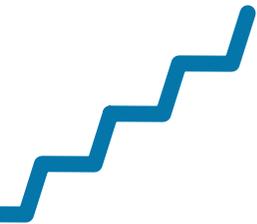
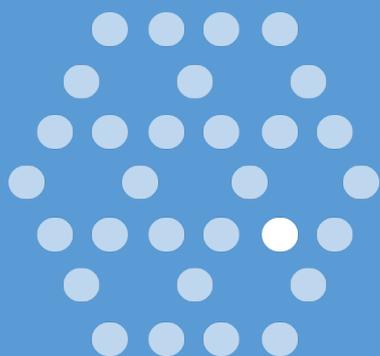


Annexes



Synthèse des ateliers





Synthèse

Le 7 décembre
2021

Métropole Rouen Normandie

Synthèse des ateliers réalisés avec le kit de participation « Mobilités ça bouge ! »

Ce document présente les résultats synthétisés des 6 ateliers organisés avec le kit de participation dans le cadre de la concertation « Mobilités : ça bouge ! »

Destinataires :

Métropole Rouen Normandie

Auteur/es :

Res publica

RES PUBLICA

24-26, avenue Vladimir Ilitch Lénine

94110 Arcueil

T : 01 46 11 44 70

M : contact@respublica-conseil.fr

www.respublica-conseil.fr

SAS au capital de 30 000 €uros

RCS Créteil 452 651 136

Code APE 7022Z

TVA intracommunautaire :

FR 77 452 651 136

SOMMAIRE

1	Le contexte.....	3
1.1	L'idée du kit.....	3
1.2	La composition du kit.....	3
2	Bilan quantitatif	4
2.1	Les 6 ateliers	4
2.1.1	L'atelier « acteurs » du Forum « Mobilités : ça bouge ! ».....	4
2.1.2	L'atelier « grand public » du Forum « Mobilités : ça bouge ! ».....	4
2.1.3	L'atelier du Club PDE	5
2.1.4	L'atelier de Grand-Quevilly	5
2.1.5	L'atelier « interne » de la Métropole	5
2.1.6	L'atelier « externe » de la Métropole	6
2.2	Synthèse	6
3	Synthèse des contributions.....	7
3.1	Bouger mes habitudes	7
3.2	Bouger dans l'espace public	8
3.3	Bouger ailleurs	8
3.4	Bouger à tous les âges	9
3.5	Bouger collectivement.....	9
3.6	Bouger vers le 100% ENR	9

1 Le contexte

1.1 L'idée du kit

Le kit de participation « Mobilités : ça bouge ! » a été conçu pour amplifier la participation à la concertation du même nom. Cette concertation « Mobilités : ça bouge ! » a été organisée par la Métropole Rouen Normandie dans le cadre de l'élaboration du PDM (Plan de Déplacements Métropolitain) mais avec l'ambition de dépasser ce cadre réglementaire pour placer la réflexion dans le cadre plus général des mobilités dans la métropole.

La concertation s'est déroulée d'avril à décembre 2021 en plusieurs phases et à destination de plusieurs publics : citoyens, élus, acteurs économiques et associatifs... Cela s'est traduit par un grand nombre de modalités de concertation dont le kit fait partie. Ce kit, en téléchargement libre sur la plateforme *Je participe*, permettait aux élus et à tous les organismes qui le souhaitaient d'organiser leur propre atelier « Mobilités : ça bouge » et ainsi d'élargir la participation.

1.2 La composition du kit

Le kit était composé de 4 pièces :

- Un **guide d'organisation** de 6 pages, rappelant de manière synthétique le contexte et livrant quelques conseils à l'organisateur sur l'utilisation du kit ;
- Du **matériel d'animation**, proposant pour chacune des 8 thématiques* des « cartes axes thématique » pour problématiser les débats, des fiches de contribution individuelles et collectives, une fiche de synthèse et des chevalets thématiques ;
- Une **présentation** Powerpoint permettant d'animer les débats en expliquant simplement quelques grands enjeux aux participants ;
- Un **modèle de compte rendu** pour centraliser les résultats des ateliers et faciliter l'écriture de cette synthèse.

*Bouger mes habitudes / Bouger dans l'espace public / Bouger à tous les âges / Bouger collectivement / Bouger ailleurs / Bouger en logistique / Bouger vers le 100% ENR / Bouger autrement (thématique libre).



2 Bilan quantitatif

2.1 Les 6 ateliers

Le kit a été utilisé à 6 reprises et a donc manqué son objectif d'un élargissement massif de la participation. Sur les 6 ateliers, 5 ont été organisés directement par la Métropole. 5 communes s'étaient engagées dans l'organisation d'un atelier mais seule une a pu l'organiser.

2.1.1 L'atelier « acteurs » du Forum « Mobilités : ça bouge ! »

Cet atelier a été réalisé pendant le Forum « Mobilités : ça bouge ! », un événement incontournable de la concertation qui a permis de clore la phase « Diagnostic » pour ouvrir la phase « Axe et actions » de la concertation. Cet événement a permis d'inaugurer plusieurs modalités de concertation, dont le kit de participation qui a été expérimenté pour la première fois avec les acteurs.

Date : 17/09

Lieu : Métropole (108)

Nombre de participants : 6

Thématiques choisies : Bouger mes habitudes

2.1.2 L'atelier « grand public » du Forum « Mobilités : ça bouge ! »

Cet atelier a également été réalisé pendant le Forum « Mobilités : ça bouge ! », cette fois-ci avec le grand public qui pouvait s'inscrire à l'événement

Date : 18/09

Lieu : Métropole (108)

Nombre de participants : 5

Thématiques choisies : Bouger dans l'espace public /

Bouger vers le 100% ENR



2.1.3 L'atelier du Club PDE

L'atelier du club PDE a été organisé à la demande des membres de ce club regroupant des représentants des 50 plus grandes entreprises de la métropole. En effet, le kit de participation leur avait été brièvement présenté lors du Forum « Mobilités : ça bouge ! » ; ils souhaitent pouvoir participer à un atelier organisé avec le kit pour pouvoir évaluer la possibilité d'en organiser au sein de leurs propres entreprises.

Date : 09/11

Lieu : Métropole (108)

Nombre de participants : 25

Thématiques choisies : Bouger mes habitudes /

Bouger dans l'espace public / Bouger ailleurs /

Bouger à tous les âges / Bouger collectivement



2.1.4 L'atelier de Grand-Quevilly

Cet atelier a été organisé par la commune de Grand-Quevilly en interne, avec la participation des élus de la majorité municipale. Il avait pour objectif de faire réfléchir les élus sur les enjeux de mobilité.

Date : 17/11

Lieu : Mairie de Grand-Quevilly

Nombre de participants : 12

Thématiques choisies : Bouger dans l'espace public / Bouger à tous les âges /

Bouger collectivement / Bouger vers le 100% ENR

2.1.5 L'atelier « interne » de la Métropole

Cet atelier a été réalisé au sein de la Métropole, avec les agents du Département Attractivité / Solidarité.

Date : 26/11

Lieu : En visioconférence (Teams)

Nombre de participants : 14

Thématiques choisies : Bouger mes habitudes / Bouger dans l'espace public / Bouger ailleurs / Bouger à tous les âges / Bouger collectivement / Bouger vers le 100% ENR

2.1.6 L'atelier « externe » de la Métropole

Cet atelier a été organisé en visioconférence par la Métropole ; il était ouvert à tout public.

Date : 30/11

Lieu : En visioconférence (Teams)

Nombre de participants : 9

Thématiques choisies : Bouger ailleurs

2.2 Synthèse

Le kit de participation aura donc été utilisé lors de **6** ateliers ayant regroupé au total **66** personnes.

On lit un bon équilibre entre les thématiques choisies par les participants, puisqu'elles ont toutes été traitées dans 3 ateliers différents. La thématique « préférée » des participants, **Bouger dans l'espace public**, a même été choisie à 4 reprises. En revanche, le thème « Bouger en logistique » n'a pas inspiré les participants. La thématique libre n'a jamais été utilisée non plus.

3 Synthèse des contributions

Malgré le faible nombre d'ateliers organisés, ce sont tout de même plus de **80** propositions qui ont été formulées. Parmi ces propositions, de nombreuses idées convergent avec celles qui ont été émises à l'occasion d'autres modalités de concertation (questionnaire, séminaire d'acteurs, ateliers avec les élus des corridors, Comité citoyen...). La synthèse proposée ci-après par thématique ne les reprend donc pas de manière exhaustive mais insiste sur les propositions émises lors de plusieurs ateliers, ou au contraire relativement inédites par rapport aux contributions issues des autres modalités de concertation.

3.1 Bouger mes habitudes

Les différents participants qui ont abordé cette thématique semblent partager le constat que les parts modales du **vélo** et des **transports en commun** dans l'ensemble des déplacements à l'échelle de la Métropole sont insuffisantes, et qu'il convient de les renforcer au détriment de l'utilisation de la voiture individuelle. Ils ont donc essentiellement travaillé sur des **mesures incitatives au report modal**, avec deux objectifs principaux :

- Rendre les déplacements à vélo et en transports en commun **plus rapides**, considérant que le gain de temps potentiel par rapport à la voiture constitue l'un des arguments les plus convaincants pour le report modal ;
- Rendre ces déplacements **plus agréables** et **plus sécurisés**.

En revanche, le **covoiturage n'a quasiment pas été évoqué**.

Sur les **transports en commun**, de nombreuses propositions font état d'actions de **sensibilisation** de citoyens ciblés, particulièrement **les enfants** dans les écoles, mais aussi dans une moindre mesure les salariés via leurs employeurs. Quelques exemples de propositions :

- Mener des ateliers en **entreprises** sur les déplacements, pour sensibiliser aux modes alternatifs
- Développer une « **culture des transports en commun** » en accompagnant ceux qui n'ont jamais utilisé les transports en commun pour leur premier trajet
- Encourager **les écoles**, collèges et centres de loisirs à utiliser les transports en commun lors des sorties scolaires

Sur le **vélo**, les propositions visaient principalement à **sensibiliser** et **développer des actions conviviales** à vélo (exemple : proposer du **co-vélotaf** pour que les salariés viennent au travail à vélo ensemble), mais aussi assurer la **sécurité** des déplacements (les nombreuses demandes d'**extensions du réseau** de pistes cyclables ont souvent été accompagnées de remarques sur la dangerosité des **itinéraires cyclables discontinus** et des **voies cyclables non séparées**) ou encore favoriser l'**intermodalité** entre le vélo et les transports en commun avec les propositions suivantes :

- Aménager des espaces de **stationnement vélo sécurisés** aux stations de transports en commun
- Pouvoir **embarquer un vélo à bord** des transports en commun
- Mettre en place un service de location courte de vélos cargos

Enfin, plusieurs demandes d'un meilleur **entretien des pistes cyclables** ont été recueillies. Dans le même esprit, l'amélioration de l'**état des trottoirs** a été plusieurs fois évoqué comme une condition favorable au développement d'une **pratique de la marche**.

3.2 Bouger dans l'espace public

Là encore, la majorité des réflexions menées lors des 3 ateliers où ce thème a été débattu concernent le **vélo**. Un **partage de l'espace public** qui laisse aux cyclistes une place plus importante est souvent considéré comme une **mesure incitative** à la pratique du vélo, d'où des propositions qui rejoignent souvent celles du thème précédent. Il est en effet beaucoup question de sécurisation des itinéraires cyclables et de sensibilisation.

Les mesures de **sensibilisation** proposées concernent le plus souvent **les automobilistes**, que les participants considèrent peu habitués à cohabiter avec les cyclistes ; il faut alors les accompagner dans cette **cohabitation** par une **amélioration de la signalétique** (marquage au sol des voies cyclables plus visible, meilleur affichage des possibilités de vélos à contresens...), de **l'information** sur les nouvelles mesures du Code de la Route (guide pratique des zones 20, feux vélo ou contresens cyclables) et des incitations à la **réduction de vitesse** lorsque des vélos sont présents. Dans une moindre mesure, certains participants estiment qu'il est important de **sensibiliser les cyclistes** eux-mêmes à une meilleure utilisation de l'espace public, en utilisant les aménagements dédiés et en évitant de rouler sur les trottoirs par exemple.

Enfin, le partage de l'espace public concerne aussi selon de nombreux participants **un meilleur partage des espaces dédiés au stationnement**, souvent considérés comme laissant trop de place aux voitures et pas assez aux vélos, avec plusieurs propositions relevant des besoins d'abris sécurisés, arceaux, *sharelocks*... en plus grand nombre.

Si elles sont moins nombreuses que celles qui concernent le vélo, plusieurs propositions entendent également améliorer la **place des piétons** dans l'espace public, en élargissant les trottoirs (particulièrement pour répondre à la problématique des personnes à mobilité réduite), en augmentant l'implantation de bancs, en multipliant les rues ou les **quartiers sans voitures** ou en construisant des **passerelles piétonnes** sur la Seine. Un groupe a également proposé la réalisation d'un « guide d'accessibilité piétons » sur le modèle de celui de la Métropole de Nantes.

3.3 Bouger ailleurs

Plusieurs participants ont entamé des réflexions sur les **freins psychologiques à la mobilité** et les raisons pour lesquelles on bouge de moins en moins (télétravail, achats en ligne, peur de l'inconnu ou volonté de réduire son empreinte carbone...). Cela a conduit un groupe à estimer que le besoin de « bouger ailleurs » était de moins en moins important.

Toutefois, plusieurs groupes ont également travaillé à des solutions pour améliorer la desserte **des territoires voisins** de la métropole, notamment en **transports en commun**. Ces groupes partagent un constat : le réseau de transports publics reliant la métropole aux territoires voisins est insuffisant, que ce soit en termes de **densité de réseau**, de **fréquence** ou d'**amplitude**. Les propositions visent donc souvent à améliorer le maillage du réseau de transports avec davantage de radiales de Rouen vers les territoires périphériques, mais aussi des **liaisons nouvelles** pour relier les zones périurbaines à des territoires extérieurs comme les bassins d'emploi de Barentin ou de Louviers. Il a également plusieurs fois été question d'améliorer **l'intermodalité** entre les transports inter-métropole et les lignes allant vers l'extérieur, par exemple en améliorant la signalétique ou en proposant une tarification permettant de prendre le TER et le bus avec **un billet unique**.

Enfin, les demandes souvent évoquées pour d'autres thèmes de **renforcer le maillage des itinéraires cyclables** a été réitéré ici afin d'assurer une coordination entre le plan cyclable de la métropole et ceux des territoires voisins, pour favoriser les continuités.

3.4 Bouger à tous les âges

Si l'intitulé de la thématique indiquait « tous les âges », les participants qui ont traité ce thème n'ont abordé que le sujet des **personnes âgées**, particulièrement à **mobilité réduite**. Il y est notamment beaucoup question de l'accessibilité des **trottoirs** pour ces personnes : les trottoirs doivent rester en bon état et plusieurs propositions visent à éviter leur encombrement (réglementer le dépôt des encombrants ou la présence de vélos et trottinettes sur les trottoirs par exemple).

Il est aussi question de privilégier des **déplacements sécurisés**, sur les trottoirs ou dans les transports en commun. Enfin, un groupe pense que les personnes âgées doivent être mieux orientées et accompagnées, en proposant la mise en place dans les transports en commun « d'agents de flux et d'accompagnement comme à la SNCF ».

3.5 Bouger collectivement

Tous les participants ayant étudié cette thématique partagent la nécessité de **renforcer l'offre** de transports en commun pour les rendre **plus attractifs** / plus compétitifs que la voiture, en agissant sur plusieurs leviers :

- La **diminution du temps** de transports. Cela passe par le renforcement des **fréquences**, maintes fois proposé, mais aussi par la restructuration du réseau par des **lignes plus directes**. Afin de ne pas oublier ceux qui habitent à proximité des arrêts intermédiaires, un groupe propose par exemple de réutiliser les lignes existantes qui deviennent directes de l'origine au terminus une fois par heure.
- L'augmentation de l'**amplitude** horaire, avec des propositions sur la généralisation des circulations le dimanche ou la demande de renforcement des fréquences en soirée
- Le **renforcement du maillage** du réseau. Il est souvent évoqué pour les **liaisons entre communes** de la métropole, qui doivent être plus directes sans changement à Rouen, mais aussi pour une meilleure desserte des lieux **périurbains** et des **zones d'emploi**, y compris aux heures creuses.
- Améliorer le **confort** des transports en commun, que ce soit à bord des rames (places assises, espaces pour les bagages ou les poussettes...) ou aux arrêts (meilleure signalétique, services aux usagers...)

Plus rarement, la **gratuité** des transports en commun a été évoquée, toute l'année ou seulement le dimanche.

Enfin, un groupe a retenu prioritairement une idée sur le **développement du covoiturage**, avec incitation financière et application dédiée, mettant principalement en contact les étudiants du même campus ou les salariés de la même zone d'entreprises.

3.6 Bouger vers le 100% ENR

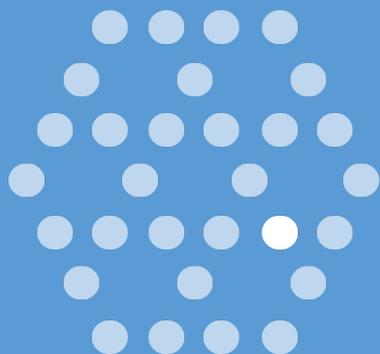
Cette thématique a fait l'objet de plusieurs débats au sein des mêmes ateliers sur l'opportunité d'encourager le développement des **voitures électriques**, parfois jugées « pas neutres en carbone » et encourageant malgré tout les déplacements individuels au détriment de la mobilité collective. Leur utilisation est toutefois jugée opportune pour les **livraisons**, à condition de densifier les points de livraison et d'établir des règles de livraisons en dehors des heures de pointe. Plusieurs propositions tendent tout de même à développer l'utilisation de voitures électriques, comme la multiplication des bornes de recharge ou le développement d'un service d'autopartage électrique.

La mobilité 100% ENR est souvent pensée de manière globale : il est indiqué par plusieurs participants que **la ville doit s'adapter** à ces nouvelles mobilités, par exemple en produisant localement l'énergie verte qui alimentera les transports publics électriques. Un groupe a également proposé l'installation d'une filière locale de recyclage des batteries électriques.

Enfin, des propositions variées ont montré que tous les modes de transports pouvaient être concernés par le 100% ENR :

- Le **vélo**, avec le développement d'un service de vélos électriques en libre-service ou des livraisons du dernier kilomètre par vélo-cargo ;
- Les transports en commun, avec le développement des bus électrique et même de **navettes fluviales électriques**.

Un groupe a également proposé de développer les véhicules à motorisation hydrogène.



Compte rendu

Le 3 mai 2022

Métropole Rouen Normandie

Compte rendu de l'atelier stationnement

Compte rendu de l'atelier stationnement qui s'est tenu le 28 avril 2022 siège de la Métropole Rouen Normandie dans le cadre de la concertation « Mobilités ça bouge ».

Destinataires :

Métropole Rouen Normandie

Auteur/es :

Res publica

RES PUBLICA

24-26, avenue Vladimir Ilitch Lénine

94110 Arcueil

T : 01 46 11 44 70

M : contact@respublica-conseil.fr

www.respublica-conseil.fr

SAS au capital de 30 000 €uros

RCS Créteil 452 651 136

Code APE 7022Z

TVA intracommunautaire :

FR 77 452 651 136

SOMMAIRE

1	Le contexte.....	3
1.1	L'atelier en bref	3
1.2	Le déroulé	3
1.3	L'exercice proposé	4
2	Les contributions	5
2.1	Cas n°1 : la rue commerçante en centre urbain.....	5
2.1.1	Contribution du groupe initial.....	5
2.1.2	Précisions et échanges complémentaires lors de la restitution.....	6
2.2	Cas n°2 : la voirie structurante de première couronne en traversée de cœur de ville.....	6
2.2.1	Contribution du groupe initial.....	7
2.2.2	Précisions et échanges complémentaires lors de la restitution.....	7
2.3	Cas n°3 : la rue résidentielle et de desserte d'un grand équipement public en centre urbain.....	8
2.3.1	Contribution du groupe initial.....	8
2.3.2	Précisions et échanges complémentaires lors de la restitution.....	9
2.4	Echanges complémentaires.....	9
3	Conclusion.....	10

1 Le contexte

1.1 L'atelier en bref

Lieu de l'atelier : Métropole (108)

Date et horaires : Jeudi 28 avril 2022, de 18h30 à 20h30

Présentation MRN : Clément CONTANT

Animatrice Res publica : Sophie GUILLAIN

Participants : 6

L'atelier « stationnement » était organisé dans le cadre de la démarche « Mobilités : ça bouge ! », une vaste opération de concertation menée par la Métropole Rouen Normandie (MRN), préalable à l'élaboration de son Plan de Déplacement Métropolitain (PDM). Alors que le PDM est en cours d'élaboration et que la concertation est terminée pour l'essentiel, cet atelier sur le stationnement était organisé en même temps qu'un atelier sur la mobilité inclusive, qui avait lieu dans une salle voisine. Les thèmes de ces deux ateliers ont été choisis par la MRN car ce sont des sujets importants pour le PDM, sur lesquels trop peu de contributions avaient été émises en concertation pour être valorisées dans le document final.

1.2 Le déroulé

L'atelier s'est déroulé en 3 temps :

- **18h30 – 19h : Introduction** et présentation des enjeux d'une politique de régulation du stationnement par la MRN (*la présentation est jointe à ce compte rendu*)
- **19h - 19h45 : Travail en groupes.** Les participants répartis par groupe autour de tables devaient remplir collectivement une fiche de contribution qui visait à caractériser la politique de régulation du stationnement souhaitée à partir d'un cas d'usage (*voir détail de l'exercice ci-dessous*). 2 groupes de 3 participants ont ainsi été constitués, dont l'un a traité deux cas d'usage. Trois cas ont donc été étudiés au total.
- **19h45 – 20h30 : Restitution, échanges et conclusions.** Les fiches de contribution ont ensuite été affichées au mur ; un porte-parole de chaque groupe expliquait alors à l'autre groupe ses contributions, puis des échanges entre les groupes ont permis de dégager es positions communes.



1.3 L'exercice proposé



Fiche de contribution Cas n°1 : la rue commerçante en centre urbain



Cette rue comprend :

- De l'habitat existant (en rez-de-chaussée) de chaque côté de la rue
- Des places de livraison
- Du stationnement de courte durée
- Un parking en ouvrage payant à proximité
- La coexistence de différents modes de déplacement

1. Pour info

Lors de son atelier du 7 avril le Conseil de Développement Durable a proposé de :

- Supprimer totalement le stationnement de surface en cherchant des solutions pour les résidents
- Garder des emplacements de livraison en y limitant les horaires d'accès
- Préférer en la suppression du stationnement en surface pour allonger les trottoirs (végétalisation, installation des terrasses, accès PMR, ...)

1. Que fait-on sur ce site aujourd'hui ? Qu'aimerait-on y faire demain ? Qu'est-ce qu'il y manque ?

2. Quel rôle joue le stationnement ? Est-il adapté ? Pourquoi ?



3. Prolongez le schéma en dessous pour imaginer à quoi ressemblera cette rue demain et comment y réguler le stationnement. Puis, à l'aide des feutres à votre disposition, tracez sur votre schéma :

- en rouge les zones où le stationnement devrait être interdit
- en vert les zones où il devrait être gratuit
- en orange les zones où il devrait être payant
- en bleu les zones où il devrait être autorisé mais limité
- en collant les gommettes vertes les endroits qui devraient accueillir du stationnement vélo

Pour expliquer vos choix avec les précisions, collez les gommettes numérotées à l'endroit que vous souhaitez commenter, reportez ici le numéro des gommettes puis donnez vos précisions face au numéro correspondant :

4. A partir de la banque d'images de références à votre disposition, collez sur votre schéma les images qui représentent l'ambiance de stationnement que vous aimeriez trouver aux endroits concernés. Vous pouvez expliquer vos choix ici :

Les participants devaient remplir collectivement une fiche de contribution comme celle qui apparaît ci-dessus. Les fiches comportaient :

- Un croquis de la rue concernée par le cas d'usage
- Un schéma du profil type de la rue
- Des informations sur les caractéristiques de la rue
- Une synthèse de l'expression du Conseil de Développement Durable (CDD) ayant réalisé le même exercice 3 semaines plus tôt
- Une série de consignes et de questions avec des espaces de contribution pour y répondre :
 1. Que fait-on sur ce site aujourd'hui ? Qu'aimerait-on y faire ? Qu'est-ce qu'il y manque ?
 2. Quel rôle joue le stationnement ? Est-il adapté ? Pourquoi ?
 3. Prolongez le schéma en dessous pour imaginer à quoi ressemblera cette rue demain et comment y réguler le stationnement (*les participants disposaient de feutres et pouvaient indiquer à l'aide d'un code couleur les lieux où le stationnement devait être interdit, payant, réglementé ou gratuit ; avec des gommettes ils pouvaient indiquer des emplacements pour du stationnement vélo*)
 4. Indiquez à l'aide d'une banque d'images de références quelles ambiances de stationnement vous aimeriez y trouver demain

2 Les contributions

Pour chacun des 3 cas d'usages, sont présentées ici la contribution initiale du sous-groupe d'une part, son enrichissement lors de la restitution d'autre part.

Vu la faible participation à l'atelier, un quatrième cas d'usage « *la voie traversante qui jouxte une place de village en milieu périurbain* » avait été préparé mais n'a pas pu être traité par les participants.

2.1 Cas n°1 : la rue commerçante en centre urbain

Caractéristiques indiquées. Cette rue comprend :

- De l'habitat collectif et des commerces (en rez-de-chaussée) de chaque côté de la rue
- Des places de livraison
- Du stationnement de courte durée
- Un parking en ouvrage payant à proximité
- La coexistence de différents modes de déplacement

2.1.1 Contribution du groupe initial

Fiche de contribution
Cas n°1 : la rue commerçante en centre urbain

1. Que font-on sur ce site aujourd'hui ? Qu'aimerait-on y faire demain ? Qu'est-ce qui y manque ?
 - aujourd'hui : un espace de stationnement pour les livraisons
 - demain : un espace pour les commerces
 - manque : un espace pour les commerces, un espace pour les livraisons, un espace pour les piétons, un espace pour les vélos, un espace pour les trottinettes, un espace pour les vélos à moteur, un espace pour les trottinettes à moteur.

2. Quel rôle joue le stationnement ? Est-il adapté ? Pourquoi ?
 - il nous permet un accès de direct client et temporaire
 - éviter les voitures, vélos, trottinettes
 - adapter les places de stationnement aux véhicules adaptés

3. Prolongez le schéma en dessous pour imaginer à quoi ressemblera cette rue demain et comment y réguler le stationnement. Puis, à l'aide des feutres à votre disposition, tracez sur votre schéma :
 - en rouge les zones où le stationnement devrait être interdit
 - en vert les zones où il devrait être gratuit
 - en orange les zones où il devrait être payant
 - en bleu les zones où il devrait être autorisé mais limité
 - en collant les gommettes vertes les endroits qui devraient accueillir du stationnement vélos

Pour expliquer vos choix et/ou les préciser, collez les gommettes numérotées à l'endroit que vous souhaitez commenter, reportez ici le numéro des gommettes puis écrivez vos précisions face au numéro correspondant :

Injection au civisme par campagne publicitaire et contraventions ou amendes

Stationnement payant : zone de temps

à de références à votre disposition, collez sur votre schéma les images qui représentent l'ambiance de stationnement que vous aimeriez trouver et expliquez vos choix ici :

Le groupe ne partage pas l'idée du CDD de supprimer totalement le stationnement de surface et d'en profiter pour élargir les trottoirs. Ils souhaitent toutefois limiter fortement le stationnement en permettant :

- Le stationnement pour les résidents et leurs visiteurs
- Le stationnement pour les commerçants et leurs clients
- Le stationnement sur les places de livraison à des horaires prédéfinis où il n'y a pas de livraison

Le respect de ces règles peut être contrôlé par des bornes automatiques. Il est précisé que le stationnement est ici limité aux arrêts temporaires de courte durée, ce qui permet d'éviter les voitures ventouses.

Le groupe propose la mise en place d'une voie à double sens pour les bus, deux-roues motorisés et trottinettes, et une voie à sens unique pour les voitures. Le stationnement doit être payant, et limité à 15 minutes ou 2 heures selon les emplacements, sauf la nuit. Il est également précisé qu'il faut aménager des places de stationnement pour les deux-roues.

Les participants souhaitent inciter au civisme dans le respect de la place de chacun par des campagnes publicitaires et des contraventions.

Ils précisent également que le stationnement doit être privilégié en épi, dans un souci de gain de temps.

2.1.2 Précisions et échanges complémentaires lors de la restitution

Lors de la restitution, la porte-parole précise que la zone piétonne est réduite au profit du stationnement. Un autre membre du groupe insiste sur sa volonté de ne pas mélanger deux-roues et voitures. Par ailleurs, il indique qu'il faudrait que les communes aient davantage d'outils pour choisir les commerçants qui s'installent.

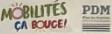
2.2 Cas n°2 : la voirie structurante de première couronne en traversée de cœur de ville

Caractéristiques indiquées. Cette rue comprend :

- Du petit habitat collectif et des commerces (en rez-de-chaussée) de chaque côté de la rue
- Des places de stationnement gratuites
- Des places réservées aux PMR (Personnes à Mobilité Réduite)
- Un parking relais à proximité
- La coexistence de différents modes de déplacement

2.2.1 Contribution du groupe initial

Fiche de contribution
Cas n°2 : la voirie structurante de première couronne en traversée de cœur de ville





Cette rue comprend :

- Du petit habitat collectif et des commerces (en rez-de-chaussée) de chaque côté de la rue
- Des places de stationnement gratuites
- Des places réservées aux PMR (Personnes à Mobilité Réduite)
- Un parking relais à proximité
- La coexistence de différents modes de déplacement

1. Que fait-on sur ce site aujourd'hui ? Qu'aimerait-on faire demain ? Qu'est-ce qu'il y manque ?

- stationnement
 - commerces
 - services
 - restauration
 - PMR
 - zone commerciale

2. Quel rôle joue le stationnement ? Est-il adapté ? Pourquoi ?

- Public
 - payant
 - coloré
 - vélos
 - aux côtés
 - Habitat
 - de proximité

3. Prolongez le schéma en dessous pour imaginer à quoi ressemblera cette rue demain et comment y réguler le stationnement. Puis, à l'aide des gommettes à votre disposition, tracez sur votre schéma :

- en rouge les zones où le stationnement devrait être interdit
- en vert les zones où il devrait être gratuit
- en orange les zones où il devrait être payant
- en bleu les zones où il devrait être autorisé mais limité
- en collant les gommettes sur les endroits qui devraient accueillir du stationnement vélo

Pour expliquer vos choix selon les précisions, collez les gommettes numérotées à l'endroit que vous souhaitez commenter, reportez ici le numéro des gommettes puis écrivez vos précisions face au numéro correspondant.

4. À partir de la banque d'images de référence à votre disposition, collez les endroits concernés. Vous pouvez expliquer vos choix ici :

représentent l'ambiance de stationnement que vous aimeriez trouver ici

Stationnement

- stationnement vélos et 2 RM
 - Park public
 - stationnement gratuit de 9h à 12h, 14h à 19h
 - zone réservée avant passage piétons
 - Bus aux côtés
 - zone spécifique stationnement commerciale et covoiturage avec badge annuel ou payant
 - Habitat collectif avec 2 places/appartement
 - " " " " plus vélos + 2 RM + électrique

Les usages souhaités de la rue sont listés : commerces de la « vie courante » et restauration, services (banque, mairie, médecins...). Le stationnement y est rapide et pratique, permet de transporter des colis lourds, favorise l'accès des personnes handicapées, la vie des commerces, l'accès aux écoles et à la vie culturelle.

Le groupe propose d'aménager une voie bus en site propre entre les deux voies automobiles ainsi qu'une piste cyclable. Il aimerait remplacer les places de stationnement gratuit par des places réservées aux vélos et deux-roues motorisés. Il préconise de rendre le stationnement gratuit uniquement pour le premier quart d'heure, de 9h à 12h et de 14h à 19h. Il faudrait parallèlement prévoir des places réservées aux commerçants et au covoiturage avec un système de badge annuel payant. Enfin, ces restrictions de stationnement en surface doivent s'accompagner d'une réglementation qui prévoit deux places de stationnement par logement et des places spécifiques (vélos, deux-roues motorisés, véhicules électriques) dans les immeubles collectifs. Les participants évoquent également un parking gratuit le dimanche à proximité.

2.2.2 Précisions et échanges complémentaires lors de la restitution

Le porte-parole nuance l'idée du quart d'heure gratuit en expliquant que certains services nécessitent un temps de stationnement plus important (médecin, mairie...). Il précise qu'il s'agit d'une zone de vie, pas uniquement une zone commerciale. Le parking gratuit le dimanche à proximité pourrait être réservé aux résidents et commerçants, voire autorisé pour les autres mais très cher afin de dissuader les voitures

ventouses. Enfin, il précise qu'une zone de dégagement doit être aménagée aux accès du passage piéton avec de l'éclairage.

Un débat a lieu sur la question du développement des places de stationnement dans les immeubles d'habitat collectif. La loi tend à réduire les minimums imposés, mais s'il était davantage possible de se garer chez soi, alors cela réduirait le besoin de places de stationnement sur l'espace public. Un autre participant conclut « les voitures doivent être invisibles mais elles doivent exister ».

2.3 Cas n°3 : la rue résidentielle et de desserte d'un grand équipement public en centre urbain

Caractéristiques indiquées. Cette rue comprend :

- De l'habitat résidentiel individuel avec stationnement privé (cours extérieures et/ou garage)
- Présence d'une école élémentaire
- Du stationnement payant moyenne durée (dont deux-roues motorisés)
- Parkings en surface et/ou en ouvrage à proximité
- La coexistence de différents modes de déplacement

2.3.1 Contribution du groupe initial

Dans l'attente des images

ENOC

MOBILITÉS
ÇA BOUGE!

Fiche de contribution
Cas n°3 : la rue résidentielle et de desserte d'un grand équipement public en centre urbain



Cette rue comprend :

- De l'habitat résidentiel individuel avec stationnement privé (cours extérieures et/ou garage)
- Présence d'une école élémentaire
- Du stationnement payant moyenne durée (dont deux-roues motorisés)
- Parkings en surface et/ou en ouvrage à proximité
- La coexistence de différents modes de déplacement

1. Que fait-on sur ce site aujourd'hui ? Qu'aimerait-on y faire demain ? Qu'est-ce qu'il y manque ?

2. Quel rôle joue le stationnement ? Est-il adapté ? Pourquoi ?

3. Prolongez le schéma en dessous pour imaginer à quel ressemblerait cette rue demain et comment y réguler le stationnement. Puis, à l'aide des feutres à votre disposition, tracez sur votre schéma :

- en rouge les zones où le stationnement devrait être interdit
- en vert les zones où il devrait être gratuit
- en orange les zones où il devrait être payant
- en bleu les zones où il devrait être autorisé mais limité
- en collant les gommettes vertes les endroits qui devraient accueillir du stationnement vélo

Pour expliquer vos choix et/ou les préciser, collez les gommettes numérotées à l'endroit qui vous souhaitez commenter, reportez ici le numéro des gommettes puis écrivez vos précisions face au numéro correspondant :

On réduit ce peu d'espace pour le stationnement (généraliser dans les immeubles en dessous de 10m, PMR) et en végétalisant
On réduit le volume des véhicules (profil pour PMR et de la maison) tout en gardant l'espace pour les bus
On privilégie définitivement le deux-roues (équivalent 20 minutes) par PMR
Le stationnement se fait principalement dans les résidences et dans l'ouvrage à proximité
Le stationnement PMR est interdit et l'espace vélo reste avec
Peut-être plus de zones

4. A partir de la banque d'images de référence à votre disposition, collez sur votre schéma les images qui représentent l'ambiance de stationnement que vous aimeriez observer aux endroits concernés. Vous pouvez expliquer vos choix ici :




Le groupe ne s'est pas exprimé sur les premières questions relatives aux usages et rôle du stationnement actuels. En revanche il a été assez précis sur le profil de rue projeté en indiquant :

- Un élargissement du trottoir gauche au détriment de l'espace réservé au stationnement et au profit d'une végétalisation
- Une voie cyclable séparée des voitures et bus avec la mise en place d'un chaudiou pour réduire la vitesse
- Des places de stationnement gratuites réservées aux PMR
- Des places de stationnement vélo et deux-roues motorisées gratuites également
- Des places de stationnement pour les voitures limitées dans le temps, par exemple avec 20 minutes gratuites pour déposer ses enfants à l'école
- Le stationnement des résidents est privilégié au sein des résidences et dans le parking à ouvrage proche

2.3.2 Précisions et échanges complémentaires lors de la restitution

Lors de la restitution, il est indiqué que la piste cyclable est bidirectionnelle afin de faire de la place à tous les usagers. Un participant s'interroge alors : le trottoir droit indiqué sur le schéma est très étroit et ne laisse probablement pas la place aux usagers qui se déplacent en fauteuil roulant. Le groupe précise que c'est pour cette raison que le trottoir gauche est élargi.

Par ailleurs, le groupe a choisi une photo de référence qui indique un changement de revêtement de la route près de l'école afin d'inciter les automobilistes à ralentir.

Un autre participant précise que les places de stationnement vélo doivent être sécurisées, avec des sas ou des boîtes fermés.

Enfin, une discussion a lieu sur le stationnement PMR avec plusieurs idées proposées :

- La possibilité pour les personnes handicapées de réserver une place de stationnement à distance
- Un lecteur de cartes de stationnement handicapés devant les places réservées pour lutter contre la fraude aux fausses cartes

2.4 Echanges complémentaires

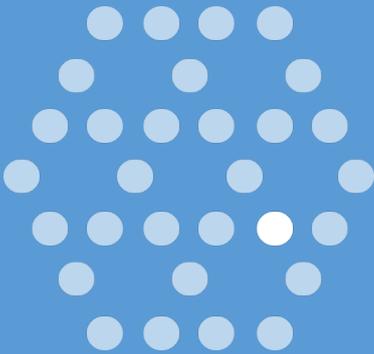
Au-delà de la restitution de l'exercice sur les cas d'usage, quelques participants ont souhaité exprimer des remarques générales :

- Il est dommage que le problème du stationnement des deux-roues motorisées ne soit pas suffisamment pris en compte alors qu'il est actuellement très insuffisant, de même que le stationnement occasionnel des touristes.
- Lorsqu'on fait du covoiturage, on est parfois seuls pour le trajet qui consiste à aller récupérer un passager, ou pour rentrer chez soi après l'avoir déposé. Cela fait baisser artificiellement la moyenne du nombre de personnes par voiture.
- Le Code de la Route prévoit qu'une voiture ne peut pas rester au même endroit plus de 7 jours ; lutter contre cela permettrait de dégager des places de stationnement.

3 Conclusion

Les participants souhaitent maintenir globalement des espaces pour le stationnement dans tous les secteurs, y compris en centre-ville. Ils s'accordent sur le fait qu'il est nécessaire de réguler le stationnement et d'inciter les usagers à utiliser d'autres modes de transport, mais refusent les mesures trop restrictives ou punitives. Ainsi, ils se sont majoritairement exprimés en faveur de places de stationnement limitées dans le temps pour éviter le phénomène des voitures-ventouses. Ils préconisent tous une augmentation des places de stationnement réservées aux vélos et aux deux-roues motorisées. Enfin, ils partagent l'idée que le stationnement résidentiel doit être développé sur les lieux d'habitat pour dissuader le stationnement de longue durée en ville.

Les participants ont apprécié l'expérience de l'atelier ; plusieurs envisagent de participer au Forum du 7 juillet et s'engagent à en parler autour d'eux.



Compte rendu

Le 6 mai 2022

Métropole Rouen Normandie

Compte rendu de l'atelier mobilité inclusive

Compte rendu de l'atelier mobilité inclusive qui s'est tenu le 28 avril 2022 siége de la Métropole Rouen Normandie dans le cadre de la concertation « Mobilités ça bouge ».

Destinataires :

Métropole Rouen Normandie

Auteur/es :

Res publica

RES PUBLICA

24-26, avenue Vladimir Ilitch Lénine

94110 Arcueil

T : 01 46 11 44 70

M : contact@respublica-conseil.fr

www.respublica-conseil.fr

SAS au capital de 30 000 €uros

RCS Créteil 452 651 136

Code APE 7022Z

TVA intracommunautaire :

FR 77 452 651 136

SOMMAIRE

1	Le contexte.....	3
1.1	L’atelier en bref	3
1.2	Le déroulé	3
1.3	L’exercice proposé.....	3
2	Les contributions	5
2.1	Antoine – 16 ans.....	5
2.1.1	Son profil	5
2.1.2	Ses déplacements en 2030.....	5
2.1.3	Les mesures à prendre pour assurer ces déplacements	5
2.1.4	Précisions et échanges complémentaires lors de la restitution.....	5
2.2	Benjamin – 28 ans	5
2.2.1	Son profil	5
2.2.2	Ses déplacements en 2030.....	6
2.2.3	Les mesures à prendre pour assurer ces déplacements	6
2.2.4	Précisions et échanges complémentaires lors de la restitution.....	6
2.3	Françoise – 74 ans	6
2.3.1	Son profil	6
2.3.2	Ses déplacements en 2030.....	6
2.3.3	Les mesures à prendre pour assurer ces déplacements	6
2.3.4	Précisions et échanges complémentaires lors de la restitution.....	7
2.4	Lisa – 40 ans	7
2.4.1	Son profil	7
2.4.2	Ses déplacements en 2030.....	7
2.4.3	Les mesures à prendre pour assurer ces déplacements	7
2.4.4	Précisions et échanges complémentaires lors de la restitution.....	7
3	Echanges complémentaires	8
4	Conclusion.....	9

1 Le contexte

1.1 L'atelier en bref

Lieu de l'atelier : Métropole (108)

Date et horaires : Jeudi 28 avril 2022, de 18h30 à 20h30

Animatrice Res publica : Elodie PETIT

Participants : 7

L'atelier « mobilité inclusive » était organisé dans le cadre de la démarche « Mobilités : ça bouge ! », une vaste opération de concertation menée par la Métropole Rouen Normandie (MRN), préalable à l'élaboration de son Plan de Déplacement Métropolitain (PDM). Alors que le PDM est en cours d'élaboration et que la concertation est terminée pour l'essentiel, cet atelier sur la mobilité inclusive était organisé en même temps qu'un atelier sur le stationnement, qui avait lieu dans une salle voisine. Les thèmes de ces deux ateliers ont été choisis par la MRN car ce sont des sujets importants pour le PDM, sur lesquels trop peu de contributions avaient été émises en concertation pour être valorisées dans le document final.

1.2 Le déroulé

L'atelier s'est déroulé en 3 temps :

- **18h30 – 19h : Débat** autour de la question : qui est exclu et qu'il faudrait davantage inclure ?
- **19h – 20h : Travail en groupes.** Les participants répartis par groupe autour de tables devaient remplir collectivement 3 fiches de contribution pour imaginer le parcours idéal d'un *persona* en 2030 et les propositions à mettre en œuvre pour que ce parcours soit effectif (*voir détail de l'exercice ci-dessous*). 2 groupes de 3 et 4 participants ont ainsi été constitués, qui ont traité chacun le cas de 2 *personae*. 4 *personae* ont donc été étudiés au total.
- **19h45 – 20h30 : Restitution, échanges et conclusions.** Un porte-parole de chaque groupe a expliqué à l'autre groupe ses contributions, puis des échanges entre les groupes ont permis de dégager des positions communes.

1.3 L'exercice proposé

Les 3 fiches de contribution ont été distribuées successivement, les groupes devaient ainsi remplir une fiche avant de recevoir la suivante. Les participants devaient ainsi :

1. Sur la première fiche détailler les différentes caractéristiques de leur *persona* sur la base d'items prédéfinis
2. Sur la deuxième fiche décrire la journée-type de leur *persona* en 2030 en insistant particulièrement sur les trajets effectués pour passer d'une activité à l'autre
3. Sur la troisième fiche imaginer les mesures à prendre aujourd'hui pour que leur *persona* puisse réaliser les déplacements décrits dans de bonnes conditions en 2030

Pour exemple, les fiches de contribution concernant Lisa, 40 ans :



Lisa – 40 ans



Son lieu d'habitation :

Sa situation familiale :

Le lieu où elle se rend quotidiennement :

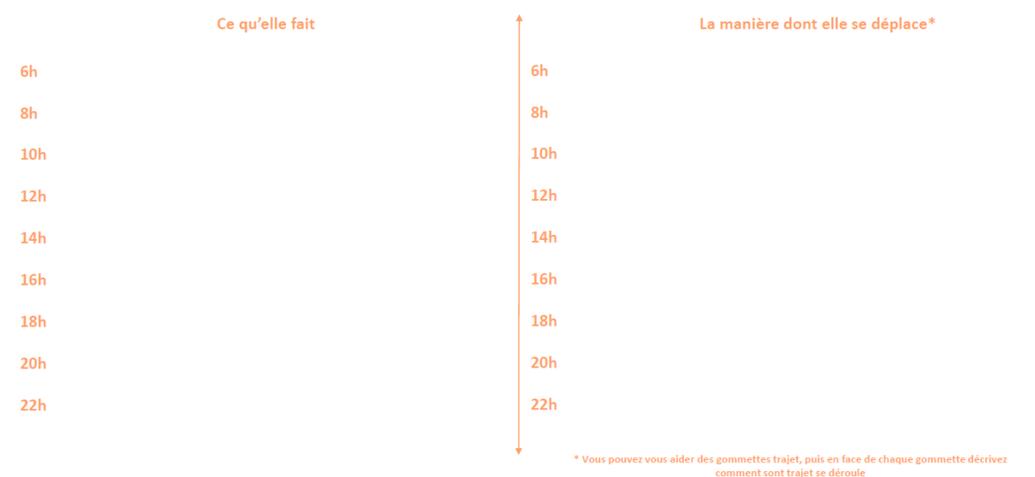
Son activité principale :

Ses centres d'intérêt :

Autres caractéristiques :

RESPUBLICA

Journée type de Lisa en 2030



Quelles mesures faudrait-il prendre dès aujourd'hui pour que Lisa puisse réaliser ses déplacements de la manière décrite en 2030 ?

- Mesure n°1 : ...

Comment ça marche ?

- Mesure n°2 : ...

Comment ça marche ?

- Mesure n°3 : ...

Comment ça marche ?

2 Les contributions

2.1 Antoine – 16 ans

2.1.1 Son profil

Antoine est lycéen. Il habite au Grand-Quevilly mais son lycée est situé hors Métropole, à Val-de-Reuil. Il aime la musique et le sport, il pratique le hockey sur glace.

2.1.2 Ses déplacements en 2030

Antoine prend le bus pour aller à la gare, le train jusqu'à Val-de-Reuil puis un autre bus pour rejoindre son lycée. Son trajet dure plus d'1h30. Il arrive chez lui le soir vers 18h45, mais les jours d'entraînement il se rend directement en bus de la gare à la patinoire, puis rentre chez lui en bus vers 22h.

Principaux facteurs d'exclusion : longue distance de son trajet quotidien.

2.1.3 Les mesures à prendre pour assurer ces déplacements

En 2030, son trajet est facilité par des horaires de trains plus fiables grâce à la **Ligne Nouvelle Paris Normandie**. Il peut également exercer son trajet grâce à une **navette fluviale** sur laquelle il est possible d'**embarquer vélos et trottinettes**, puis de le continuer à vélo sur des **pistes cyclables bien éclairées**. Il peut également faire du covoiturage ou utiliser un **nouveau système de transport à la demande**, sur le modèle de Filo'R mais étendu aux communes urbaines.

2.1.4 Précisions et échanges complémentaires lors de la restitution

Une participante demande à la porte-parole du groupe comment Antoine transporte son matériel de hockey toute la journée. Elle indique qu'elle a entendu parler d'un système de covoiturage dédié au trajet Val-de-Reuil – Rouen.

Le système de navette fluviale pose question à l'autre groupe, car il supposerait d'aménager des pontons dans toutes les communes traversées. La porte-parole défend sa proposition en indiquant que cela est tout à fait possible d'ici 2030.

Enfin, une participante ajoute que les voitures autonomes peuvent être une solution d'avenir pour les personnes âgées qui ne peuvent plus conduire.

2.2 Benjamin – 28 ans

2.2.1 Son profil

Benjamin vit en concubinage et a un enfant. Il vit à Saint-Martin-du-Vivier et travaille comme vendeur chez Ikea, à Tourville-la-Rivière. Il aime faire de l'aviron sur l'île Lacroix et s'occupe de son frère autiste.

Principaux facteurs d'exclusion : son lieu d'habitation et son lieu de travail, en milieu périurbain et mal connectés au réseau de transport en commun ; ses contraintes familiales.

2.2.2 Ses déplacements en 2030

Benjamin dépose son bébé à la crèche à vélo à 8 heures. Il emprunte ensuite sa voiture électrique pour se rendre à son travail, en déposant son frère dans un centre spécialisé sur le chemin. En fin d'après-midi il rentre chez lui en voiture électrique, avec plusieurs étapes pour récupérer son frère et son bébé. Vers 20h il se rend dans son club d'aviron à vélo.

2.2.3 Les mesures à prendre pour assurer ces déplacements

Pour assurer les déplacements à vélo, Benjamin profite d'un réseau de **pistes cyclables continues, sécurisées** (matérialisées par du revêtement rouge, y compris les sas) **et bien entretenues** (nettoyées régulièrement et sans nid de poule). Il n'y a plus de bandes cyclables sur les trottoirs. Il peut garer son vélo, lors des différentes étapes, dans des **parkings vélo sécurisés et couverts**, qui se sont développés.

Pour ses déplacements en voiture électrique, Benjamin peut profiter de la multiplication **des bornes de recharge**, ainsi que du développement des services pour les voitures électriques : **emplacements réservés pour les véhicules électriques des personnes handicapées**, services d'**autopartage**, de **covoiturage** et de **location** dédiés aux véhicules électriques.

Enfin, ses déplacements à pied sont facilités par l'aménagement de **trottoirs sur toutes les routes**.

2.2.4 Précisions et échanges complémentaires lors de la restitution

Une participante note qu'il est parfois difficile d'aménager des trottoirs en zone rurale. La porte-parole précise alors que l'aménagement des trottoirs n'est pas forcément des deux côtés de la route, si cela est trop compliqué techniquement.

2.3 Françoise – 74 ans

2.3.1 Son profil

Françoise est veuve et habite le centre-ville de Rouen. Elle possède un handicap physique qui la contraint à utiliser un déambulateur. Elle est accompagnée une fois par semaine par une aide à domicile pour faire ses courses. Elle aime s'occuper de ses petits-enfants et participer à un club de Scrabble.

Principaux facteurs d'exclusion : son âge et son handicap.

2.3.2 Ses déplacements en 2030

Françoise se déplace en voiture électrique le matin pour faire ses courses avec son aide-ménagère. L'après-midi, elle utilise plutôt les transports en commun : le bus pour rejoindre son club de Scrabble et le train pour aller chercher ses petits-enfants à l'école, qui habite à Oissel.

2.3.3 Les mesures à prendre pour assurer ces déplacements

Pour que Françoise puisse se déplacer aisément, il est nécessaire de multiplier les **bornes de recharge** de véhicules électriques et de prévoir des **emplacements réservés** à ces véhicules **dans les parkings relais**. Dans les transports en commun, il faut prévoir dans les bus **davantage d'espaces réservés** aux personnes handicapées et de **boutons d'appel**, avec la possibilité d'**arrêts à la demande** sur le trajet, en dehors des

arrêts de bus. De manière générale, les tarifs doivent diminuer, voire aller jusqu'à la **gratuité des transports**. Pour les déplacements en train, il faut veiller au bon fonctionnement des **ascenseurs** dans les gares, améliorer l'offre globale et multiplier les liaisons, y compris en **tram-train**. Enfin, sont évoqués des **funiculaires** pour gravir les côtes et une campagne de communication sur le **civisme à bord** des bus.

2.3.4 Précisions et échanges complémentaires lors de la restitution

Une participante remarque que la possibilité d'arrêter un bus devant son domicile s'il est situé sur le trajet existe déjà pour les femmes. Une autre indique que cela n'existe que le soir, et que l'idée du groupe est d'étendre la mesure aux personnes âgées et ou handicapées y compris la journée.

L'idée de la gratuité des transports est partagée par le groupe, qui espère que la mesure sera effective avant 2030.

Enfin, une participante de l'autre groupe remarque que Françoise ne peut utiliser de parking-relais car elle habite en centre-ville.

2.4 Lisa – 40 ans

2.4.1 Son profil

Lisa vit seule à La Bouille avec ses 4 enfants de 10 à 20 ans. Elle travaille à mi-temps dans la restauration dans le quartier du Madrillet. En plus de ses enfants, elle s'occupe de son père qui est malade. Elle aime faire de la natation. Elle ne dispose pas du permis de conduire.

Principaux facteurs d'exclusion : l'absence de permis de conduire, alors qu'elle habite en milieu rural ; ses contraintes familiales, notamment le fait d'être une famille nombreuse ; de faibles revenus.

2.4.2 Ses déplacements en 2030

Lisa se réveille à 6h pour partir à 7h20 déposer à pied son fils de 10 ans à la garderie. Puis elle se rend à son travail en transports en commun en empruntant 3 lignes de bus (39, 6 et 27) pour une heure de trajet. Elle travaille de 8h35 à 15h00. Elle reprend ensuite ses 3 lignes de bus pour chercher son fils à l'école à 16h30, puis rentre chez elle vers 17h.

2.4.3 Les mesures à prendre pour assurer ces déplacements

En 2030, Lisa a des journées moins fatigantes car un **bus à haut niveau de service**, avec une **forte fréquence**, lui permet d'éviter de changer de bus et rend ses trajets plus rapides. Elle peut également réaliser du **covoiturage** de manière sécurisée, car ce service s'est développé.

2.4.4 Précisions et échanges complémentaires lors de la restitution

Une participante s'interroge sur la manière dont le covoiturage peut être « sécurisé » et se demande s'il ne serait pas opportun de créer un service de covoiturage exclusivement réservé aux femmes.

3 Echanges complémentaires

Les participants estiment que les rues ne sont **pas assez éclairées**, ce qui pose des problèmes de sécurité, notamment aux cyclistes. La nuit, ils ne sont pas assez visibles et les automobilistes peuvent les percuter. Cela plaide pour un **meilleur partage de l'espace public**, avec des **voies séparées dédiées aux vélos**.

Les participants suggèrent également de développer l'**apprentissage du vélo et du Code de la Route dans les écoles**. Il est important également d'actualiser ses connaissances, car les pistes cyclables par exemple n'étaient pas évoquées lorsque certains automobilistes ont passé le Code il y a 40 ans. De manière générale, un participant pointe le manque de « **culture du vélo** » en France, qui rend difficile la cohabitation entre les modes.

Une participante suggère l'aménagement de places de **stationnement pour les vélos-cargos**, qui prennent de la place.

4 Conclusion

Malgré une faible mobilisation, les participants ont travaillé dans une ambiance studieuse, ce qui leur a permis de définir le profil des personnes à mieux inclure en termes de mobilité et de formuler quelques propositions.

Les facteurs d'exclusion imaginés relèvent principalement de l'éloignement du domicile et/ou des lieux fréquentés du réseau de transports en commun (milieux ruraux et périurbains), mais aussi des questions d'âge, de handicap et de familles nombreuses. L'impossibilité d'utiliser une voiture (par absence de permis ou par handicap) est aussi perçue comme un facteur d'exclusion, même si les participants comptent beaucoup sur le développement des voitures électriques.

Les propositions d'amélioration sont principalement axées sur le développement d'un réseau de pistes cyclables sécurisées et la meilleure accessibilité des transports en commun (réseau renforcé et diversifié, accessibilité aux personnes handicapées...).