

Dialogue citoyen Quartier Flaubert - Phase 2

2^{ème} atelier participatif « Mobilité » (présentiel)

Jeudi 19 mai 2022 18h - 21h

Nombre de participant·es : 17

Animation :

- Isadora GUERRA, Cheffe du service participation citoyenne, Métropole Rouen Normandie
- Noemie HINFRAY, Responsable du projet Flaubert, Métropole Rouen Normandie
- Victor LEDUEY, stagiaire Rouen Normandie Aménagement

Intervention :

- Etudiants de l'Université de Technologie de Compiègne
- Emilie RAMBOUT, Directrice du projet Flaubert, Rouen Normandie Aménagement

Atelier 1 : la place du piéton dans le futur quartier

Le cœur de l'activité proposée ce jour consistait à projeter les participants dans un futur souhaitable par un exercice de « Persona ». Chaque participant devait choisir un personnage imaginaire (« persona ») parmi les 6 proposés et compléter son profil : Nassim 12 ans, Koura 45 ans, Françoise 76 ans, Kim 28 ans, Halima 33 ans et Raphaël 16 ans. Dans un premier temps il était demandé aux participants d'imaginer l'emploi du temps d'une journée type du persona en 2035 en y intégrant ses déplacements, et plus particulièrement ses déplacements piétons, dans un futur idéal. Ensuite il était demandé d'identifier les mesures à prendre dans la conception du projet pour que le persona puisse effectuer ses déplacements de manière optimale.

Le choix des groupes s'est porté sur 3 profils types : Nassim, Kim et Koura (x2). Cette activité a donné lieu à une restitution par chacun des groupes dont voici les principaux éléments :

☞ LA MARCHE PRIORITAIRE : le quartier devra intégrer des passerelles ou espaces piétons importants qui favorisent la porosité en permettant de traverser le quartier à pied sans être limité par les anciennes voies de chemin de fer ou la circulation automobile. Sont également évoqués un souterrain pour la circulation des véhicules motorisés (2x2), des priorités piétonnes sur les voies de circulation, avec des îlots centraux permettant le repos des piétons en toute sécurité. La mise en place d'un pédibus encadré par les agents municipaux (périscolaire) est également suggérée par les participants pour que les enfants puissent se rendre à l'école à pied. Emerge même l'idée de charriots piétons en libre-service pour faciliter les courses à pied.

☞ Personne à mobilité réduite (PMR) : la thématique est ressortie à travers le choix de deux profils présentant des difficultés pour se déplacer à pied : usage d'un fauteuil roulant et de béquilles anglaises. Les moyens à mettre en œuvre pour répondre à cette problématique sont des aménagements spécifiques de la voirie (trottoirs abaissés, rampes ...) et un aménagement d'espaces de repos : bancs et squares. Une largeur de trottoirs de 2m50 minimum est également évoquée pour permettre, entre autres, la circulation aisée des personnes à mobilité réduite.

☞ VELOS/PIETONS : à plusieurs reprises, les participants ont exprimé le souhait de séparer les pistes cyclables des voies piétonnes (couleurs différentes, bornes visibles souples, panneaux visibles ou asphalte art). Des vélos en libre-service doivent être également proposés dans le quartier.

☞ MODES DE DEPLACEMENT : on peut noter les profils multimodaux des persona. Ils adaptent leurs moyens de locomotion en fonction de leurs destinations et des horaires de la journée. La marche à pied semble être le déplacement à privilégier dans le quartier. Elle est très souvent citée, moins que le vélo. La trottinette est utilisée par les profils les plus jeunes. Un vélo adapté pour une famille de 4 personnes est également mentionné, ainsi que le covoiturage pour rentrer tard le soir.

☞ TRANSPORTS EN COMMUN : ils sont à privilégier notamment pour les déplacements vers l'extérieur (T4 ou T5), il est même préconisé que la ligne 34 soit maintenue pour garder la liaison avec la station Théâtre des arts et la zone industrielle. Les participants imaginent la présence encore plus prégnante de la navette fluviale et évoquent la création d'une navette autonome (gratuite) le long du canal ou encore d'un téléphérique au-dessus des autoroutes.

→ La restitution complète du travail de chaque groupe est disponible dans le diaporama joint à cette synthèse

Activité 2 : étude de 3 scénarios de services de mobilité

Des étudiants de l'Université de Technologie de Compiègne ont présenté un travail réalisé sur l'implantation de services de mobilités dans le futur quartier Rouen-Flaubert. Ce travail prospectif a permis d'aboutir à 3 scénarios. Le panel citoyen a été invité à s'exprimer sur les avantages et les inconvénients de chacun de ces scénarios.

Scénario « Parking relais » : Inciter les automobilistes à adopter l'intermodalité

- Présentation du scénario

Nouvelle entrée d'agglomération, le quartier Rouen-Flaubert sera confronté à une circulation automobile intense. Il est donc proposé d'intégrer au projet un parking relais de 300 places, associé à plusieurs services favorisant l'intermodalité : location et réparation de vélos, équipements de transit (douches, vestiaires ...), tarifs réduits pour les transports en communs.

Le **P+R** a pour objectif de **limiter la circulation** des voitures en ville en encourageant l'utilisation des **transports en commun**.

[Scénario Parking Relais]

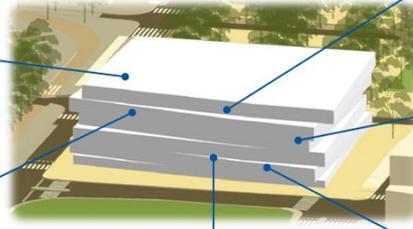
Inciter les automobilistes à adopter l'intermodalité



Parking vélo
Stationnements Libres, Réservés et/ou Sécurisés

300 places de parking
Résidents
Occasionnels
Places PMR
Bornes de recharge électriques

Services de location
Location **vélo**
Location **mobilités innovantes**
Trottinettes, gyropodes



Faciliter l'intermodalité

Des tarifs **réduits** pour les utilisateurs des **transports en commun**
Une aire de **covoiturage**
Des places dédiés à l'**autopartage**

Repair café
Services de **réparation** de vélos et vente de boissons



Equipements de transit
Faciliter le **changement de mobilité** :
douche, vestiaire, casier

- Avis du panel citoyen

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> → placé en entrée/sortie de l'échangeur : meilleur endroit dans le quartier → places de stationnement à réserver en priorité aux habitants ou personnes qui travaillent dans le quartier → il ne faut pas proposer P+R mais plutôt un parking à dédié à l'autopartage : stocker 200 voitures pour 2000 usagers → ADAPTER le parking pour être en accord avec l'écoquartier (alternatives voiture individuelle) 	<ul style="list-style-type: none"> → aspirateur à voitures → il ne faut pas proposer de P+R ici : équipement qui ne sert pas aux habitants du quartier mais à des usagers qui viennent d'ailleurs pour se rendre ensuite au centre-ville → une porte d'entrée pour l'accès aux TC: le P+R n'est pas assez grand → le P+R doit être plus en périphérie et non dans le quartier → 300 places : trop petit parking si P+R

Scénario « Socio-Environnemental » : Un lieu axé sur les contacts humain, la communauté et l'environnement

- Présentation du scénario

Plusieurs espaces de convivialité sont imaginés pour encourager le développement de l'intermodalité au profit des mobilités douces et favoriser les liens sociaux : un espace de rencontre multiservices intégrant des permanences de commerces de proximité circuit court, un local associatif, une zone de détente, des dispositifs pour animaux de compagnie (...) et divers espaces de vie dédiés à la mobilité (équipement de transit, atelier de réparation de vélos, bornes de recharge ...) et à la vie du quartier (épicerie solidaire, , recyclerie, salle de sport ...).

Ce scénario a pour objectif de favoriser la transition vers la **mobilité durable** et de créer un lieu de **solidarité** et de **mixité sociale**.

[Scénario Socio-Environnemental]

*Un lieu axé sur les contacts **humain**, la **communauté** et l'**environnement***



Un espace de rencontre

Plateau associatif permettant de découvrir des associations, faire de la prévention
Commerce de proximité rotatif et distribution de produits en circuit court

Espace de vie

Zone d'attente et de **détente**, boîte à livre, dispositifs pour animaux, vélo de recharge



Equipements de transit

Faciliter le **changement de mobilité** : douche, vestiaire, casier

Un lieu informatif

Guichet d'information sur les transports et sur la ville et **borne interactive**, fresque

Repair Café

Réparation des vélos et autres matériels via des événements organisés, **partage** des connaissances, économie circulaire



Stationnement vélo et parking

Places libres et sécurisées, **location** de vélo, parking, **autopartage**

Un lieu interconnecté

Liaison aux **services** du quartier : **Epicierie solidaire**, Recyclerie, Salle de sport, espace culturel



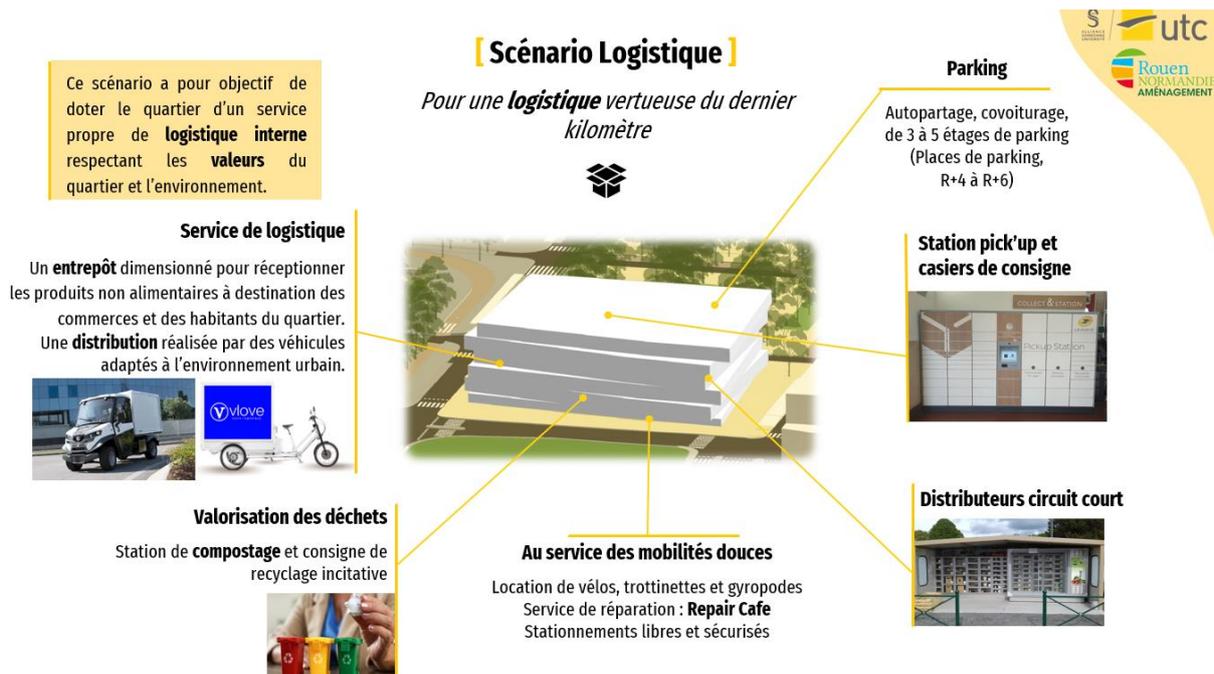
- Avis du panel citoyen

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> → Pour le marché du quartier : avoir du stationnement dédié pour les usagers et exposants → centre de mobilité connecté à des services qui seraient dans les autres bâtiments à proximité : créer du lien, donner des informations → apporter des espaces de partage pour les habitants 	<ul style="list-style-type: none"> → Une réflexion globale sur l'économie sociale et solidaire à l'échelle du quartier et pas seulement dans ce centre de mobilité → Impact négatif pour le commerce du quartier, attention il ne faut surtout pas tendre vers un centre commercial avec parking ! → Les liens avec l'économie globale du quartier ne semblent pas évidents

Scenario « Logistique » : Pour une logistique vertueuse du dernier kilomètre

- Présentation du scénario

L'ambition de ce scénario est de réduire l'impact carbone du quartier en optimisant les livraisons dites « du dernier kilomètre », fortement émettrices de gaz à effet de serre. Un entrepôt pourra être installé de manière à gérer les flux de marchandises non alimentaires destinées aux habitants du quartier. Son approvisionnement sera réalisé majoritairement en véhicules non thermiques. Une station pick'up et des casiers de consignes seront installés, ainsi que des distributeurs de produits locaux. Enfin, une station de compostage et des consignes de recyclage incitatives seront instaurées.



- Avis du panel citoyen

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none"> → associer les commerçants pour la livraison du dernier km → anticiper avec les acteurs l'obligation de prévoir ce lieu de logistique urbaine → point de dépose de proximité des déchets → éviter le trafic PL dans le quartier → une localisation optimale pour irriguer le quartier, emplacement intéressant → Plusieurs lieux dans le quartier ? 	<ul style="list-style-type: none"> → Compostage : obligation à prévoir dans l'ensemble du site ou à l'échelle de chaque lot > pas son intérêt ici → faisabilité du centre de logistique ? → quid des semi-remorques ? Quelle chaîne de logistique ? → Et la Seine ? Et les trains ? → pick up station trop éloignée pour les habitants → Démarche à rattacher aux commerces locaux

Ce dernier scénario semble le mieux accueilli, cela étant dit, un mix entre les options plébiscités dans chaque scénario semble souhaitable :

1. un centre de mobilité qui offre tous les services permettant de favoriser les alternatives à la voiture individuelle : accompagnement et conseils à la mobilité durable, location vélo mécanique et électrique, services de réparation et formations/sensibilisation à l'autoréparation, stationnement vélo sécurisé, location d'autres engins de déplacement personnel, station de covoiturage, parking dédié à l'autopartage, ...
2. un support pour les activités commerciales/économiques du quartier (mais sans en être en concurrence) : un centre de dégroupage à l'échelle du quartier (assurer la livraison du dernier kilomètre à vélo ou voiturette électrique), un parking dédié aux exposants du marché du quartier, distribution circuits courts et pick-up station pour les habitants du secteur (mais il conviendra de prévoir un deuxième espace de ce type à l'est du quartier).