

ROUEN

VOTRE VILLE, VOTRE MAGAZINE • HORS-SÉRIE • MOBILITÉ • OCTOBRE 2018

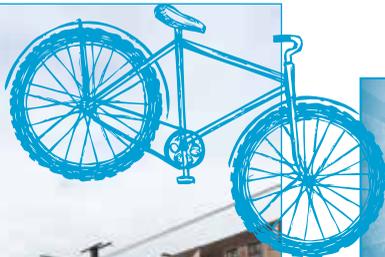
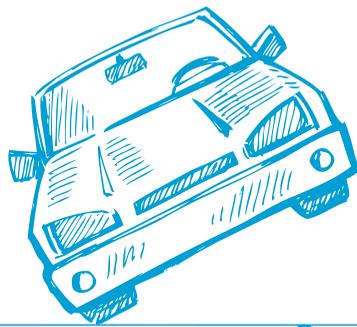


VOIES MULTIPLES

Les mobilités changent, apprenons à partager l'espace public !

La douceur des déplacements ● Quelles mesures pour inciter les usagers de la route à modifier leurs habitudes ● Quels bénéfices pour moi et pour les autres ?

Porte-voix



SOMMAIRE

p.3 **ÉDITO**

pp. 4 à 5 **LE PARTAGE, UN BESOIN**

pp. 6 à 11 **LES MODES DOUX**

- À vélo, à pied ou en trottinette électrique pp.6/7
- En transports en commun pp.8/9
- Même parcours, mode déplacement différent, qui gagne? pp.10/11

pp. 12 à 19 **LES INCITATIONS**

- Faciliter l'usage du deux-roues pp.12/13
- Les boutiques et associations spécialisées pp.14/15
- Carte : pour mieux se repérer pp.16/17

pp. 20 à 21 **INFOGRAPHIE VÉLO ET VOIE PUBLIQUE**

p.22 **TRIBUNES POLITIQUES**

p.23 **LES LIVRAISONS DU FUTUR**

pp. 24 à 31 **LES BIENFAITS DU PARTAGE**

- Sur la santé pp.24/25
- Sur la convivialité pp.26/27
- Sur la pollution pp.28/29
- Sur le cadre de vie pp.30/31

PIÉTONS, VÉLOS, BUS, VOITURES : PARTAGEONS L'ESPACE PUBLIC

© J.-P. Sagent



1 Le thème de ce numéro spécial est consacré aux mobilités et au partage de l'espace public. Quels sont les grands enjeux qui y sont liés ?

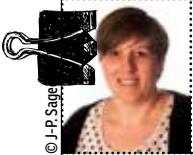
On peut identifier trois enjeux majeurs. Le premier enjeu est lié à la sécurité. Le nombre de piétons et de cyclistes victimes d'un accident de la route en agglomération est malheureusement bien trop élevé. Il est important de faire en sorte que toutes et tous, notamment les plus vulnérables (enfants, personnes âgées) puissent utiliser l'espace public en toute sécurité. Les deux autres enjeux, qui sont liés l'un à l'autre, sont ceux de l'environnement et de la santé. Mieux partager l'espace public entre tous les utilisateurs permet d'offrir des alternatives au « tout voiture » et ainsi réduire les effets négatifs sur la planète et pour les habitants. Il est indispensable de prendre en compte ces éléments et de modifier nos habitudes, nos pratiques et nos comportements. Cela suppose de la pédagogie et des aménagements de l'espace public.

2 Comment cet aspect est pris en compte dans les travaux d'aménagement de la Ville ?

La ville change et se métamorphose au quotidien. Plus de 30 millions d'euros sont investis sur le projet Cœur de Métropole afin de redynamiser le centre-ville de Rouen, cœur historique et attractif de notre territoire. Jamais autant d'investissements n'avaient été engagés depuis l'après-guerre sur l'espace public de la ville. C'est considérable. Ces investissements viennent s'ajouter à ceux déjà engagés depuis près de trente ans (métro, Teor, rénovation des quais...) pour transformer la ville. Au-delà de renforcer l'attractivité et le rayonnement de Rouen, nous souhaitons également offrir un meilleur cadre de vie aux habitants et aux usagers, ainsi que de rendre notre territoire plus accessible et plus agréable. Toutes ces modifications contribuent à faire évoluer le regard que les Rouennaises et les Rouennais portent sur leur ville et à modifier également la manière dont ils s'y déplacent et y vivent au quotidien. Entre les piétons, les automobilistes, les cyclistes, les transports en commun, il est primordial de prendre en compte la place de tous les utilisateurs de l'espace public afin de les faire cohabiter dans le respect de chacun. C'est le travail que nous menons quotidiennement, notamment avec les quatre adjoints de quartier et l'adjointe chargée de la Mobilité durable, accompagnés par les services de la Ville et de la Métropole, qui sont sur le terrain en permanence pour réfléchir, penser et mettre en place, en lien avec les habitants et les usagers, les aménagements adaptés.

3 Quelles sont les mesures prises ou à prendre pour une ville plus apaisée, plus respirable ?

Le développement du réseau de transports en commun sur le territoire métropolitain est la priorité. L'extension actuelle du réseau avec la construction de la ligne T4, mais aussi l'extension horaire prévue en 2019, notamment le soir, en sont la preuve. À côté de cela, nous poursuivons également, en lien avec la Métropole, les aménagements cyclables afin de développer la place du vélo en ville (Rouen compte de nombreuses pistes et voies cyclables sur son territoire). Afin de réduire la vitesse en ville, nous avons développé un peu partout les zones 30. Vous trouverez dans ce numéro toutes les informations utiles sur les démarches engagées par la Ville. C'est ensemble que nous parviendrons à partager de manière efficace l'espace public pour en faire une ville durable et apaisée.



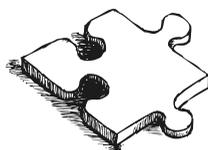
© J.-P. Sagent

Mot d'ÉLUE

Céline Millet, adjointe chargée
de la Mobilité durable

Rendre notre Ville plus fluide et respirable est un enjeu majeur pour notre avenir et pour notre santé. La création de zones de rencontre, l'extension des zones 30, du réseau cyclable et des transports en commun, l'amélioration de la marchabilité sont d'autant d'outils qui permettent d'apaiser et de redéfinir l'espace public afin de mieux partager nos espaces en tenant compte des différents modes de déplacement.

Le partage, un besoin



L a voie de la sagesse

« Quand ça change, ça change... » fait dire Michel Audiard à l'un de ses personnages. Face aux problèmes de circulation et aux conséquences néfastes pour la santé et l'environnement, il est plus que temps de partager intelligemment l'espace public. Une évolution, avant tout.

En 2021, la première voie piétonne de France fêtera son 50^e anniversaire. À l'époque, Rouen fait figure de pionnière en rendant la rue du Gros-Horloge aux passants. L'affaire fit grand bruit mais aujourd'hui, personne n'envisagerait sérieusement de faire revenir des autos sur les pavés de la plus célèbre rue commerçante de Rouen.

C'est que longtemps, la voiture a été l'hôte privilégiée de l'espace public. De par sa taille, elle a – quasi mathéma-

tiquement pourrait-on dire – monopolisé la circulation et le stationnement, ne laissant que peu de marge aux autres modes de transport.

Entre 1970 et 1990, le « parc automobile français » est multiplié par 2 en France pour atteindre environ 28 millions de véhicules. Un phénomène suffisamment important – parmi d'autres – pour que les acteurs locaux commencent à prendre la mesure des conséquences de la popularité de la voiture

individuelle; notamment pour la circulation dans des espaces contraints tels que les villes et plus particulièrement, les centres-villes. C'est le début des Plans de déplacements urbains qui vont initier la réflexion un peu partout.

Dans un premier temps, le partage de la voie publique est uniquement envisagé en « tranches ». Chaque mode de déplacement – y compris les pieds... – a son espace réservé, du trottoir à la chaussée en passant par la voie cyclable. Mais aujourd'hui, il apparaît clairement qu'il n'est plus possible que chacun « reste dans son couloir ». Il faut partager.

C'est ce qui fait dire à certains que les pouvoirs publics cherchent à « tuer la voiture ». Mais il s'agit avant tout de remettre en cause une trop grande priorité accordée aux voitures et deux-roues motorisés. Avec un seul objectif – mais de taille – assurer la coexistence de tous dans un environnement apaisé. HD



© Collection Guy Pessiot

UNE HISTOIRE DE COMPATIBILITÉ



© B. Cabot

Partager à tout prix, non. Ici comme dans beaucoup de domaines, c'est le bon sens qui doit primer. **La priorité est la sécurité ; et évidemment, d'abord celle des plus vulnérables.** Aussi, le trottoir reste-t-il le sanctuaire des piétons. De même que la voie cyclable ne doit pas être fréquentée par des véhicules à moteur ; ni par des piétons qui risqueraient d'entraver la fluidité de circulation des vélos. De même pour une « voie verte » qui ne peut être verte que si elle est empruntée par des modes de transport doux... Cela semble évident mais au quotidien, n'est-il pas encore si fréquent de voir des scooters rouler sur les voies cyclables ? Des motos dans les couloirs de bus ? Des vélos sur les trottoirs ? Ou encore des voitures garées sur les passages piétons... ? Le bon sens, c'est vraiment l'affaire de tous.

DES EXIGENCES

L'objectif est de rendre la ville accessible à tous ; et en particulier aux services d'urgence, de secours et de sécurité. Mais aussi aux personnes à mobilité réduite et aux livreurs. C'est aussi de faciliter la vie des modes non motorisés pour leur proposer des trajets courts et sûrs. Permettre à ceux qui n'ont pas de voiture et qui souhaitent s'en passer – et ils sont nombreux – de bénéficier d'une offre de déplacement de qualité. C'est enfin de permettre aux usagers de répondre à l'ensemble de leurs besoins. Aller d'un point à un autre mais également accéder aux services publics et privés – administratifs, industriels, commerciaux, de loisir, d'habitation. Ou encore communiquer entre eux et vivre des événements en ville.



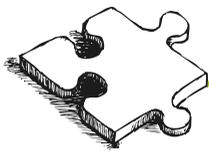
© B. Cabot

Des marges de progression

Si l'idée fait son chemin en France, elle a déjà conquis plusieurs de nos voisins européens. Du Benelux jusqu'en Italie, en passant par l'Allemagne et la Suisse, on fait mieux qu'en France. Et même en Hongrie. Phénomène de contagion ou pas, en France, c'est Strasbourg – proche de l'Allemagne – qui se rapproche le plus du standard des pays du Nord où l'on trouve le plus de grandes villes avancées en la matière : Copenhague, Utrecht, Amsterdam, Malmö... Dans la capitale danoise, par exemple, ce sont 40 % des déplacements quotidiens qui sont effectués à vélo ; alors que la moyenne française progresse mais reste encore à moins de 3 %.



© F. Coraichon



Et si on se dépl



Peu à peu, le vélo trouve sa place à Rouen

Les chiffres confirment les impressions visuelles : à Rouen, le vélo a de plus en plus d'adeptes. Un indicateur fiable peut donner un indice en temps réel : le compteur installé sur le quai Pierre-Corneille (*ci-dessus*) indique entre 500 et 700 passages quotidiens à cet endroit, les jours de semaine. Pas mal quand on sait que ce n'est pas l'axe le plus emprunté par les deux-roues. Les chiffres de Cy'clac parlent également d'eux-mêmes : les 24 stations du vélo en libre-service ont enregistré 160 254 locations en 2016, 2 % de plus que l'année précédente. Un succès global qui s'explique notamment par des aménagements conçus pour faciliter les trajets des cyclistes : de nombreuses pistes et bandes cyclables, les doubles sens cyclables sur les « Zones 30 », la pose de nombreux anneaux pour attacher sa bicyclette aux poteaux en toute sécurité, les garages à vélos en périphérie, ou encore la mise en place d'un box à vélos en centre-ville (*lire page 15*). Autant d'actions qui incitent les nouveaux pratiquants à se mêler aux « vélotafeurs » (*ceux qui font leur domicile-travail à vélo, NDLR*) de la première heure. Autrefois, les sévères côtes pour sortir de Rouen refroidissaient même les plus courageux.



L'apprentissage du vélo, ça commence dès le plus jeune âge. La Ville organise chaque année pour les élèves de primaire le Challenge de la prévention routière. Une façon ludique d'appréhender le Code de la route pour ces cyclistes en herbe.

Mais avec l'arrivée des vélos à assistance électrique, la donne a changé. On en croise désormais à tous les coins de rue, Rouen s'inscrivant dans l'élan national : de 102 000 vélos à assistance électrique (VAE) vendus en France en 2015, le chiffre est passé à 255 000 en 2017. 

FL

ça fait autrement ?

PRATIQUE



© F. Lamme

En trottinette

Jean-Charles a opté pour la trottinette électrique il y a quelques mois. Il n'a pas trouvé mieux pour faire son trajet quotidien entre son domicile de Mont-Saint-Aignan et le centre-ville de Rouen, où il travaille. « *Il me faut 5 minutes pour aller au travail en trottinette contre 20 à 30 minutes à pied* », confie-t-il. Un moyen de filer de 6 à 25 km/h. Pour lui, comme pour les (de plus en plus) nombreux utilisateurs, ce n'est pas un effet de mode, plutôt une révélation : « *Aujourd'hui, je ne pourrais plus m'en passer !* »

Un investissement de 400 € pour lui, mais il existe des modèles plus ou moins onéreux. S'il songe à s'acheter un casque, Jean-Charles ne sait pas vraiment à quel Code de la route s'en tenir. Peut-il rouler sur la route ? Sur les trottoirs ? Sur les pistes cyclables ? « *Je fais les trois, en fonction de la situation, pour gêner le moins possible...* », reconnaît-il. En réalité, il n'existe pas de réglementation spécifique pour l'utilisation des trottinettes électriques en ville. Pas encore. À Paris, les premières trottinettes électriques en libre-service ont même fait leur apparition cette année.

FACILE



© F. Lamme

À pied

C'est encore le moyen de transport le plus simple, le moins cher, et certainement celui qui est le plus privilégié en ville, notamment pour terminer un trajet depuis l'arrêt de bus, du métro, ou du parking. Tous ces courts déplacements sont au cœur de la réflexion menée autour du projet Cœur de Métropole. La « marchabilité » est un terme qui revient en effet dans chaque discours, dans chaque projet présenté. On y parle sécurité et confort, essentiellement. Par exemple, les pavés posés lors de la transformation de la rue Saint-Lô, sont des pavés sciés, placés de manière à proposer un revêtement le plus lisse possible, tout en respectant une certaine esthétique et une cohérence historique. Yvon Robert, lors d'une récente présentation des matériaux utilisés sur les chantiers du centre-ville, insistait sur « *des trottoirs et des rues facilement accessibles aux personnes à mobilité réduite* ». Autre exemple d'un nouvel aménagement qui fait la part belle aux piétons, celui qui relie la rue Grand-Pont à la rue Saint-Sever, en passant par le pont Boieldieu. Marcher à pied, un plaisir autant qu'une nécessité.

NOUVEAU



© L. Veiment

Et demain ?

La mobilité partagée, ce n'est pas qu'une affaire « rouennoise-rouennaise ». À Paris par exemple, le débat est au cœur de toutes les préoccupations. À l'heure où le changement d'opérateur de vélos en libre-service connaît des ratés, où les voitures électriques en partage sont un fiasco. Alors que la guerre est déclarée entre les vélos et les autres véhicules, la question de la mobilité dans la capitale n'a jamais été aussi prégnante. À Rouen, il y a a priori de la place pour tous, y compris pour des modes de déplacement moins conventionnels. On pense aux gyropodes, gyroroues (*photo ci-dessus*), hoverboard et autre skateboards à assistance électrique, qui symbolisent cette nouvelle forme de mobilité branchée. Depuis plusieurs mois, l'Office de Tourisme de Rouen propose par exemple – avec un certain succès – une visite de la ville un gyropode, cette planche montée sur roues, que l'on dirige avec un guidon. Ces moyens de transport urbains, présents dans certains films de science-fiction d'hier, sont bel et bien devenus des nouvelles façons de se déplacer. Ne reste qu'à établir les règles de cette nouvelle mobilité partagée.



Astucieux réseau de transports

Astuce continue de tisser sa toile sur le territoire métropolitain. Un réseau de transports en commun qui affiche plus de 54 millions de voyages par an.

À lui de vous faire préférer le bus. Le réseau Astuce, qui rassemble les services de transport en commun sur toute la Métropole Rouen Normandie, a de quoi séduire. À Rouen et ses alentours, 2 lignes de métro (avec un tronc commun entre Boulingrin et Saint-Sever), bientôt 4 lignes de Teor en site propre et réservé, 5 lignes fréquentes « Fast » et 29 lignes de bus régulières sillonnent les routes à longueur d'année, sans compter les liaisons scolaires et les services à la demande (Filo'R pour le périurbain et

Handi'stuce pour les personnes à mobilité réduite). Et quand on sait qu'en prenant les transports en commun, une personne émet 3 fois moins de CO2 que quelqu'un dans son véhicule personnel, les bus et autres métros ont de beaux jours devant eux. Face aux défis du développement durable mais aussi aux aléas de la circulation, voyager ensemble a le vent en poupe. Et rien que pour les bus, Astuce avance 219 véhicules, dont un quart articulé, pour transporter ses 300 000 voyageurs annuels (chiffre 2017).

Ces dernières années, et afin d'améliorer les capacités d'accueil et le confort des usagers, le réseau s'est doté de bus et de Teor flambant neufs. Du côté du métro, ce sont 27 nouvelles rames qui ont en 2012 permis d'augmenter la fréquentation de 20 %. Astuce a, enfin, la bonne idée de multiplier les offres d'abonnement, aidé par la Métropole Rouen Normandie et son offre de Plan de mobilité (voir encadré en haut à droite). Une incitation – de plus – aux voyages! LV

INFOS : reseau-astuce.fr



© Réseau Astuce - photo D. Morganti



SOUTIEN À LA MOBILITÉ

Pour certains salariés, le coût mensuel du trajet domicile-travail sur le réseau Astuce ne dépasse pas 17 €. Chanceux ? Pas forcément. Il suffit que leur employeur ait signé un PDM (Plan de mobilité) avec la Métropole Rouen Normandie. Ce plan, anciennement appelé PDE – pour Plan de déplacements d'entreprise – vise à favoriser toute alternative à l'utilisation de voiture pour les voyages de la maison au bureau mais également pour tout trajet professionnel durant la journée. Obligatoire dès 100 salariés, ce plan inclut la plupart du temps une prise en charge supplémentaire de l'abonnement aux transports publics. Annuellement, sur le territoire rouennais, cela signifie une économie de 98 €. Combiné à l'obligatoire Prime transport – qui systématise depuis 10 ans la prise en charge de 50 % des frais pour ceux qui utilisent les transports en commun – le reste à payer devient plus qu'abordable. D'autant plus quand on sait qu'un trajet de 20 km coûte en voiture environ 16 € par jour, selon les chiffres de l'Ademe (Agence de l'environnement de la maîtrise de l'énergie). Développement durable, économies budgétaires et tranquillité du voyage, les transports en commun n'en finissent pas de révéler leur utilité.

CORRESPONDANCES ENTRETENUES

Multimodal, c'est le nouveau mot-clé des usagers des transports en commun. Un moyen de combiner train, bus, car ou métro pour relier par exemple son domicile et son bureau. Cette continuité s'opère au quotidien grâce notamment aux 350 trains qui circulent sur le réseau normand. Ainsi, un habitant de Mont-Saint-Aignan travaillant à Oissel peut effectuer son trajet depuis la maison en empruntant d'abord le réseau Astuce (*lire page de gauche*) jusqu'à la gare SNCF de Rouen rive-droite, puis le train jusqu'au bout de son parcours. Les possibilités de trajets sont infinies, entre le rail et le réseau – très fourni – de cars régionaux, opérés par la société VTNI. Ces trois cercles concentriques – bus, cars et trains – permettent d'envisager de laisser une bonne fois pour toutes sa voiture au garage. Et ainsi de considérablement



© B. Cahot

baisser ses émissions de CO₂ – de presque 7 fois sur un trajet Yvetot-Rouen... À noter que, pour faciliter le voyage, la Région continue de

proposer la carte Atoumod, titre unique de transport sur des réseaux multiples.

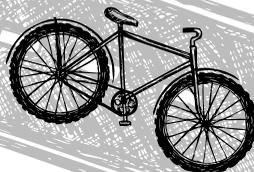
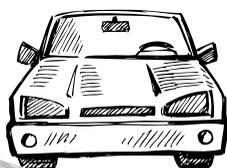
INFOS : commentjvais.fr

À chacun son mode

Comparatif *C'est un test grandeur nature qui a été réalisé par l'équipe de la rédaction. Chacun son mode de transport pour relier un point A à un point B, en même temps, aux heures de pointe. Alors, qui de la voiture, du bus ou du vélo arrive avant les autres ? Le premier trajet a été effectué le lundi 8 octobre à 8 h 15. Il nous a emmenés du Jardin des plantes à l'Hôtel de Ville. Pour le second, nous sommes partis du Kindarena pour rejoindre la place Saint-Marc, le même jour, à 17 h. Ligne de départ identique à chaque fois.*



KINDARENA

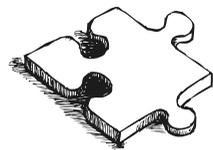


JARDIN DES PLANTES



© F. Coraichon

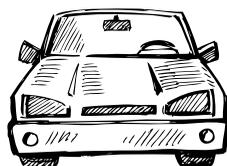
Les modes doux



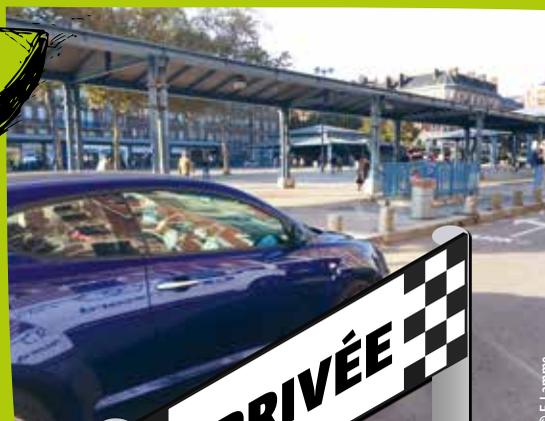
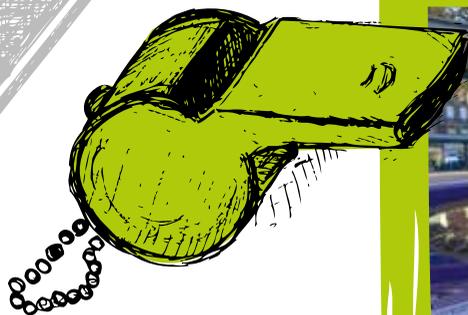
© F. Lamme



HÔTEL DE VILLE



PLACE SAINT-MARC



© F. Lamme



Verdict:

Jardin des plantes >

Hôtel de Ville

en voiture **27 min**, dont 4 minutes pour se garer

en bus **16 min 21 s**, dont 3 minutes d'attente

à vélo **13 min 21 s**

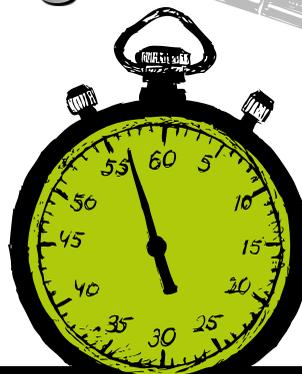
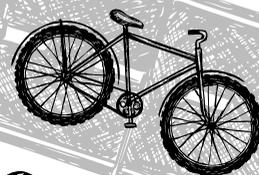
Kindarena >

Place Saint-Marc

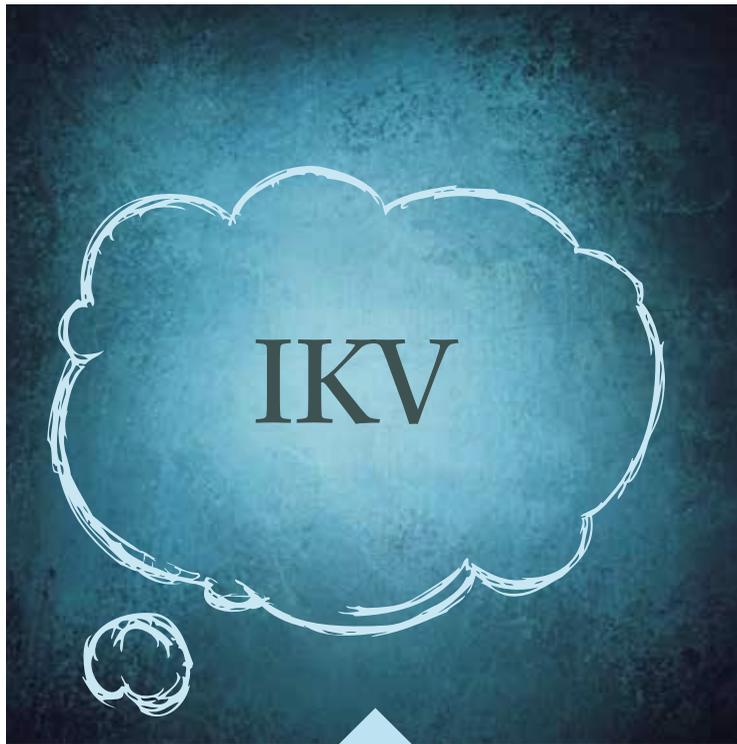
en voiture **17 min 30 s**, dont 7 minutes pour se garer

en bus **15 min 27 s**, dont 3 minutes d'attente

à vélo **13 min 15 s**

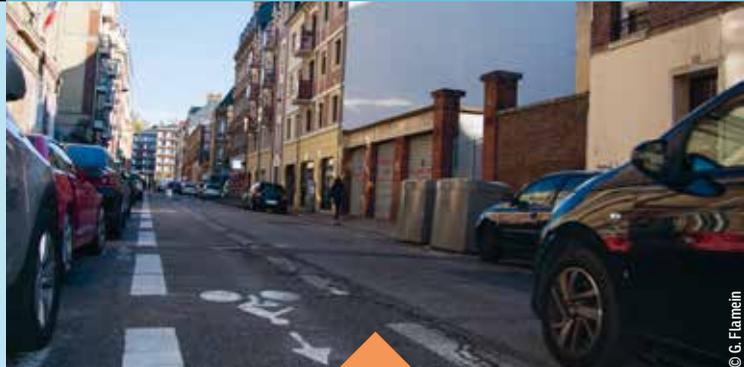


Les incitations



C'est UNE ZONE 30 EN CENTRE-VILLE OÙ L'APAISEMENT de la circulation est visé.

À l'image de la réduction de la vitesse symbolisée par le marquage au sol des entrées de ville, la plupart de la commune est aujourd'hui en zone 30. Cela signifie que les chaussées sont à double sens pour les cyclistes. Les dernières en date sont celles réalisées sur l'île Lacroix (*ci-dessus*) en janvier dernier et au nord-est de la route de Darnétal durant l'été.



Explication de texte

L'IKV (ou l'Indemnité kilométrique vélo) est une mesure entrée en vigueur au 13 février 2016. Elle permet aux salariés du secteur privé de faire prendre en charge par leur entreprise les frais engagés pour se rendre de leur domicile au travail à vélo. Cette indemnité est fixée à 0,25 centime par kilomètre parcouru. Elle est applicable à la discrétion des entreprises. Quant au secteur public, le dispositif a été expérimenté auprès des agents des ministères du Logement et du Développement durable entre septembre 2016 et août 2018. La Ville de Rouen doit délibérer d'ici à la fin de l'année sur sa mise en place pour ses agents. L'IKV vient renforcer une autre incitation fiscale en faveur des entreprises lorsqu'elles mettent gratuitement des vélos à disposition pour les déplacements de leurs salariés.

Thermo-news

C'EST QUOI LE DOUBLE SENS CYCLABLE ?

Afin de faciliter les conditions de circulation des cyclistes et d'apaiser la vitesse en centre-ville, les voies à double sens cyclable fleurissent. Obligatoires en zone 30 ainsi que dans les zones de rencontre, ce dispositif est une voie de circulation à double sens dont l'un est réservé aux usagers du vélo. Cela offre à ces derniers une bien meilleure sécurité puisqu'ils font face aux automobilistes, ce qui leur permet d'être vus. Aujourd'hui, Rouen compte près de 20 kilomètres de rues en double sens cyclable. Leur développement se poursuit en parallèle de celui des zones 30. Les prochaines devraient être déployées au nord de la route de Darnétal.

1700

C'est **LE NOMBRE D'ARCEAUX VÉLO BLEUS ET GRIS INSTALLÉS** par la Métropole Rouen Normandie.

Ces 1700 arceaux constituent le socle du stationnement vélo en ville. Depuis un an, d'autres plus petits de couleur framboisine complètent le dispositif et sont accrochés à des mâts d'éclairage public ou de panneaux de signalisation. Plus d'une vingtaine sera déployée avenue Jacques-Cartier et d'autres sont à venir à l'ouest du boulevard des Belges d'ici à janvier 2019.



© G. Flamin

À bicyclette...

Au commencement était le Plan Vélo, porté par la municipalité, afin de développer la présence de la petite reine dans la ville. Aujourd'hui est élaboré un Schéma directeur des modes actifs – modes de déplacement sans apport d'énergie autre que celle de la personne – par la Ville de Rouen et la Métropole Rouen Normandie. Dans ce cadre, les aménagements se poursuivent sur le territoire. À l'image de celui de la piste cyclable avenue Jacques-Cartier (*ci-dessous en photo*). Durant l'été, a également été effectuée la jonction entre les rues Nansen et de Constantine, permettant de consolider la liaison cyclable Ouest-Est. Rouen compte actuellement plus de 49 kilomètres de pistes et de voies cyclables et près de 19 kilomètres de voies piétonnes.



© G. Flamin

Témoignage

Jean-Charles Lévêque

38 ans, « vélotaffeur »

Quand avez-vous commencé à vous rendre au travail à vélo ?

J'ai commencé à Dublin en 2006. J'y ai travaillé pendant un an. J'avais une demi-heure de marche pour me rendre au boulot et dix minutes à vélo. Quand je suis revenu en France, j'ai habité à Villers-Écalles près de Barentin, tout en travaillant à La Matmut à Rouen. Je ne pouvais pas prendre la bicyclette à cause de la distance. Mais une fois par semaine, avec un collègue, on faisait la route à vélo, une heure le matin à l'aller et deux heures le soir à travers les bois, au retour. J'ai fait ça une dizaine d'années et depuis que j'habite à Rouen, sur la rive gauche, je continue. Je fais quotidiennement environ 6 kilomètres par jour et 850 kilomètres à l'année pour me rendre au travail.

Quels avantages y a-t-il, selon vous, à utiliser la bicyclette comme mode de transport ?

Tout d'abord, on est dehors, on respire. Ensuite, on sait exactement quel temps dure notre trajet car on n'est jamais coincé dans les embouteillages ou par autre chose. Et puis, personnellement, je ne suis pas un gros marcheur. Je préfère être sur mon vélo, c'est plus rapide. Le vélo à assistance électrique est bien aussi car il permet à certaines personnes, malgré une distance importante, de laisser la voiture au garage. C'est mieux pour tout le monde.

Que reste-t-il à améliorer selon vous ?

Je pense qu'il faudrait renforcer le réseau de voies propres au vélo pour se sentir davantage en sécurité. Aujourd'hui, il faut vraiment anticiper le comportement des automobilistes, surtout au niveau des intersections.



Grand ANGLE

Trois associations permettent aux personnes le souhaitant d'apprendre à faire du vélo, de le pratiquer en ville, de le réparer ou de s'engager en faveur de son développement.



© N. Baudart-Laurens

Malgré ses nombreux kilomètres de pistes et de bandes cyclables, Rouen reste une ville où l'on pratique encore peu le vélo, même si l'on en vend beaucoup. D'où l'intérêt de s'appuyer sur une communauté qui se développe depuis bientôt dix ans. Complémentaires, Sabine, Guidoline et Avélo permettent de se familiariser avec la bicyclette. La plus ancienne, Sabine, prône l'usage de la petite reine pour de courts déplacements en ville. L'association est ainsi devenue un acteur incontournable pour les collectivités et les décideurs, afin d'améliorer les aménagements cyclables et donc, la sécurité des cyclistes, et de réduire l'usage de la voiture en ville au profit de moyens de transport moins polluants. Guidoline, créée en 2010, rassemble plus de 5 000 adhérents à travers un atelier de bicyclette. L'on y apprend à réparer sa monture, les outils étant mis à disposition. Comme Sabine, l'association promeut de façon ludique la culture et la pratique du vélo à Rouen à travers différentes animations. Avélo (*lire ci-contre*) est une vélo-école, offrant depuis 2009 la possibilité aux adultes d'apprendre à faire du vélo et à se déplacer en toute sécurité.

À L'ÉCOLE DE LA ROUTE EN TOUTE SÉCURITÉ

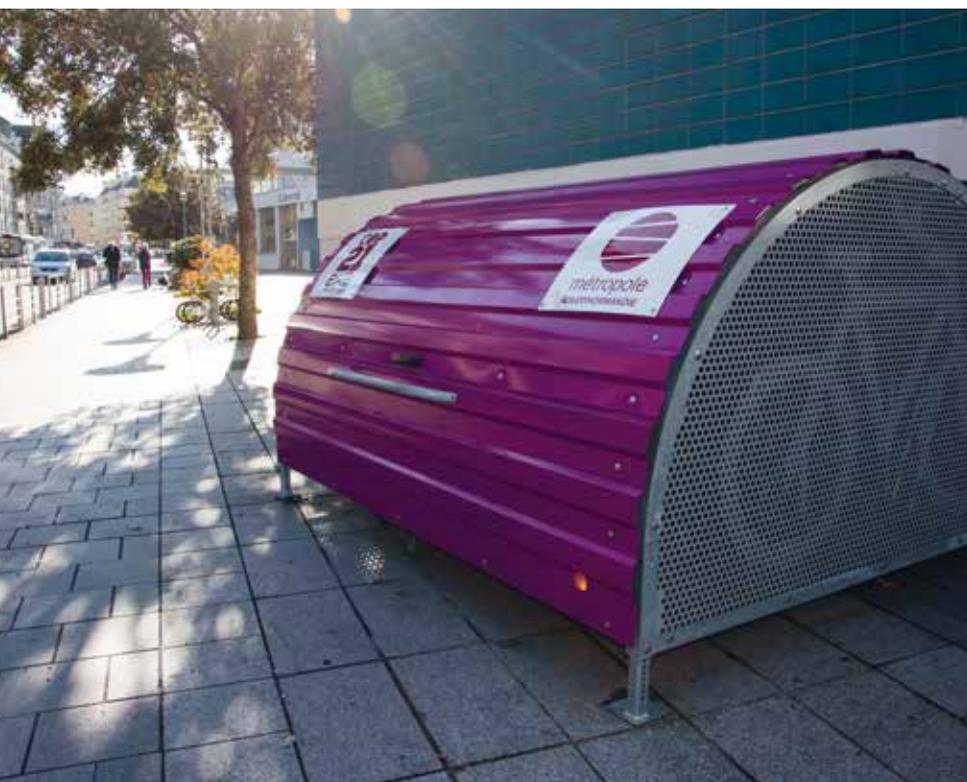
Il y a dix ans, seule une dizaine de vélo-écoles existaient dans l'Hexagone. Aujourd'hui, elles sont plus d'une centaine à être répertoriées par la Fub (Fédération des usagers de la bicyclette). Fondée en 2009 par Évelyne Pinson, Avélo est l'une d'entre elles. Cette **association met ou remet en selle des adultes qui n'ont jamais appris à faire de vélo ou qui souhaitent se sentir à l'aise dans le trafic**. « Il n'y a qu'un seul Code de la route, mais des spécificités propres à chaque usager que tout le monde doit connaître pour cohabiter au mieux sur la route », rappelle Évelyne Pinson. Grâce à des stages programmés tout au long de l'année, Avélo propose aux cyclistes aguerris de **faire un point sur leurs connaissances** quant aux nouvelles règles de circulation en vigueur. L'association rouennaise possède également **un service unique : le bicycode**. Agréée par la Fub,



© Avélo

elle permet aux usagers de **faire graver un numéro unique sur le cadre de leur monture** et inscrit sur un passeport remis au propriétaire du vélo. Ce dernier doit ensuite s'inscrire dans un fichier national que consulte la police en cas de vol ou de recel. « Le vol est souvent un frein à l'utilisation du vélo, souligne Évelyne Pinson. Ce dispositif, le seul reconnu par l'État, permet de suivre la trace d'un vélo lorsqu'il est vendu ou lorsqu'il est volé ou abandonné. » La gravure se fait sur rendez-vous, par mail, chaque premier samedi du mois, pour la somme de 15 euros (non adhérent). Avélo grave **une centaine de vélos par an**. Selon la Fub, le taux de bicyclettes marquées restituées est de 7 à 10 % sur les 400 000 volées chaque année en France.

INFOS : Avélo • Tél. : 09 84 53 92 97 • email : avelo@numericable.fr • Facebook.com/avelo.rouen/



© G. Flamin

TOUT EST DANS LA BOÎTE !

Testé rue du Général-Giraud durant six mois, le **système de box à vélos sera étendu sur l'ensemble de la ville**. Lancé par la Métropole Rouen Normandie, le marché devrait être prochainement attribué pour **6 à 10 boxes supplémentaires**. Comprenant 6 bicyclettes, ce garage d'un genre nouveau, déjà éprouvé à Grenoble, à Bruxelles ou à Rotterdam, a fait son apparition à Rouen en janvier. L'objectif de ce dispositif est de **lutter contre le vol et les dégradations des bicyclettes** laissées la nuit dehors par manque de place chez soi. Guidoline, durant la période de test, a suivi l'état du box et a fait remonter les remarques des utilisateurs. Six habitants de la rue du Général-Giraud ont pu s'en servir pendant six mois, chacun possédant la clé du garage pour y ranger sa bicyclette. Parallèlement à ce dispositif, la Métropole propose **une aide financière d'un montant de 300 € pour l'achat d'un vélo (à assistance électrique, pliant ou cargo)**, sans condition de ressources, versée aux 1 000 premières demandes recevables, du 1^{er} novembre 2018 au 31 décembre 2019.

Bonnes ADRESSES

Voici les enseignes où acheter un vélo en fonction de ses besoins, de son usage et de sa morphologie :

- **Cycles Havard, 54 rue Armand-Carrel** • Tél. : 02 35 71 60 71
- **Fitch Bike, 97 rue Saint-Vivien** • Tél. : 06 35 55 50 87
- **Cyclable Rouen, 36 rue Molière** • Tél. : 07 83 98 77 66
- **Sport-E-Bike, 7 rue Richard-Lallemant** • Tél. : 02 27 08 03 74
- **Rouen Bike, 45 rue Saint-Éloi** • Tél. : 02 35 71 34 30
- **Électro-Scoot, 56 quai du Havre** • Tél. : 02 35 89 21 24
- **Atelier du cycle rouennais, 47 rue d'Elbeuf** • Tél. : 02 35 63 57 72



REGARD



© G. Flamin

François Chevalier

Fondateur et dirigeant de Fitch Bike, marque haut de gamme, rue Saint-Vivien

Pourquoi vous êtes-vous lancé sur le marché du vélo à assistance électrique ?

J'ai été directeur commercial durant presque trente ans au sein du groupe Decaux qui a été précurseur en termes de mobilité et d'écoresponsabilité. En mai 2015, j'ai eu la colonne vertébrale fracturée suite à un accident de cheval. Après plusieurs mois alité, j'ai retrouvé le goût de bouger grâce au vélo électrique qui m'a beaucoup aidé dans ma rééducation. J'ai ouvert ma boutique en septembre 2016.

Qu'est-ce qu'un Fitch Bike ?

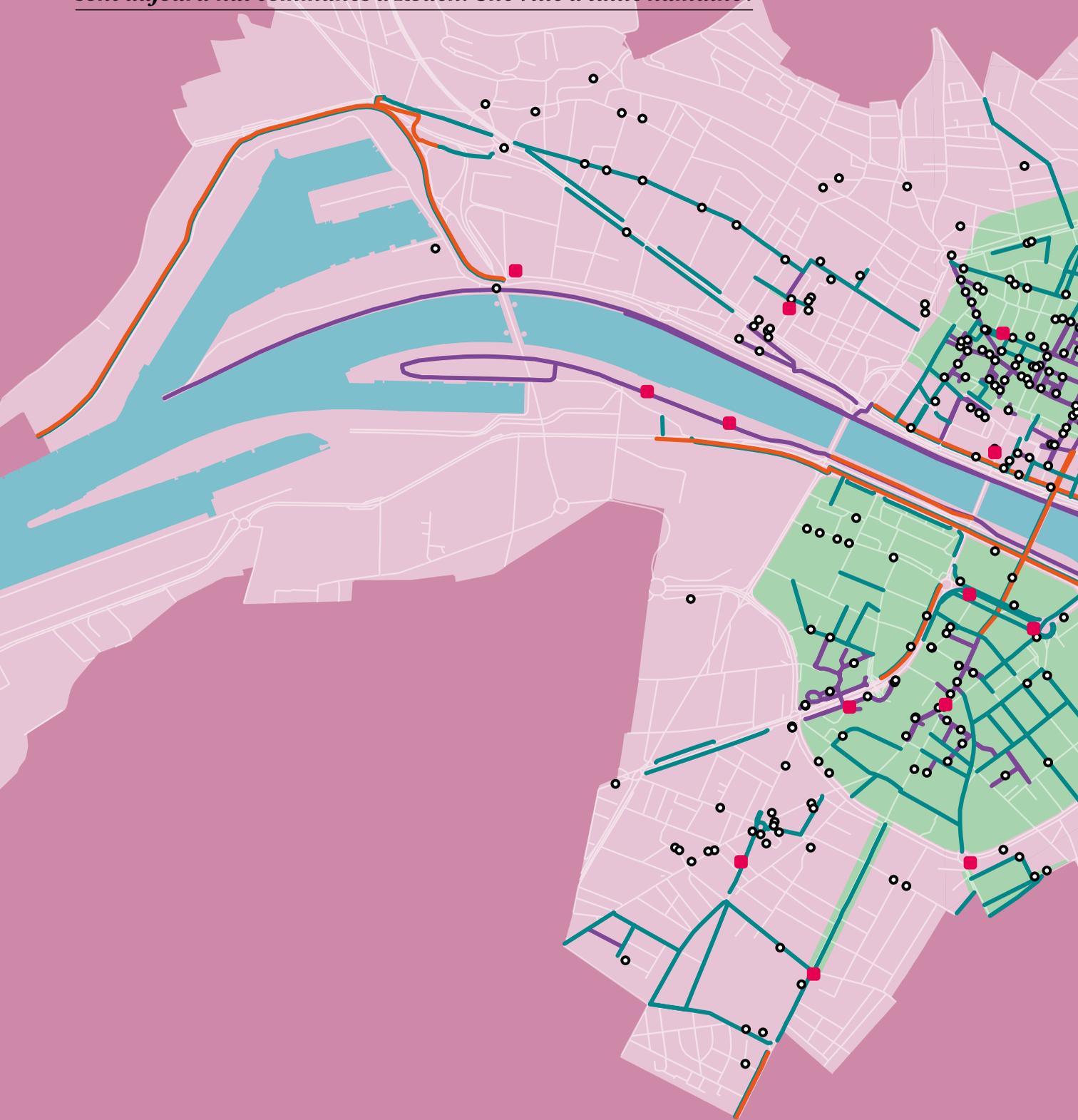
C'est un « fat bike », un vélo à assistance électrique qui possède des pneus neige et qui vient du Canada. Il peut rouler par tous les temps, sur tous les terrains. En ville, c'est extrêmement confortable. Il allie la robustesse, le confort. On peut l'utiliser à tout âge car il est réglé à la morphologie de son propriétaire et le personnaliser comme on le souhaite.

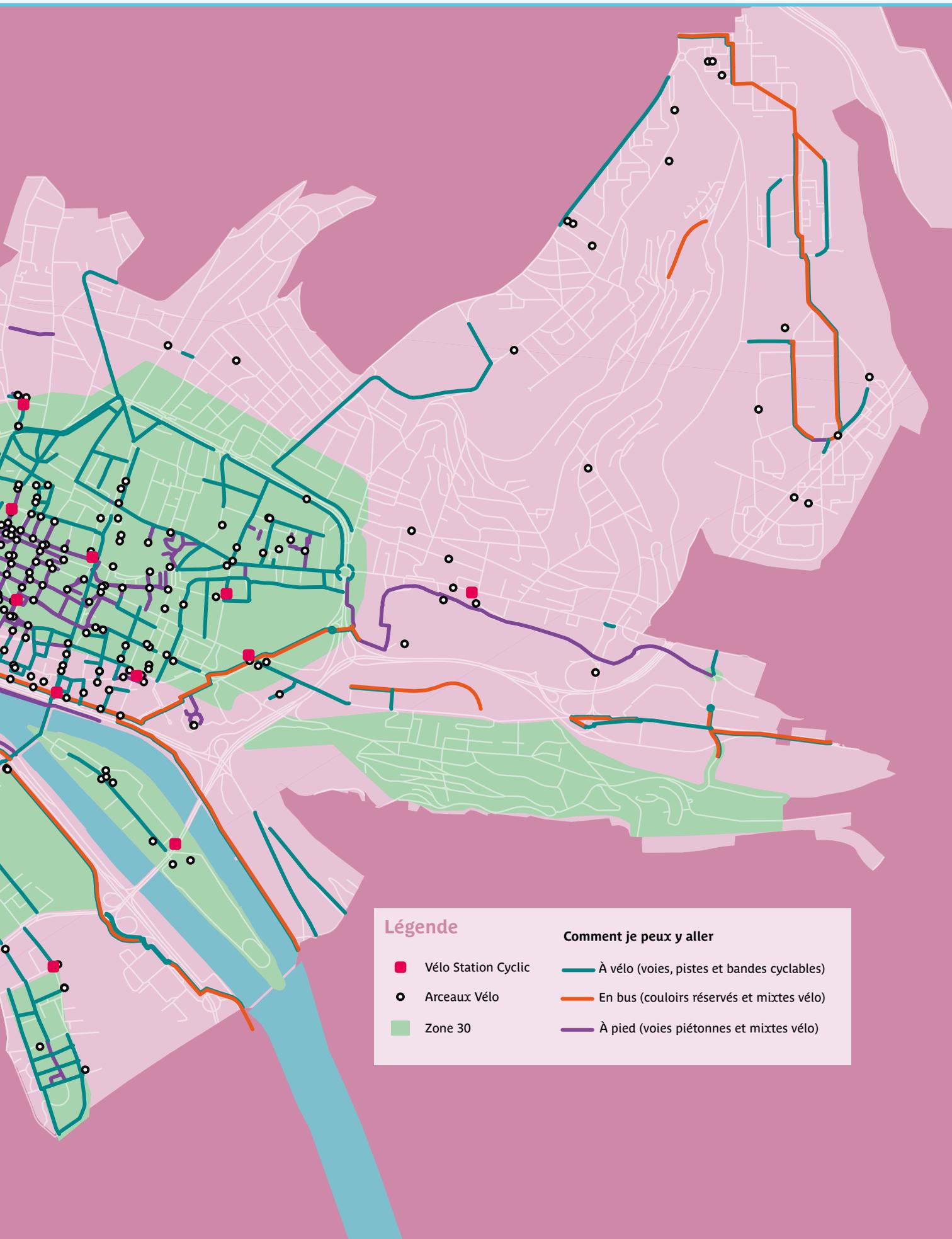
Quel regard portez-vous sur le marché du vélo à assistance électrique ?

J'ai constaté un changement de consommation à Rouen en 2017. Avant le début des travaux, les gens achetaient un VAE pour leur loisir. Puis il y a eu une réelle prise de conscience due aux conditions de circulation très difficiles. Les gens ont retrouvé le plaisir de faire du vélo et savent qu'une fois les travaux finis, ce sera encore plus agréable de rouler en ville. Rien aujourd'hui ne freine, selon moi, la pratique du vélo. Les ventes augmentent de 30 % chaque année en France. Il faut simplement veiller à ce que le prix, à cause de taxes à l'importation, ne devienne pas un obstacle à l'achat. ●

Points de repère

Carte *Que de chemin parcouru depuis les premiers aménagements consacrés à la mobilité douce. Arceaux vélo, stations Cy'clie, zones 30 et voies réservées aux transports en commun sont aujourd'hui communes à Rouen. Une ville à taille humaine!*





Légende

- Vélo Station Cyclic
- Arceaux Vélo
- Zone 30

Comment je peux y aller

- À vélo (voies, pistes et bandes cyclables)
- En bus (couloirs réservés et mixtes vélo)
- À pied (voies piétonnes et mixtes vélo)

Séjour en relais

Allié des transports en commun, les parkings relais servent à freiner la fréquentation du centre-ville par les voitures. Du stationnement stratégique.

Les transports collectifs possèdent depuis longtemps un atout dans leur jeu : les parkings relais, situés en entrée de ville et connectés au réseau Astuce. En remisant leur compagnon à quatre roues sur ces sites périphériques, les automobilistes épargnent au centre-ville un afflux de véhicules individuels. On parle de « stationnement incitatif », ou ailleurs en Europe de « parc de liaison », « parc de persuasion », « parc de rabattement ». Sur le territoire, certains sont accessibles gratuitement pour les voyageurs du réseau Astuce munis d'un titre de transport valide. Modèle du genre, le géant Mont-Riboudet Kindarena, fort de ses 880 places et de sa proximité avec le cœur de Rouen (à 10 min). Parmi ses petits frères, le « P+R » Place Colbert à Mont-Saint-Aignan (30 places, à 15 min) ou Route de Duclair à Canteleu (20 places, à 20 min).



© F. Coraichon

L'autre catégorie, celle des parkings relais en libre accès et ouverts à tous, comprend des aires comme Fond du Val (40 places) ou Eauplet (34 places). Et puis, il y a deux acteurs incontournables, mixtes : le Zénith, qui cumule 150 places réservées aux usagers du réseau Astuce + 1 000 places

libres, et le Boulingrin (*ci-dessus*), avec 35 places dédiées + 400 libres. FC

INFOS : liste complète sur Rouen.fr

EN VOILÀ DES BORNES NOUVELLES



© F. Coraichon

De plus en plus... prisé, le véhicule électrique. Les ventes en France l'an dernier ont grimpé de 13 % par rapport à 2016. En Normandie, la Région octroie une aide de 2 000 € aux acheteurs d'une voiture 100 % électrique. Ces véhicules propres bénéficient de la gratuité du stationnement en voirie sur le sol rouennais depuis 2012. Parmi les collectivités pionnières de l'électromobilité, la Métropole a étendu son réseau public de bornes de recharge au rythme d'une vingtaine d'installations par an entre 2014 et 2017. Le territoire de l'agglomération totalisait 88 points de charge en janvier. Actuellement, rien qu'à Rouen, on en recense 32, soit 14 sites équipés.

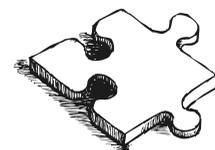
INFOS : metropole-rouen-normandie.fr



À MA ZONE

Chez les propriétaires d'automobiles, il existe des privilégiés légitimes : tous ceux qui, eu égard à leur qualité d'habitants de Rouen, ont le droit de stationner pour un prix ultraléger dans le secteur attaché à leur domicile. Stationnement résidentiel égale tarif préférentiel. Sous la forme d'un abonnement, un passeport pour la liberté moyennant 15 € par mois, 45 € par trimestre, 90 € par semestre, 180 € par an. Avec ce système, à chaque administré rouennais sa zone, de 1 à 9, code couleur à la clé. Rouge pour la zone 4 (Saint-Marc/Halle aux Toiles), orange pour la zone 6 (Gare), violet pour la zone 8 (Saint-Sever), etc. Facile de gérer son abonnement de stationnement résidentiel de chez soi grâce au site et à l'application smartphone. ●

INFOS : www.payermonstationnement.fr



PLAN POUR SE GARER TRANQUILLE VEINARD

Dénicher un espace libre pour sa voiture en centre-ville peut relever de la loterie quotidienne. Plutôt qu'au hasard, on peut s'en remettre à la **start-up française Zenpark**, premier opérateur de parkings partagés automatisés d'Europe, qui tient des places de stationnement à votre disposition. Les clients, membres de la communauté Zenpark après avoir créé leur compte en ligne, accèdent à un réseau intelligent de parkings privés pour se garer en toute sérénité et à prix malin. Zenpark a développé une **solution technologique de pointe pour proposer au public les espaces inoccupés de parkings d'administrations, de cliniques, d'hôtels, de bailleurs sociaux, de résidences étudiantes, de supermarchés...** À Rouen, Zenpark s'est associé cet été à Habitat 76 et Immobilière Basse-Seine pour commercialiser les places vacantes de leur parc automobile. Où ? Dans cinq parkings partenaires : Mont-Riboudet, Pasteur, Europe, Saint-Sever. Pour quels tarifs ? À partir de 0,40 € l'heure, 4 € par jour, 22 € la semaine, avec trois types d'abonnements au mois. Comment ça marche ? À partir d'une application mobile, bien sûr. Le smartphone permet non seulement la réservation de la place mais aussi l'ouverture des portes du parking. Si on préfère une télécommande physique, elle existe, baptisée Zenpass.

INFOS : www.zenpark.com

Place **PASSAGER**

Regrouper à bord d'une seule voiture plusieurs personnes effectuant le même trajet et partager les coûts, il suffisait d'y penser.

Le covoiturage trace sa route à vive allure, auréolé de ses vertus : écologique (très transition énergétique), économique (l'auto-stop moderne), citoyen et solidaire (accès à la mobilité pour tous). Le covoiturage veut désormais conquérir les déplacements courte distance. Ces trajets domicile-travail sont la spécialité de la start-up Karos, inventrice d'une application de « court-voiturage » en cours d'expérimentation sur le territoire Roumois-Seine. Les sites de mise en relation conducteurs-passagers prolifèrent et se sont professionnalisés. Le numéro un, BlaBlaCar, emblème de la « French Tech », a annoncé le mois dernier avoir atteint la rentabilité et revendiqué 15 millions de membres en France. La concurrence se nomme La Roue Verte, IDVroom, RoulezMalin... Sans oublier la plateforme du Département, www.covoiturage76.net



ET AUSSI

Loué soit-il

Rien n'empêche un propriétaire de voiture de louer son véhicule quand il ne s'en sert pas. Cette pratique nommée « autopartage » monte en régime.

L'économie collaborative, avec un mode de consommation révolutionné au nom du développement durable, a de beaux jours devant elle. En témoigne le succès de l'autopartage, autrement dit la location de véhicules entre particuliers, en plein boom. Le principe, c'est de faire travailler sa voiture pour se constituer un revenu complémentaire tout en évitant à d'autres d'acheter une auto. De plus en plus de personnes se rendent au travail à pied, à vélo, en scooter ou en transports en commun. Elles doivent pourtant conserver leur véhicule personnel pour un usage occasionnel (courses, loisirs, vacances...). L'autopartage s'impose alors comme un système gagnant-gagnant. Le propriétaire rentabilise sa voiture tandis que le loueur réduit son budget automobile à sa plus stricte expression. L'interface, ce sont des sites comme www.koolicar.com et www.drivy.com. Indiquez votre adresse, le jour et l'heure du besoin, et ils présentent illico les véhicules prêts à l'emprunt autour de vous. Ou comment réserver la Twingo ou la Corsa de ses voisins. À partir de 20 € pour 4 heures via l'application Drivy, assurance et assistance incluses. ●



N'oubliez pas le code

Ce n'est pas parce qu'ils sont dits « doux » que certains modes de transport ont le droit de tout faire. Le partage de la voie publique passe par le respect des règles énoncées dans le Code de la route. Pour la sécurité et le bien-être de tous. Et une cohabitation sereine.

Automobiliste
GARÉ sur une
PISTE CYCLABLE

135€

GRILLER UN FEU
OU UN STOP

90€ à 135€

STO
EQUIPEMENTS
OBLIGATOIRES
& RECOMMANDÉS

Casque (adulte)
Gilet rétro-
réfléchissant *

Casque enfant
-12 ans
sinon 35€

Siège enfant
adapté
sinon 11€

Feu et
catadioptre
rouges
sinon 11€

Catadioptre
de roue orange
sinon 11€

Écarteur de
danger

Catadioptre
de pédale
orange sinon
11€

Avertisseur
sonore sinon
11€

Freins avant
et arrière
sinon 11€

Feu jaune ou
blanc et
catadioptre
blanc
sinon 11€

Pneus à bandes
réfléchissantes

* Obligatoire hors agglomération,
la nuit ou lorsque la
visibilité est faible.
Source : prévention routière

Circuler sous l'emprise d'ALCOOL

90€ à 135€



CE PANNEAU autorise les cyclistes à tourner à droite quand le FEU est ROUGE.



LES VOIES OU PISTES CYCLABLES sont signalées par un panneau et un marquage au sol, sur la chaussée ou sur le trottoir.

EN ZONE PIÉTONNE: ALLURE AU PAS

Vitesse excessive: 35€

LE SAS VÉLO un espace réservé aux cycles au feu rouge.

TÉLÉPHONER à vélo

90€ à 135€

LES COULOIRS DE BUS

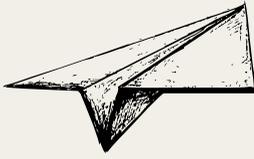
sont autorisés aux cyclistes et signalés par panneau et marquage au sol. (sauf indication contraire, et sauf voies TEOR).



Les rues à SENS UNIQUE peuvent être empruntées, à contresens par les cyclistes, lorsqu'un panneau et un marquage au sol les y autorisent.

135€

ROULER SUR LES TROTTOIRS (mais autorisé pour les enfants jusqu'à 8 ans)



GRUPE DES ÉLUS SOCIALISTES ET APPARENTÉS

Partageons l'espace public

Transports en commun, piétons, cyclistes... La Ville de Rouen demeure très attachée au partage harmonieux de l'espace public, condition sine qua non du Vivre Ensemble, d'un respect mutuel. Bien desservie par les transports en commun dans ses artères principales, la ville bénéficiera prochainement de la nouvelle ligne T4, afin d'étendre le réseau.

En parallèle, elle a, ces dernières années, « piétonnisé » le carré historique du centre-ville, afin de le rendre plus agréable, respirable. Les nombreuses stations relais « Cy'cl'ic » permettent également l'usage de modes de transport dits doux afin de se déplacer rapidement tout en adoptant une démarche respectueuse de l'environnement. C'est aussi dans cet esprit qu'ont été développées les zones 30 sur une large part du territoire. Des travaux d'aménagement ont d'ailleurs été réalisés et se poursuivent dans ce sens, pour que celles et ceux choisissant ce mode de déplacement puissent le faire dans les meilleures conditions de sécurité avec des voies dédiées. Rouen une ville responsable, une ville du partage de l'espace, qui inclut ces réflexions fondamentales dans l'élaboration de sa politique de transformation urbaine afin que changement des pratiques rime avec respect mutuel. **Contact :** www.rouensocialiste.fr

DÉCIDONS ROUEN CITOYENNE & ÉCOLO

Marche, partage & respire!

Les épisodes de chaleur de cet été nous ont montré à quel point la qualité de notre air pouvait impacter notre quotidien, au-delà même des conséquences néfastes pour notre santé. Il est donc primordial de la préserver et de l'améliorer. Pour cela, il faut réfléchir autour de la mobilité au sein des grandes métropoles. Le 16 août dernier, nous apprenions qu'en perdant 10 % de ses voitures, Bruxelles voyait sa congestion diminuer de 40 %. Ajoutons à cela qu'un quart des déplacements en voiture au sein de notre propre Métropole font moins de 2 kilomètres, et nous arrivons à une solution toute évidente. C'est pour ces raisons que nous travaillons et devons travailler à développer les modes de transports alternatifs et à rasséréner notre centre-ville. D'où les zones 30 en centre-ville qui permettent de limiter la congestion tout en fluidifiant le trafic et en partageant la voirie. Les zones de rencontre, quant à elles, font la plus belle part aux piétons, elles ne sont pas piétonnes puisque les voitures peuvent y circuler, mais on inverse le rapport habituel à la voirie : le piéton passe avant la voiture et même les vélos! Plus de sécurité, plus de calme et une meilleure respiration en somme. **Contact :** decidonsrouen.fr

GRUPE DES ÉLU·E·S COMMUNISTES

Droit à la mobilité pour tous dans une ville plus respirable

Notre réseau de transport en commun se renforce et c'est la priorité. Face aux enjeux de lutte contre le réchauffement climatique et de santé publique, il faut faire plus en développant l'intermodalité (train, vélo, fret et fluvial pour les marchandises) pour favoriser les déplacements vertueux et moins polluants. Développons les créations des parkings relais afin de réduire le nombre de voitures en centre-ville. Favorisons la création de pistes cyclables protégées et un meilleur accès aux vélos dans les bus. Éliminons les zones « blanches », territoires éloignés des transports collectifs. Élargissons les horaires des bus en soirée et les week-ends. Enfin garantissons le droit à la mobilité pour tous par une tarification sociale développée avec comme nous le proposons la gratuité pour les transports scolaires et les jeunes de moins de 26 ans ainsi que durant les pics de pollution. Pour en assurer le financement les députés communistes viennent de déposer une proposition de loi avec des dispositions financières visant à soutenir le passage à la gratuité des collectivités, choix déjà retenu par plus de 30 villes et agglomérations en France. **Contact :** <http://eluspfcrouen.wordpress.com> • <https://www.facebook.com/pcf.rouen>

GRUPE ROUEN AU CENTRE

Une Ville apaisée ?

Qui serait contre le fait de mieux vivre ensemble ? Personne. Mais après avoir dit que le partage de la voie publique doit être fait de manière apaisée encore ne faudrait-il pas exacerber les tensions. Bien sûr le développement des transports en commun est un des facteurs de l'apaisement de l'usage de la voie publique mais il ne peut se faire de manière absolue sans tenir compte des nécessités de transport des personnes à mobilité réduite, des familles ou des professionnels. Il en est de même des déplacements doux tel que le vélo. Bien sûr la fragilité du cycliste ne peut être une raison à l'hégémonie de l'automobiliste mais l'apprentissage de partage apaisé nécessite les efforts de tous. Enfin dans une ville comme la nôtre le piéton depuis Jean Lecanuet doit avoir de plus en plus des espaces préservés mais cela ne pourra permettre notre développement économique qu'avec une réflexion sur les parkings de délestage ou de proximité. Aujourd'hui la réflexion est basée sur le refus de tout véhicule automobile en Ville sans tenir compte des contraintes de chacun. Cette attitude exacerbe les tensions plutôt que de les apaiser. Nous proposerons à nos concitoyens une autre manière de concevoir le partage de la voie publique plus respectueuse de l'intérêt général sans parti pris politique. **Contact :** contact@rouenaucentre.fr

GRUPE LES RÉPUBLICAINS - ROUEN C'EST VOUS

Partage de la voie publique : haro sur l'auto

En entendant parler le Maire de Rouen de partage de la voie publique on pourrait penser qu'il s'est converti à la religion zen. Ces termes pacifiques cachent l'ouverture de la chasse à ces pigeons d'automobilistes.

À l'Est de la ville, du Boulingrin à l'avenue Aristide-Briand : 810 places deviennent payantes. À 180 € par an pour les résidents cela va compenser la baisse de la taxe d'habitation. À cela vient s'ajouter les véhicules à lecture automatique des plaques d'immatriculation. Toute voiture non connectée à la borne sera verbalisée 25 €. Ce véhicule peut verbaliser 1 000 voitures par heure, le jackpot ! Les agents verbalisateurs se concentreront donc sur le centre-ville. Excellent pour le commerce... Cette politique est motivée par une baisse de 40 % des PV depuis le début de l'année. Le civisme des Rouennais est bien mal récompensé, s'en souviendront-ils aux municipales de 2020 ? **Contact :** lesrepublicains@gmail.com

GRUPE FN ROUEN BLEU MARINE

Mobilité et sécurité

La mobilité des habitants de la Métropole est au cœur des débats depuis plusieurs années désormais, entre le désir de désengorger les voies de circulation des automobilistes et la possibilité d'offrir des services de transports publics fiables et propres. Un grand nombre de mesures en faveur d'un report modal de la voiture vers les transports en commun sont envisagées par la Métropole, mais il en manque deux des plus fondamentaux. Le premier frein à l'usage des transports publics reste un prix très élevé des abonnements et des tickets à l'unité qui ne cessent de progresser chaque année plus vite que les revenus de nos concitoyens. La mesure la plus incitative serait donc de baisser ces tarifs. L'actualité récente nous a démontré que la sécurité dans les transports était une autre cause importante de délaissement des bus et métros : en quelques jours, deux bus ont été caillassés dans deux quartiers différents de Rouen. Deux quartiers gavés d'argent public à forte population immigrée. Voilà donc où passent les millions d'euros distribués chaque année dans les quartiers de non-droit : À réparer les dégradations qu'une partie de la population inflige au détriment des Rouennais. **Contact :** rouenfn@gmail.com

Un dernier km pour la route

Une réflexion est en cours pour optimiser les livraisons et limiter le nombre de camions présents chaque matin dans le centre-ville. Un enjeu important pour la mobilité mais aussi pour l'environnement.

C'est un balai très organisé qui se joue dans les rues de Rouen chaque matin. Des livreurs déchargent le contenu de leur camion, qu'ils stationnent dans les rues ou sur les places, et acheminent la marchandise vers les boutiques et restaurants du centre-ville. Un schéma nécessaire au bon fonctionnement du commerce. Actuellement, les bornes d'accès aux rues piétonnes sont baissées de 6 h à 11 h, chaque matin. Suffisant pour approvisionner en marchandise ceux qui en ont besoin. Mais pas tout à fait satisfaisant d'un point de vue pratique, et surtout environnemental. C'est en partant de ce constat que la Ville, la Métropole Rouen Normandie et la Chambre de Commerce et de l'Industrie (CCI) ont entamé une réflexion sur le sujet. Les objectifs ? Réduire l'empreinte écologique des livraisons du dernier kilomètre et améliorer le fonctionnement de la ville et l'organisation des flux. Un groupe de travail qui implique tous les acteurs concernés se penche actuellement sur cette problématique. L'idée serait de rédiger une charte

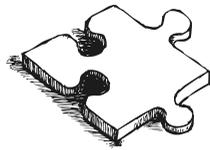
de livraison par exemple. D'autres idées concrètes émergent également, comme la possibilité de créer des « Espaces logistiques de proximité », des points relais pour une livraison en une seule fois, répartie ensuite vers les destinataires grâce à un véhicule électrique de petit tonnage ou même des vélos. La réflexion se poursuit, les premières mesures devraient être prises dans quelques mois. Les aménagements de « Cœur de Métropole » interrogent aussi le fonctionnement du centre-ville, jusque dans ses livraisons matinales. FL

LE MIN EN ÉCLAIREUR

Le Marché d'Intérêt National (Min) de Rouen est un opérateur historique de logistique urbaine. Autrefois, il était situé place du Vieux-Marché, ce n'est qu'en 1969 qu'il prend ses quartiers avenue du Commandant-Bichery, à l'ouest de Rouen. Depuis cette date, il faut bien livrer les produits frais aux commerces et restaurants du centre-ville. Mais le Min a aussi conscience des enjeux environnementaux et sociaux qui se profilent : « Nous travaillons à réduire le nombre de livraisons, les flux d'aujourd'hui n'étant pas optimisés. Par exemple, plusieurs véhicules partant du Min peuvent livrer le même restaurant dans la même journée », précise Laurent Artigou, le directeur. L'objectif serait de diviser par trois le nombre de livraisons pour l'alimentation, « même si par rapport à d'autres secteurs, celui de la livraison des commerces est déjà en baisse », ajoute-t-il. Une solution sera proposée avant la fin de l'année 2018, « mais celle-ci est complexe à mettre en place. D'ailleurs, aucune ville n'a trouvé la solution miracle », poursuit Laurent Artigou. L'occasion pour Rouen et son Min de se démarquer. ●



© F. Lamine



Témoins quotidiens

Le vélo, la marche à pied, ils et elles les pratiquent déjà. Ces Rouennais arpentent aujourd'hui les routes et pistes et bandes cyclables locales et y trouvent un réel intérêt, et notamment en termes de santé. Et c'est encore eux qui en parlent le mieux. Morceaux choisis.



Le vélo m'a beaucoup aidée à perdre du poids

et des centimètres de tour de taille.

Je me sens plus dynamique et heureuse.

Du coup, j'ai envie de faire plus de sport et de balades à vélo, bref

un vrai cercle vertueux

• Sophie »



Je n'ai pas le permis et pourtant je me déplace toute la journée dans Rouen. En faisant du vélo, je perds du poids,

je gagne du souffle

et je me vide la tête. Alors que la marche à pied fait du bien au cerveau par son côté

contemplatif,

qui est très important pour moi, et permet de s'isoler dans sa musique • Franpi »



Je me suis mise au vélo au printemps.

Effet très net sur le stress

j'arrive au boulot plus détendue : pas de surprise sur le temps

de trajet et **moins d'énerverment**

qu'au volant. C'est un bon sas de décompression, ça vide

la tête. Et le petit bonus quand je descends sur les quais juste après le lever du soleil, c'est l'odeur de l'humidité

qui s'évapore de la végétation. C'est fugace mais tellement agréable! • Aurélie »



15 minutes, à pied, matin et soir

Le gros plus pour moi, c'est l'absence de stress lié à la circulation. Et bien sûr l'entretien naturel de ce corps magnifique;-) • Cédric »



Je marche environ 1 heure tous les jours. Au total, ça fait 2 kg en moins sur la balance, pas d'embouteillages, pas besoin de se garer, donc moins de stress! Après avoir cumulé pas loin de 100 km quotidiens,

c'est un luxe »

• Dorothée



Je fais 30 minutes par jour de vélo, et ce toute l'année! C'est bon pour le moral! Ne plus avoir le stress d'attendre ou de louper le bus, avoir cette parenthèse avant d'arriver au travail ou à la maison. C'est un moment où l'on décompresse et qui fait un bien fou! • Emilie »



Mes 20 à 30 minutes de vélo par jour,

ça me fait du bien au dos,

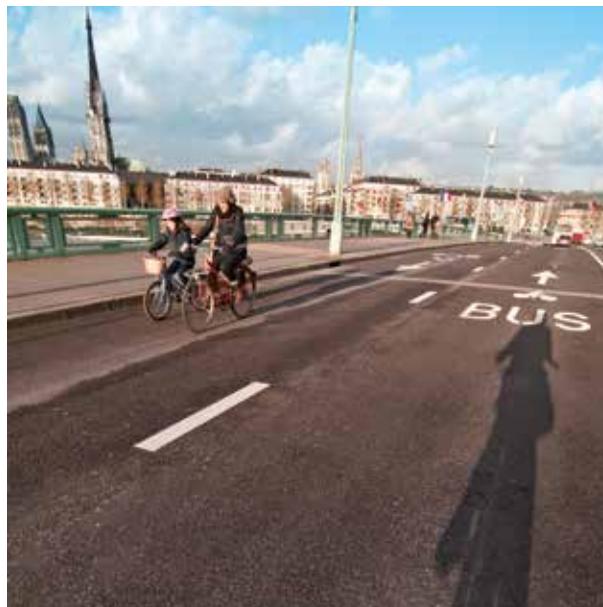
après c'est surtout le bol d'air frais qui est vraiment agréable et vivifiant

• Samuel »



Je ne pourrais plus me passer de mon vélo électrique, mon sas quotidien,

mon générique de début ou de fin de journée professionnelle! • Sophie »



© B. Cabot



© L. Voïment

« Les trajets à vélo, c'est source de bien-être physique mais c'est aussi et surtout du bien-être psychologique. J'ai l'impression de mieux utiliser mon temps, de prendre le temps d'évacuer du stress par un bol d'air curatif, et même de partager un moment supplémentaire en famille avec le porte-bébé... » • Lorán



« Le vélo a totalement changé ma perception des petits trajets urbains. La liberté qu'il m'offre me donne de l'énergie pour accomplir des tâches quotidiennes! » • Alex »



© L. Voïment



BOUGER PLUS

Bouger, c'est le message que la communauté médicale veut aujourd'hui faire passer. Il ne s'agit pas de culpabiliser les sédentaires, mais bien de faire prendre conscience que l'activité physique est un facteur de bonne santé. Au-delà des éventuels effets sur la balance, pratiquer la marche ou le vélo dans le cadre de ses déplacements a de nombreuses vertus.

« On observe bien sûr une baisse des risques cardio-vasculaires, détaille le Docteur Joël Ladner, responsable de la Promotion de la santé au CHU de Rouen. Mais il y a également un recul dans la survenue de certaines maladies, comme l'ostéoporose, certains cancers et même des maladies dégénératives, de type Alzheimer ou Parkinson. » Les effets sur la santé mentale, eux aussi, sont réels : diminution du stress et de l'anxiété, amélioration de la qualité du sommeil et même protection contre la dépression.

« Toute activité est bonne, précise le Dr Ladner, du moment que l'on se remet à bouger. » Dans une région où la part de la population en surpoids ou obèse ne cesse de grimper, la mobilité douce pourrait se conjuguer avec la santé publique.

Objectif 10 000

Au CHU de Rouen, l'équipe du Dr Joël Ladner a imaginé « Objectif 10 000 », un challenge individuel et par équipe, réalisé en interne. Les personnels volontaires, dotés de podomètres, ont pu mesurer leur nombre de pas au quotidien, sur une durée de 6 mois. Dix mille, c'est la recommandation de l'OMS. Encore faut-il les faire. Le projet, nommé aux trophées Innov'à soins, a été un véritable succès. « Chacun des participants a augmenté son activité physique au fil de l'expérience », explique le Dr Ladner. Et si les personnels de santé sont, a priori, sensibles à cette thématique, « Objectif 10 000 » espère aussi montrer l'exemple et ainsi essaimer bien au-delà de l'enceinte de l'hôpital.



© CHU de Rouen

La rue tourne

« La rue, un espace à vivre ensemble ! » : le leitmotiv de l'association nationale Rue de l'Avenir, qui fête ses 30 ans d'engagement pour une ville plus sûre, plus solidaire et adaptée au XXI^e siècle. Vue sur rue.

Vers un territoire communal apaisé, la route est parfois longue. Heureusement, l'association Rue de l'Avenir dessine des raccourcis. Voilà trois décennies qu'elle milite pour un partage équitable de l'espace public entre ses différents usagers, en particulier les plus vulnérables (piétons, cyclistes). Les chantiers les plus significatifs de cette association partenaire de la sécurité routière ? La participation au groupe de travail auteur des mesures du « Code de la Rue » et au Plan d'Action pour les Mobilités Actives. Une campagne pour la généralisation du 30 km/h en ville. Deux appels à projets « Rues aux enfants, rues pour tous », expérience de fermeture temporaire de voie à la circulation motorisée pour permettre son appropriation par les riverains. Rue de l'Avenir, c'est un laboratoire d'idées, un fournisseur officiel de contribution citoyenne. Une ressource

pédagogique, aussi. L'association édite des brochures, produit les fiches *La marche et l'espace public* ou *L'enfant et la rue*, et offre un décryptage des évolutions de la loi. En préparation, un document intitulé *L'apaisement de la circulation en Europe*. L'équipe 100 % bénévole planche également sur la place des Engins de Déplacement Personnel (EDP) électriques, cas de figure où « la technologie a devancé la réglementation ». Rue de l'Avenir, basée dans le 15^e arrondissement de Paris, fonctionne grâce à un réseau de correspondants dans la plupart des grandes villes, dont Rouen. FC

INFOS : www.ruedelavenir.com



ZONES MIXTES

Le projet Cœur de Métropole est en train de réinventer le centre historique de Rouen, qui n'avait pas connu de tels travaux depuis l'après-guerre. L'ambitieux programme d'aménagement renforce la cohésion du cœur de la ville, rendu plus harmonieux, plus accueillant, plus convivial. Notamment en facilitant la marche plaisir. Cœur de Métropole crée du liant dans le paysage urbain (des cheminements entre les pôles d'attractivité). Davantage de confort pour les usagers de l'espace public, comme l'illustre le bond en avant de la formule de la zone de rencontre. Le piéton y est roi : prioritaire sur le vélo, lui-même prioritaire sur la voiture. Déjà en vigueur rue des Bons-Enfants, ce modèle de cohabitation va donc s'appliquer au bout de la place du Vieux-Marché (jonction avec la rue Cauchoise), rue Rollon, rue Guillaume-le-Conquérant. Mais aussi sur la portion de la rue Jeanne-d'Arc bordant la place Foch, puisque la suppression des feux s'avère concluante ; cela se matérialisera par un marquage au sol après l'Armada. Autres sites à adopter le statut de zone de rencontre, la place de la Rougemare, les rues Charles-Lenepveu, du Bailliage et Bouvreuil. ●



© F. Coratton

REGARD

Éric Hamelin, sociologue urbaniste, directeur de l'agence Repérage Urbain (Paris), co-auteur de l'ouvrage *La Tentation du bitume*, professeur associé à l'UFR de Sociologie de l'Université de Rouen (2011-2014)



DR

PENSER L'ESPACE PUBLIC EN FONCTION DU PIÉTON

Si le professeur que vous êtes (enseignant vacataire à l'École d'urbanisme de Paris) avait un message à transmettre aux communes, quel serait-il ?

Du point de vue des usagers, je considère que toute ville devrait penser l'espace public en fonction de la priorité donnée aux piétons. Il faut voir l'aménagement à travers ce prisme-là. Parce que cela concerne absolument toute la population, enfin disons 99 % des habitants. Dès lors que l'on réalise quelque chose de beau destiné à tous, un consensus se crée forcément. La marche, c'est le mode de déplacement convivial

par excellence. Plus on laisse de latitude aux piétons, plus on augmente la dimension vivante d'une ville.

Sur quel constat votre conviction se fonde-t-elle ?

Cette demande d'amélioration de la place des piétons est hyper forte chez les citoyens : c'est ce qui ressort de nos études, enquêtes, consultations et concertations de masse tant dans des grandes villes (Lille, Grenoble, voire Avignon) que dans des villes moyennes (Laval, Melun, Saint-Brieuc). La mobilité douce d'abord, le piéton avant tout ! Cette requête est en général beaucoup plus puissante que ce qu'imaginent les élus.

Quelle marge de progression pour le bien-être des piétons ?

On est loin du compte. La réglementation prévoit une largeur minimale de trottoir d'1,40 m or il s'agit d'un plancher insuffisant. Il faut réserver aux piétons au moins 3 m de chaque côté de la chaussée. Sinon un parent avec deux enfants ne peut pas se balader tranquille, toute personne croisée va le gêner. D'autre part, on gagnerait à miser davantage sur les zones de rencontre. Aujourd'hui elles ont une valeur de démonstration. Au lieu de les traiter comme des exceptions, pourquoi ne pas en faire la règle à l'échelle d'une ville entière ?

Que vous inspire le territoire rouennais ?

La ville a la chance de posséder un plateau piétonnier remarquable. Si Strasbourg et Bordeaux constituent les deux références nationales pour la superficie des espaces piétonniers (Paris, sous-équipée, étant l'exemple à ne pas suivre en Europe), c'est parce qu'elles ont profité du tramway en surface pour multiplier les aménagements à plat. Rouen, comme Rennes et Toulouse, a choisi d'investir dans le réseau souterrain. Et dans un bus à haut niveau de service, comme Nantes.



© F. Coraichon



REGARD

Olivier Schneider

président de la Fub
(Fédération française des usagers
de la bicyclette)

Comment agir pour développer la pratique du vélo en ville et donc réduire la pollution ? On a toutes les solutions pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution de l'air et le bruit en milieu urbain. Le vélo est l'une d'elles car il n'émet ni bruit ni polluant. Ce n'est pas parce qu'une piste cyclable passera devant chez vous que vous vous mettez au vélo. L'enjeu est de créer des villes et des territoires moins denses avec des déplacements courts ou moyens que les gens pourront faire à pied ou à vélo. Cela passe par tout un tas de petites mesures : des infrastructures de circulation et de stationnement, l'apprentissage chez les plus jeunes à rouler en ville. Aujourd'hui, les mentalités sont en train de changer.

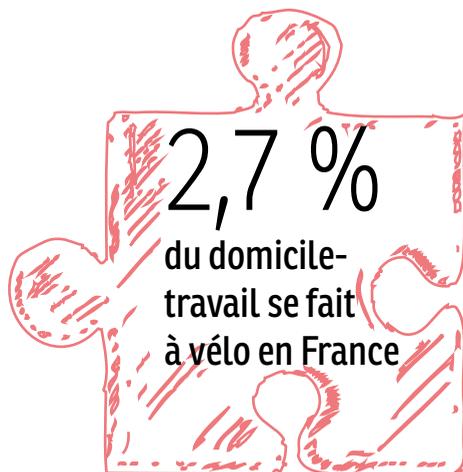
Quel est l'impact des déplacements doux sur l'environnement ?

Le vélo et la marche sont bons pour l'environnement, ça va de soi. Mais ça va plus loin. On fait ses courses tous les jours dans les commerces de proximité. On achète davantage de produits frais, des fruits, des légumes. On change notre façon de consommer. Il y a moins de gâchis alimentaire. On récupère des espaces, on diminue le bruit, les gens sortent davantage. La vie de voisinage s'en trouve plus apaisée. Ce qui est important, c'est de sentir le sens de ce que l'on fait. Et c'est l'échelle locale qui le permet. C'est en adoptant une démarche positive pour améliorer notre qualité de vie et non en nous culpabilisant qu'on fera avancer les choses. ●



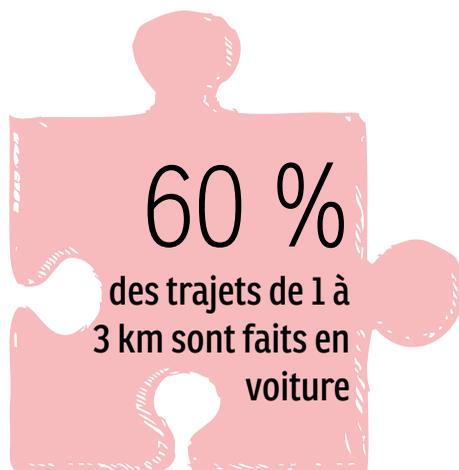
Pourquoi marcher ou pédaler ?

- **Parce que c'est bon marché :** pas besoin d'avoir le permis, de payer une assurance ou un parking. Les frais de réparation et d'entretien sont minimes. L'énergie musculaire est gratuite, pas l'essence.
- **Parce qu'on gagne du temps :** on connaît le temps d'un trajet qui n'est pas soumis aux aléas de la circulation (travaux, bouchons, accidents)
- **Parce que ça respecte l'environnement :** pas de rejet de gaz polluant et pas de bruit.
- **Parce que c'est plus sûr :** rapporté au nombre d'heures passées dessus, on a 5 fois moins de risque d'avoir un accident en centre-ville qu'à scooter ou à moto, selon l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière.
- **Parce que c'est plus convivial :** on s'arrête facilement pour discuter avec quelqu'un et l'on découvre autrement son quartier et sa ville.



1 place
de stationnement
voiture, c'est
10 places
de vélo

10 km
de vélo par jour
éviteraient le rejet,
en voiture,
de 700 kg
de CO2 par an



1 km parcouru par une personne
en voiture émet **195 grammes de CO2**,
107 grammes en bus et **87 grammes**
à moto

De l'air !

Selon la dernière étude rendue publique en juin 2016 par Santé Publique France, la pollution de l'air est responsable de 48 000 décès par an en France (30 000 au début des années 2000) et représente 9 % de la mortalité dans l'Hexagone. Elle est liée aux activités humaines, tels les transports routiers,

le chauffage, l'industrie ou encore l'agriculture. En ville, tous les usagers y sont plus ou moins exposés. Pour s'en protéger en milieu urbain, mieux vaut marcher ou faire du vélo. En effet, ces deux modes de transport doux permettent d'éviter de respirer des oxydes d'azote parce que la personne n'est pas enfermée dans un habitacle et renouvelle régulièrement l'air qu'elle inhale. Il faut simplement rouler ou marcher calmement afin de ne pas hyperventiler, respirer par le nez (les muqueuses font office de filtre) et emprunter si possible un itinéraire éloigné des grands axes de circulation. Sur un même parcours, les niveaux de polluants dans une voiture seront presque 2 fois plus élevés que ceux auxquels un cycliste et un piéton seront exposés. Même constat pour les passagers d'un bus ou pour un métro. On retrouve dans ce dernier les mêmes polluants que dans l'air extérieur qui arrivent par les portes et les bouches d'aération, le roulage et le freinage des rames provoquant, en plus, des concentrations en particules fines. GF



REGARD



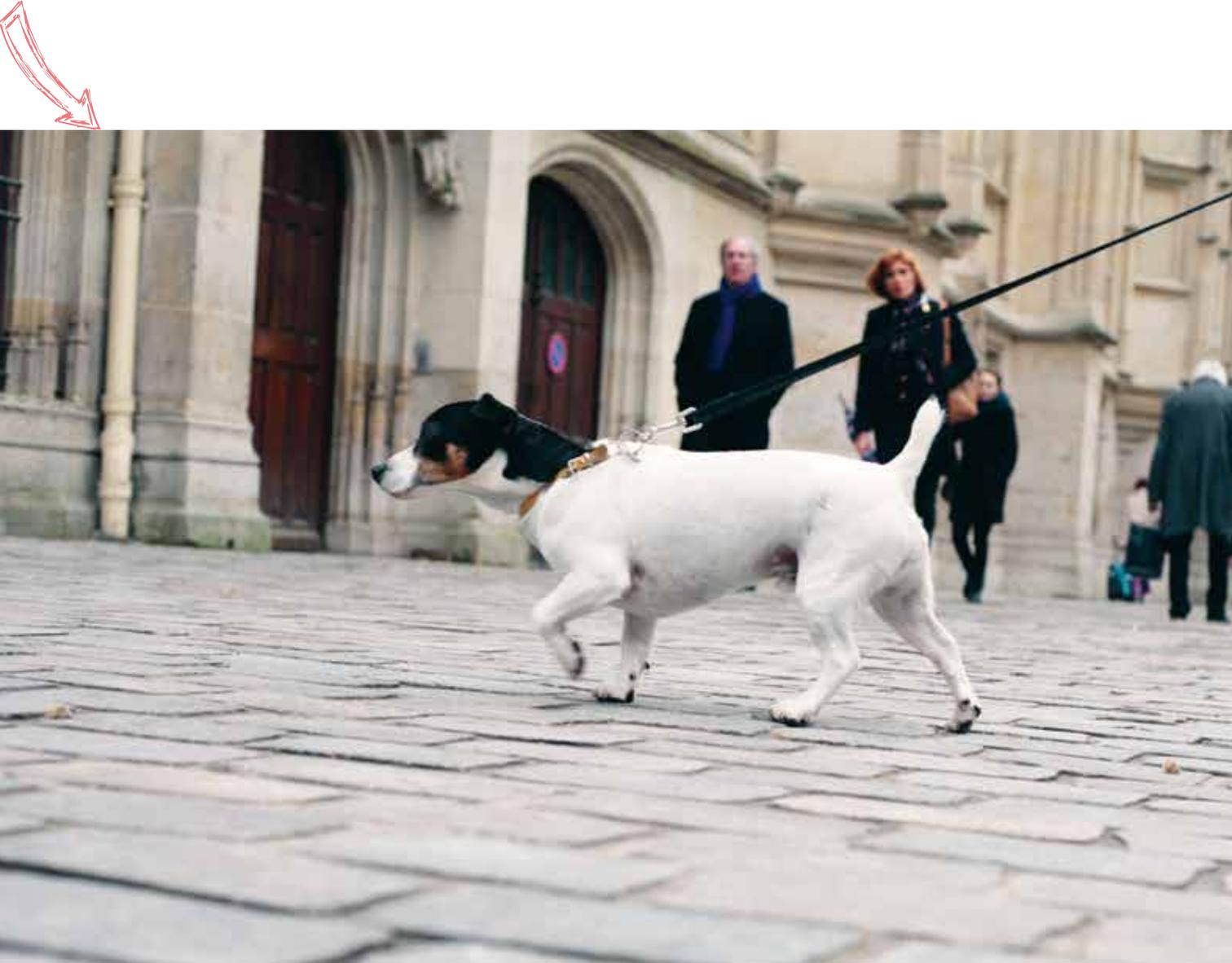
Véronique Delmas
directrice
d'Atmo Normandie

À Rouen, où constate-t-on une forte pollution ?

Elle se retrouve le long des grands axes routiers. Les moyennes annuelles des mesures en dioxyde d'azote relevées par nos deux stations fixes à proximité du trafic, l'une située quai de Paris et l'autre le long de la Sud III, près de Jardiland en allant vers Rouen, dépassent les valeurs limites posées par la réglementation européenne. On obtient pour la première 56 microns par mètre cube et pour la seconde 52 microns par mètre cube, la moyenne annuelle de la valeur limite européenne étant préconisée à 40 microns par mètre cube. Les valeurs limites sont en revanche respectées en centre-ville, au point de mesure situé au Palais de Justice, avec une moyenne annuelle de 25 microns par mètre cube.

Quels polluants mesurez-vous ?

On mesure les particules à suspension et les oxydes d'azote. Chez ces derniers, on suit en particulier le dioxyde d'azote qui émane surtout des voitures. Les particules sont en partie liées au trafic automobile, mais aussi à d'autres sources comme le chauffage. Selon notre dernier inventaire des émissions réalisé en 2014, 47 % des émissions de dioxyde d'azote provenaient des véhicules particuliers, 35 % d'entre elles des poids lourds, bus et autocars et 17 % des véhicules utilitaires légers. Même constat pour les particules à suspension avec 59 % d'entre elles qui émanaient de véhicules particuliers. ●



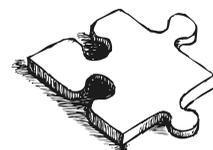
L a marche de l'histoire

Les chantiers de « Cœur de Métropole » redessinent peu à peu le centre historique de Rouen. Avec de nouveaux paramètres de mobilité à intégrer.

Il y a quelques semaines, les abords de la bibliothèque Villon et de l'église Saint-Godard étaient encore pour certains une solution de stationnement, autorisée ou sauvage. Ce sera bientôt de l'histoire ancienne, car le quartier sera entièrement piéton, bouleversant ainsi les habitudes des riverains et des personnes de passage. « *Sur tous ces chantiers, l'accent a été mis sur la marchabilité, la sécurité, l'élargissement des trottoirs ou le déplacement des personnes à mobilité réduite, en plus de l'esthétique* », renseigne Yvon Robert. Un autre endroit en ville montre une nou-

velle forme de « *mieux vivre ensemble* », c'est le haut de la place du Vieux-Marché. Là, des pavés seront posés en tresse, mais surtout, ils marqueront un espace urbain homogène. Plus de séparation entre la rue Cauchoise, la route, et la place située en contrebas. Une idée pour faciliter les flux de chacun, alors qu'il y est par exemple nécessaire de parfois s'écarter entre les tables et les chaises des terrasses. Une zone de rencontre où les véhicules seront priés de rouler au pas. Pour des raisons historiques évidentes, il n'est pas possible de remplacer les pavés de la place de la Cathédrale. Mais à deux

pas, le projet de la magistrale piétonne offrira dans quelques mois un nouveau cadre de vie, entre la rue Grand-Pont, le pont Boieldieu et la rue Saint-Sever sur la rive gauche. Du côté de la gare, le revêtement répond à des enjeux plus fonctionnels. Les matériaux posés au sol sont plus solides, peut-être moins esthétiques qu'ailleurs, mais permettent de faire rouler une valise très facilement par exemple. À la fin des aménagements de « Cœur de Métropole », chaque quartier conservera une identité propre, visuelle et fonctionnelle. Un équilibre à trouver pour le bien-être de chacun. FL



© F. Lamme



À VOT'SERVICE !

C'est un concept qui fait des émules depuis quelques années. Sur les routes du centre-ville, nombreux sont les livreurs à vélo qui transportent le repas du midi ou du soir, au bureau ou à la maison. Mais de plus en plus, des artisans utilisent ce moyen de locomotion pour leurs déplacements professionnels. Le Plombike (en vélo cargo) ou Plumbi (en vélo et remorque) - pour prendre les exemples de plombiers - ont créé leur activité en mettant en avant cette spécificité. Thomas, le Plombike, témoignait de ce choix à la création de son entreprise : « *Comment changer les mentalités, comment changer la planète, toutes ces questions me parlent* ». Il a aussi tiré bénéfice de déplacements plus fluides. Une autre entreprise a encore vu le jour à Rouen, en 2016, il s'agit de Toutenvélo, qui propose courses et... déménagements sur deux roues. À quand le premier électricien, la première coiffeuse à domicile ?

ET LA MOBILITÉ DE DEMAIN ?

Une ville qui fait la part belle aux piétons, c'est le chemin pris par les différents chantiers en cours qui transforment le centre-ville de Rouen. Mais d'autres pistes sont à l'étude pour améliorer la mobilité de chacun. C'est le cas avec le véhicule électrique autonome sur route ouverte (*photo ci-contre*), développé sur le territoire métropolitain depuis plusieurs années avec un certain succès. Alors que les tests avec utilisateurs lambda sont en cours du côté du Madrillet, à Saint-Étienne-du-Rouvray, ceux qui travaillent à ce projet voient déjà plus loin : « *Dans cinq à 10 ans, ces véhicules participeront au transport du dernier kilomètre, dans les centres-villes et aux périphéries des grandes agglomérations* », prévoit Frédéric Saffroy, coordinateur du projet chez



© J-B. Lemal

Transdev (*lire notre n° 480, NDLR*). Pour mémoire, le système de guidage automatique du Teor à l'approche des stations

était déjà une évolution développée sur le territoire rouennais, laboratoire à ciel ouvert pour la mobilité.



Restez branchés :

ROUEN.FR

ROUEN.TV





Encore un prix!

Après le Grand prix national 2018 du paysage
et les défis urbains 2018...

Les **quais** de Rouen
à l'honneur
avec le Trophée Or 2018 du cadre de vie

