ou lors de la construction de nouveaux bâtiments.

EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC

1. Développer des pistes cyclables sécurisées

Afin d'encourager la mobilité douce, il a été proposé de développer le réseau de pistes cyclables de la métropole, y compris dans les zones rurales, notamment grâce à la réhabilitation des chemins ruraux. Cependant, afin de rassurer cyclistes et familles et d'encourager l'usage de ces aménagements, les participants ont aussi proposé plusieurs idées pour rendre les pistes cyclables plus sécuritaires : installation de feux décalés aux carrefours, réduction de la vitesse de circulation à 30 km/h en ville, rendre les pistes cyclables continues et plus visibles aux intersections.

2. Repenser l'aménagement des stationnements pour vélos et voitures

Pour résoudre les problèmes du dénivelé et du stationnement des vélos, il a été proposé à plusieurs reprises d'installer des boîtes à vélo au bas des côtes, près des lieux publics et des stations de transports en commun. De même, selon plusieurs participants, les vélos Cyclic' devraient être développés à l'extérieur de Rouen, surtout à proximité des stations de transports en commun.

Au contraire, en ce qui concerne les voitures et autres véhicules à essence, les participants ont plusieurs fois mentionné la possibilité de construire des stationnements souterrains en périphérie urbaine, permettant de laisser sa voiture à l'entrée de la ville pour privilégier l'usage de transports moins polluant.

3. Améliorer l'accessibilité de la mobilité douce aux familles

Afin d'encourager l'appropriation de la mobilité douce par les familles, certains participants ont suggéré de développer une offre de vélos de type Rosalie, dans laquelle toute la famille peut s'installer.

4. Améliorer la visibilité du réseau cyclable métropolitain

Une fois le réseau de pistes cyclables développé sur le territoire, il est proposé d'intégrer pistes cyclables et voies partagées au calcul d'itinéraire du réseau Astuces, pour améliorer la visibilité des alternatives de transport proposées en métropole. L'élaboration d'une carte des pistes cyclables et des points de stationnement a aussi été suggérée par l'un des participants.

EN MATIÈRE DE PARTENARIATS

1. Demander aux collectivités territoriales d'élaborer un plan mobilité commun et de doter leurs structures collectives d'un animateur mobilité
2. Développer les balades urbaines sur le thème de la mobilité avec les associations
3. Demander aux entreprises d'assouplir les horaires de leurs salariés ou de faciliter le télétravail



LES FREINS AU COVOITURAGE ET À L'AUTOPARTAGE

1. La rareté de l'offre

En ce qui concerne les freins au covoiturage et à l'autopartage, les participants étaient unanimes, **l'offre de covoiturage/autopartage sur de courtes distances est insuffisante ou trop contraignante**. En effet, selon les témoignages récoltés pendant l'atelier et sur un sondage Facebook publié le 19 avril, même s'il existe des applications de covoiturage, il y a peu d'inscrits et les offres de covoiturage proposent des trajets très précis à des horaires très stricts.

2. Contraintes professionnelles

Selon les personnes présentes à l'atelier, un autre obstacle au partage de la voiture serait le **manque de souplesse de l'emploi du temps professionnel**. En effet, selon un participant, faire du covoiturage nécessite de connaître son emploi du temps à l'avance, ou d'avoir des horaires de travail souples.

LES PRÉREQUIS AU COVOITURAGE ET À L'AUTOPARTAGE

1. Un impact économique visible pour les participants

Dans la deuxième partie de l'atelier, plusieurs acteurs de l'atelier se sont dits prêts à passer au covoiturage ou à l'autopartage à condition **d'obtenir des retours économiques significatifs** grâce à cette activité, notamment en ce qui concerne les économies d'entretien et la baisse du coût de possession du véhicule.

2. Un réel confort d'usage

Une nouvelle fois selon les réponses écrites, pour se lancer dans le partage de voiture, certains participants ont écrit désirer obtenir une garantie sur la sécurité d'usage de ce système, garantie qui assurerait notamment la bonne répartition des rôles entre conducteur et passagers. En outre, pour certains participants, le covoiturage et l'autopartage sont envisageables plutôt pour les trajets de 10 minutes ou moins et à condition de pouvoir laisser sa voiture où l'on veut.

LES PROPOSITIONS CITOYENNES

Pour optimiser le remplissage des voitures à Rouen, les propositions suivantes ont été formulées par les différentes personnes ayant participé à l'atelier, soit par écrit, soit à l'oral.

S'AGISSANT DE L'OFFRE

1. Améliorer les systèmes actuels de covoiturage et d'autopartage

Pendant les discussions de l'atelier, plusieurs propositions visaient l'amélioration de l'offre actuelle en métropole. Par exemple, un participant a proposé d'aménager des points de ramassage/dépôt sur le territoire ou des stationnements souterrains hors des villes, accompagnés d'une gamme assez large de véhicules pour convenir à plusieurs types d'usagers. Pour gérer le tout, plusieurs participants ont aussi suggéré l'élaboration d'une application unique, simple et sécurisée pour trouver des covoitureurs/autopartageurs.

2. Demander aux entreprises de mettre à disposition en journée des véhicules d'urgence pour les imprévus personnels de leurs employés covoitureurs.

S'AGISSANT D'ENCOURAGER LES PRATIQUES DE PARTAGE

1. Réorganiser l'espace urbain en faveur des covoitureurs/autopartageurs

Afin d'encourager le développement des pratiques de partage de véhicules, un participant a proposé d'allouer plus de places de stationnement aux familles, sans toutefois ajouter de places de parkings dans la ville, idée déjà proposée par des répondants au sondage du 19 avril, sur Facebook. De même, les voitures de plus de deux passagers pourraient être autorisées sur les voies partagées.

2. Encourager les conducteurs déjà lancés dans la démarche

Pour contrevenir au problème des conducteurs qui tentent déjà de réduire l'usage de leur véhicule, un participant a proposé d'organiser un système de récompense, par exemple à travers la mise en place de réductions sur les abonnements parking, non seulement pour éviter les voitures-ventouses, mais aussi que les voitures non utilisées ne se détériorent.

3. Diffuser les nouvelles pratiques

Afin de faire évoluer les comportements vers le covoiturage et l'autopartage, certains participants ont proposé l'organisation d'un événement centré sur la thématique où les familles-tests prêtes à se joindre à la démarche recevraient un soutien financier pour l'installation d'un badge sur leur véhicule.

S'AGISSANT DES PARTENARIATS

1. Encourager les acteurs privés à promouvoir le covoiturage

Pour un grand nombre de participants, le problème du covoiturage doit s'envisager par secteurs. Par conséquent, il est proposé de créer des systèmes de covoiturage spécifiques à des milieux : entreprises, écoles, clubs sportifs, etc. À titre d'exemple, les associations en partenariat avec la Métropole pourraient ajouter à leur formulaire d'inscription une rubrique « trajet », qui servirait à mettre en commun les membres faisant un trajet similaire. Cette pratique pourrait aussi être facilitée par un animateur mobilité local. En effet, des systèmes internes aux structures connues des usagers permettraient de bâtir la confiance envers ces nouvelles pratiques.

AUTRES PROPOSITIONS FORMULÉES

En général, les participants à cet atelier ont conseillé de ne pas aborder le covoiturage et l'autopartage à la lumière d'un prisme trop général, mais de plutôt de s'intéresser aux leviers déjà existants dans certains secteurs, milieux et territoires spécifiques. En ce qui concerne la mobilité, tout le monde n'a pas les mêmes problèmes.

Pour conforter cette idée, quelques participants ont même suggéré l'organisation de concertations mobilité dans d'autres communes que Rouen, des collectivités rurales notamment.