

CAFÉS "MOBILITÉS"

Synthèse des débats



I. Une démarche originale de concertation publique

- Principes des cafés mobilités
- Objectifs
- Méthode et organisation
- Echantillon

Les cafés "Mobilités"

une démarche originale de concertation publique

- Principe :
 - des cafés "Mobilités" inscrits dans la *phase de concertation des habitants* comprise dans la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU)
 - des espaces d'échanges libres au cours desquels les participants aux cafés "Mobilités" s'expriment sur les thèmes de la *mobilité dans l'agglomération tourangelle*.

Les cafés "Mobilités"

une démarche originale de concertation publique

- Objectifs :
 - saisir l'organisation, globale et modale, des participants
 - accéder aux facteurs et logiques ayant présidé aux options retenues
 - localisation résidentielle
 - mobilité et gestion des déplacements (référence à des expériences passées)
 - mettre à jour les éléments positifs et les limites des organisations en cours
 - articulation entre habiter et se déplacer
 - analyse de l'offre actuelle et des conditions de son appropriation
 - identifier les marges de manœuvre et les adaptations envisageables dans un contexte de changement
 - évolution des équipements et infrastructures de transport
 - évolution de l'offre modale
 - évolution en termes d'aménagement du territoire
 - alimenter les réflexions pour la révision du PDU

Les cafés "Mobilités"

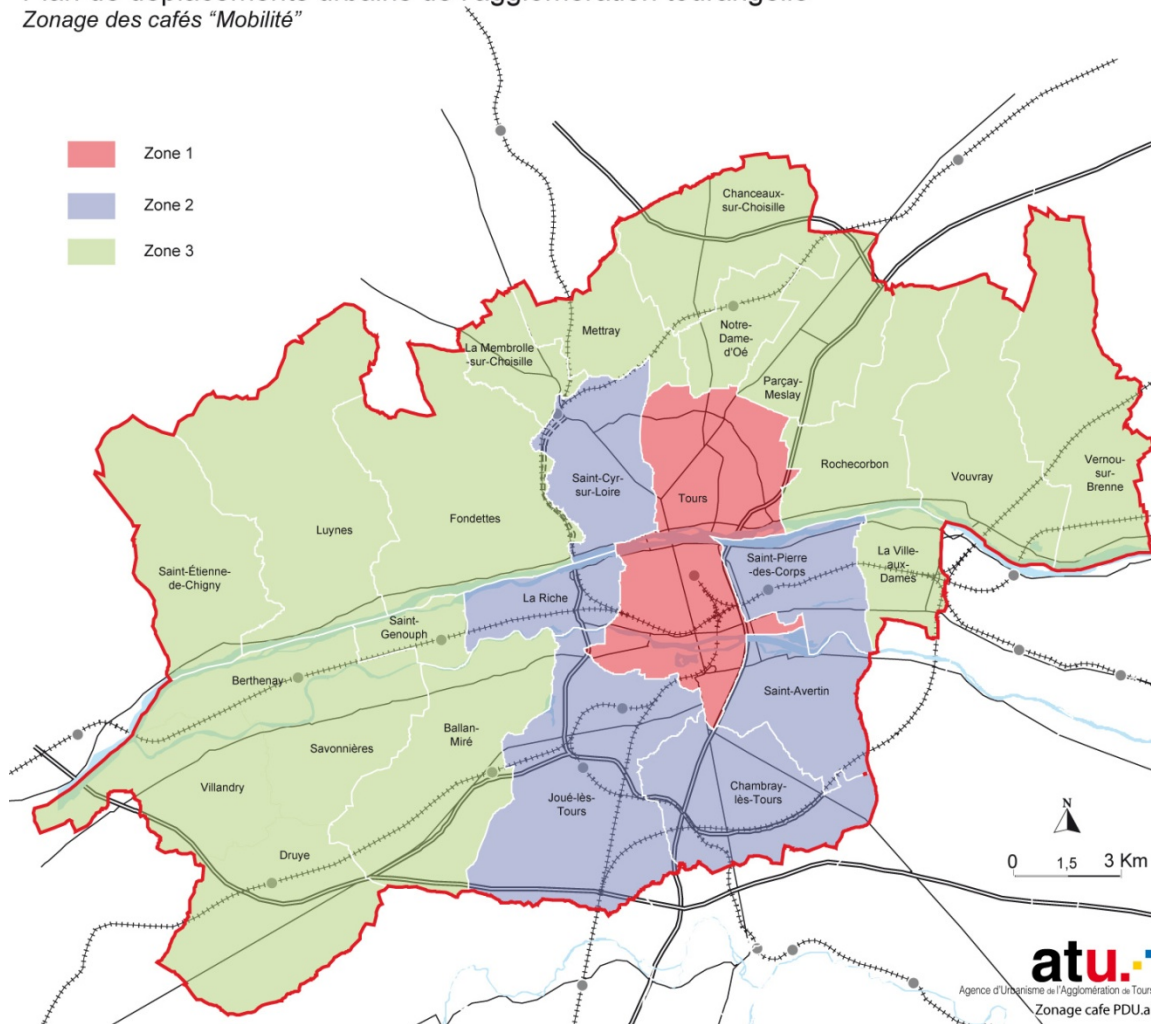
une démarche originale de concertation publique

- Organisation
 - Des réunions avec des habitants conviés en fonction de leur lieu de résidence pour appréhender la diversité des situations organisationnelles et modales :
 - Tours (Z1)
 - Communes de la 1^{ère} couronne de l'agglomération (Z2)
 - communes périurbaines du périmètre des transports urbains (Z3)
 - Des échanges et débats par tables de 5 à 6 personnes animées par l'ATU et ETICS à partir de la proposition de thèmes et de mots-clés

Les cafés "Mobilités"

une démarche originale de concertation publique

Plan de déplacements urbains de l'agglomération tourangelle
Zonage des cafés "Mobilité"



Cafés "Mobilités", septembre 2012

atu.
Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours
Zonage cafe PDU.ai

atu.

UNIVERSITÉ
FRANÇOIS-RABELAIS
TOURS

etics

Les cafés "Mobilités"

une démarche originale de concertation publique

- Méthode : 2 phases
 - une première phase autour du "**vécu de la mobilité**", organisée via des réunions sur trois zones du territoire, pour appréhender la diversité des situations organisationnelles et modales
 - une seconde phase sur le thème "**l'agglomération tourangelle dans les 10 prochaines années**" rassemblant l'ensemble des participants de la phase 1 et quelques "témoins" représentant un mode de transport ou une catégorie d'usagers (président automobile club de l'Ouest, représentant de la FNAUT, du collectif cycliste 37, des personnes à mobilité réduite).

Les cafés "Mobilités"

une démarche originale de concertation publique

- Echantillon :
 - L'objectif initial était de réunir une vingtaine de personnes pour chacun des cafés (zone 1, 2 et 3). Malgré la diversité des canaux, **le recrutement s'est avéré difficile**. Le café de la zone 3 n'a pu se tenir faute de participants suffisants (seulement trois inscrits). Les cafés zone 1 (27/03/2012) et zone 2 (20/03/2012) ont rassemblé respectivement une dizaine et une vingtaine de personnes
 - **L'ensemble des participants à la phase 1 a répondu présent** au café "Mobilités" de synthèse (22/05/2012) organisé en deux temps :
 - un 1^{er} sous forme de tables rondes : des discussions entre des participants, un animateur et un témoin à partir de mots-clés
 - un 2^{ème} sous forme d'échanges autour des restitutions de chaque table et des prises de parole des témoins

II. Résultats

La voiture individuelle, une place encore prépondérante

- Une organisation sous tension
- La voiture, un mode de transport « rassurant »
- Une adhésion de principe aux offres alternatives de type « autopartage » et parking relais
- Des réserves sur les politiques de restriction de circulation

Les cafés "Mobilités"

Un 1^{er} constat structurant

- Des organisations fortement rationalisées qui résultent de multiples arbitrages
 - Une thématique des déplacements largement explorée
 - les déplacements ont déjà fait l'objet de nombreuses réflexions (*options envisageables, choix d'équipements, alternatives à la voiture individuelle...*)
 - les organisations sont pensées et mises en place au regard des contraintes globales des ménages
 - Une organisation en **tension, fragile, réversible**
 - construite sur des micro-ajustements
 - susceptible d'être bouleversée, ponctuellement (imprévis), durablement (changement professionnel / privé, cycle de vie...)
 - Une conciliation entre **choix résidentiel** et **gestion modale** des déplacements.
 - des marges de manœuvres hétérogènes selon les lieux de localisation
 - un éloignement entre lieu d'habitat et lieux d'activités (travail, études, achats, loisirs...) qui résulte d'arbitrages et qui peut être subi

Les cafés "Mobilités"

la voiture individuelle dans les déplacements

- Même si les affirmations autour d'une *culture automobile* sont à nuancer, la voiture reste un mode de transport qui "rassure"
 - La voiture demeure associée à la **souplesse** et à l'**autonomie**
 - les déplacements sont qualifiés de plus sûrs et plus facilement organisables avec une voiture individuelle

"c'est pas forcément satisfaisant mais je trouve que c'est plus facile pour évaluer mes déplacements avec ma voiture personnelle"
 - la réponse aux contraintes et aux imprévus est plus aisée et plus facilement envisageable, et ce de manière autonome, avec une voiture personnelle

"s'il arrive quoi que ce soit, on réagit mieux avec son véhicule personnel"
 - Le recours à la voiture individuelle résulte d'un **défaut de projection** vers des organisations construites à partir des alternatives
 - les participants adhèrent au principe de réduction de la part de la voiture individuelle et listent aisément les nuisances automobile : sonores, visuelles, insécurité, pollution, stationnement, coûts...
- MAIS
- Ils ne perçoivent pas les alternatives modales comme des réponses fiables à leurs nécessités de déplacement (contraintes horaires, temps de transport...)

Les cafés "Mobilités"

la place de la voiture, entre contrainte et offre alternative (1)

- Une adhésion...
 - au système de **location** (dans une démarche de démotorisation, totale ou partielle)
 - S'il est *"aussi souple qu'une voiture personnelle"*
 - S'il constitue une vraie alternative fiable et pas trop onéreuse
 - S'il a un impact positif sur le taux de motorisation et la puissance des véhicules personnels (revus à la baisse)
"en fait, ce qu'on veut, c'est le même service et la même garantie qu'avec sa voiture personnelle"
 - au système de **parking-relais** (pour les habitants des zones éloignées)
 - pour dissuader l'usage de la voiture personnelle en milieu urbain
 - si l'articulation avec les TC se fait parfaitement
"si ça permet de laisser sa voiture et de se rendre sans stress dans le centre, c'est très bien. Tout le monde y gagne"
 - à des mesures restrictives pour régler les **problématiques de stationnement**
 - pour fluidifier les déplacements et éviter les phénomènes de voitures "ventouses"
 - *mais* à la condition que les alternatives ne complexifient pas les déplacements, notamment l'accès en centre-ville
"il faut qu'ils (pouvoirs publics) s'assurent que l'on continuera à pouvoir aller en centre-ville facilement. Il ne faut pas que ça décourage"

Les cafés "Mobilités"

la place de la voiture, entre contrainte et offre alternative (2)

- Des réserves quant au recours...
 - à des mesures qui réglementent l'accès au centre-ville : le **péage urbain**, une mesure discriminante :
 - géographiquement : elle pénalise principalement les habitants des couronnes les plus éloignées
 - socialement : elle pénalise les catégories sociales les plus défavorisées, qui disposent déjà de moins de marges de manœuvre

"la crainte, c'est que ce soient les habitants comme nous, éloignés des zones d'activités qui soient les plus pénalisés. Les seuls en fait puisque les autres sont sur place"
 - à des systèmes de partage et de gestion mutualisée tels que le **covoiturage**
 - une projection difficile vers un système qui reste confidentiel ("entre-soi de proximité")
 - un système collectif qui peut difficilement s'adapter aux contraintes et aux organisations individuelles (travail et hors-travail)
 - les participants évoquent des situations et des rythmes de vie émiettés et fortement individualisés donc peu compatibles avec un système de partage
- Des attentes en termes de visibilité des services existants / mis en place : exemple **d'Autociti**
 - sur le plan de la communication
 - canaux accessibles, peu d'informations reçues...
 - attente de retour sur les publics ciblés et les profils des 1^{ers} utilisateurs.

III. Résultats

Les alternatives modales

- Les transports en commun doivent continuer d'évoluer
- Le vélo est plébiscité mais présente encore trop de risques

Des alternatives modales diversement appropriables

"quelle place, quelles attentes vis-à-vis des transports collectifs ?"

- **Des transports en commun** qui doivent intégrer l'évolution des organisations, *plus diverses, plus complexes et plus fréquentes*
 - des besoins et des pratiques de mobilités plus importants, en nombre et en motifs,
 - des horaires mal adaptés aux organisations (rythmes de travail, 35 heures...) et calés principalement sur des relations domicile / travail, domicile / scolaire,
 - un réseau plus lisible, plus facile à comprendre et à utiliser
 - souhait d'information
 - diversité des supports d'affichage...
 - des tarifs élevés en dehors des abonnements,
 - des attentes d'une carte de transport unique, "tout mode".

"un système de carte d'abonnement qui permette de passer d'un mode à un autre sans avoir à reprendre un ticket, ça serait pratique. Même qui intègre la réservation d'un véhicule ou le paiement du parking-relais, même d'autres services."

Des alternatives modales diversement appropriables

"quelle place, quelles attentes vis-à-vis des transports collectifs ?"

- **Des transports en commun plus attractifs et mieux articulés les uns avec les autres**
 - augmenter la fréquence sur certaines lignes / à certaines heures, aujourd'hui insuffisante
 - les zones les plus éloignées se sentent pénalisées
 - Réduire les temps de parcours, trop longs
 - qui maintiennent l'attractivité de la voiture
 - les participants souhaitent des grandes lignes "fortes", "directes"
 - faciliter les rabattements vers les TC / mieux articuler les TC avec les autres modes
 - rabattement via des modèles plus légers, type Electron
 - articulation avec les modes doux : vélo, marche...
 - prendre en considération la problématique spécifique des zones les plus éloignées : difficulté d'accès aux arrêts de bus, temps et conditions d'attente...

Des alternatives modales diversement appropriables

"le vélo : un mode apprécié mais trop insécure"

- Des déplacements **Vélo** appréciés...
 - le vélo est associé à la liberté, à la gestion individuelle
 - même posture que pour la voiture : des modes individuels perçus comme plus facile à gérer à l'échelle de l'individu / foyer
 - l'usage du vélo s'inscrit dans une démarche environnementale et de sensibilisation
 - enfants
 - environnement proche, exemplarité à l'échelle locale
 - approprié aux déplacements en ville / milieu urbain dense
 - plus de lisibilité sur les temps de parcours...
 - diminution du niveau de stress
 - Impact positif sur la santé (activité physique)
 - adhésion à des systèmes de location et des services associés
 - Vélociti, La Loire à vélo...
 - étendre à une offre de VAE (vélo à assistance électrique)
 - associer à des services d'entretien et de maintenance : **offre globale**
 - envisager l'échelle du quartier, du village comme échelle pertinente

Des alternatives modales diversement appropriables

"le vélo : un mode apprécié mais trop insécure"

- Mais des déplacements **Vélo** entravés....

- une cohabitation très difficile voire conflictuelle avec les autres modes, en particulier les voitures
- une insécurité qui génère des tensions et peut dissuader l'utilisation
 - absence de courtoisie / comportements erratiques, dangereux
 - méconnaissance des règles de circulation : cohabitation en zones 30, en zone de rencontre, dégagements vélos aux feux...

"On parle de mode doux pour les vélos. Mais lorsqu'on circule à vélo avec une voiture qui s'impatiente derrière nous, ce n'est plus un mode doux."

- le vélo n'est pas un mode de transport familial, essentiellement pour des raisons de sécurité
- un manque de continuité des aménagements cyclables et des disparités importantes
 - distinguer Tours des territoires périurbains sous aménagés et sur lesquels doivent aussi porter les investissements
- un réseau parfois en mauvais état
 - revêtement usé
 - pistes cyclables absentes ou se limitant à un marquage au sol...
- des dégradations importantes, des vols fréquents, des difficultés de stationnement sûr qui dissuadent

IV. Les mobilités du futur

quelles interrogations, quelles attentes ?

- Concilier liberté individuelle et intérêt collectif
- Rendre l'offre plus attractive et renforcer la sensibilisation
- Vers une cohabitation modale harmonieuse ?

Les déplacements du futur

Quelles interrogations ?

- Les mesures et les orientations envisageables en termes d'organisation des déplacements questionnent les participants :
 - Comment favoriser un partage des espaces de circulation sans qu'émergent des relations fondées sur le conflit et la défiance ?
 - Comment éviter qu'à travers les aménagements et arbitrages ne s'installent des cohabitations conflictuelles et délétères entre les modes ?
 - Comment faire pour ne pas stigmatiser un mode et remplacer une forme d'hégémonie "automobile" par une autre (vélo, marche...) ?

"si le cycliste a peur de la voiture ou que le piéton a peur du vélo, c'est pas satisfaisant.

La question, c'est comment cohabiter tous ensemble"

- Les arbitrages possibles interrogent la question du libre-arbitre et des choix individuels en matière de déplacements
 - Sur quels critères décider d'un modèle collectif ? Comment penser un modèle de référence légitime ?
 - Comment concilier enjeux collectifs et choix individuels ? Où placer le curseur entre contrainte et adhésion ?

Les déplacements du futur

Quelles attentes ?

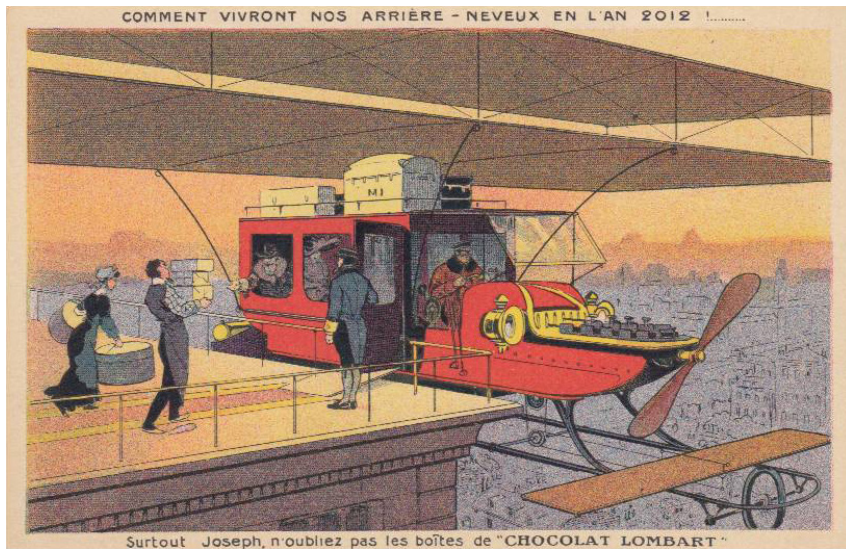
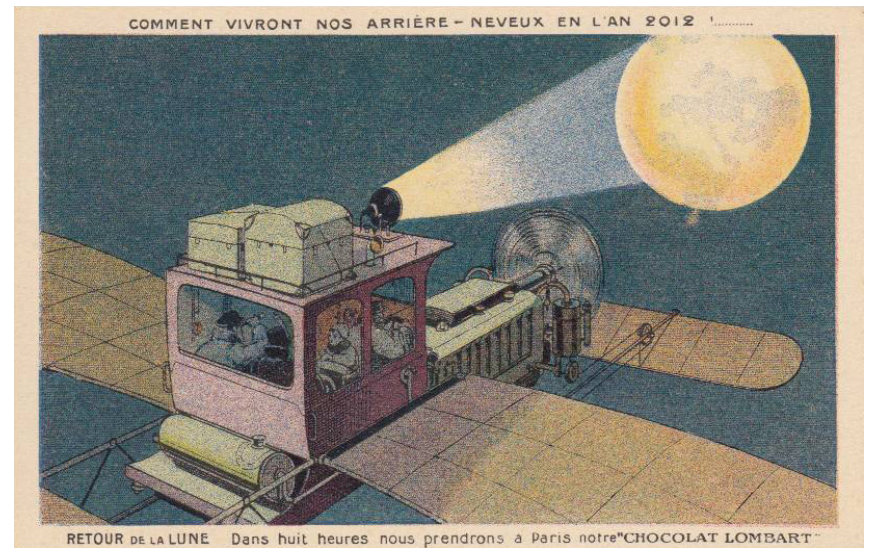
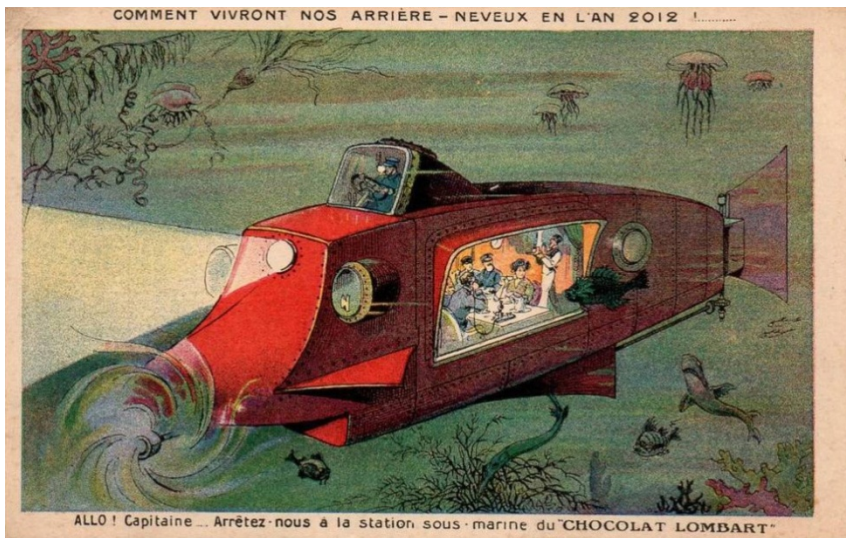
- Redéfinir les **conditions de la cohabitation** entre les modes de déplacement
 - envisager des alternatives cohérentes et calées sur des organisations et des contraintes identifiées
 - passer de la primauté de la voiture à une tolérance de la voiture (*demande principalement effectuée par les habitants de Tours*)
 - sécuriser le recours aux alternatives à la voiture individuelle
- Développer des **offres de proximité** en matière d'activités et de services, accessibles à pied ou en deux roues
 - limiter les recours à la voiture
 - repenser l'aménagement du territoire (relation entre habiter et se déplacer)
 - développer les lieux de proximité -activités, commerces, achats- accessibles (coût, praticité) de manière à réduire mécaniquement l'usage automobile
- Trancher en termes de **politique des déplacements** et de mise en place d'alternatives
 - *"les politiques ne vont jamais au bout" , "ils veulent ménager tout le monde" ...*

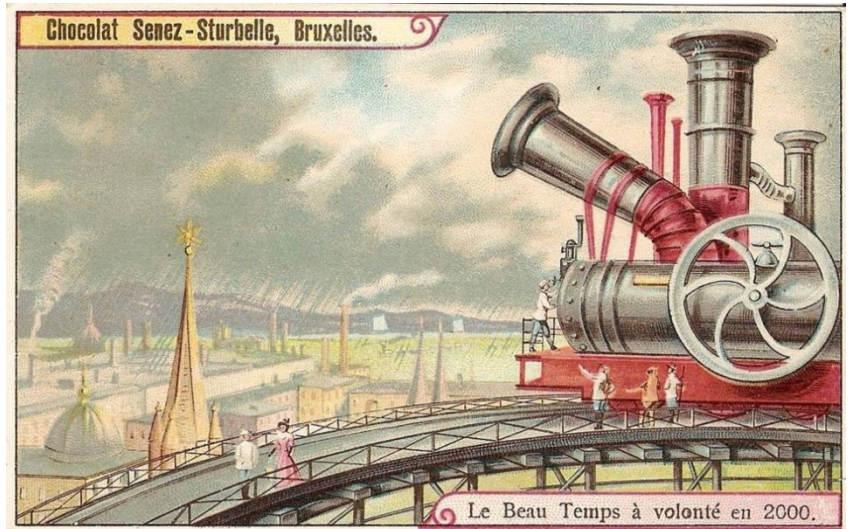
Et en même temps, vraie réflexion – dilemme sur l'attitude à adopter :

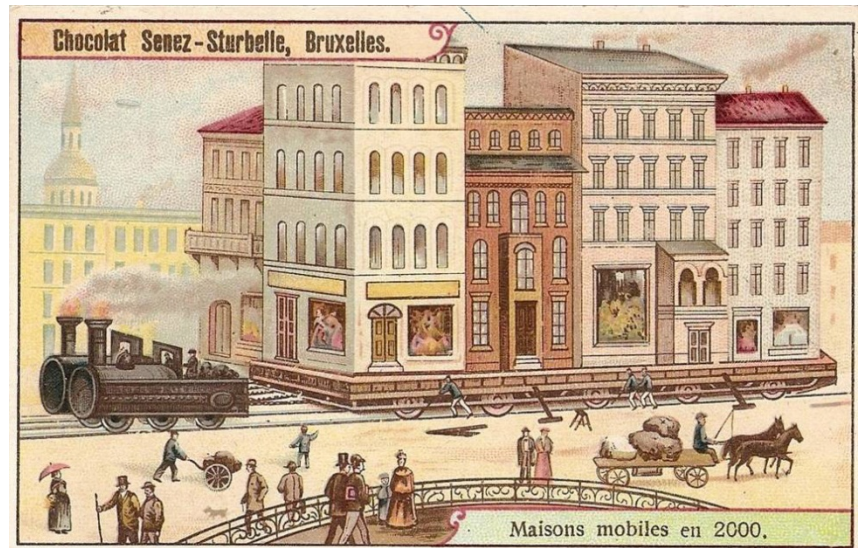
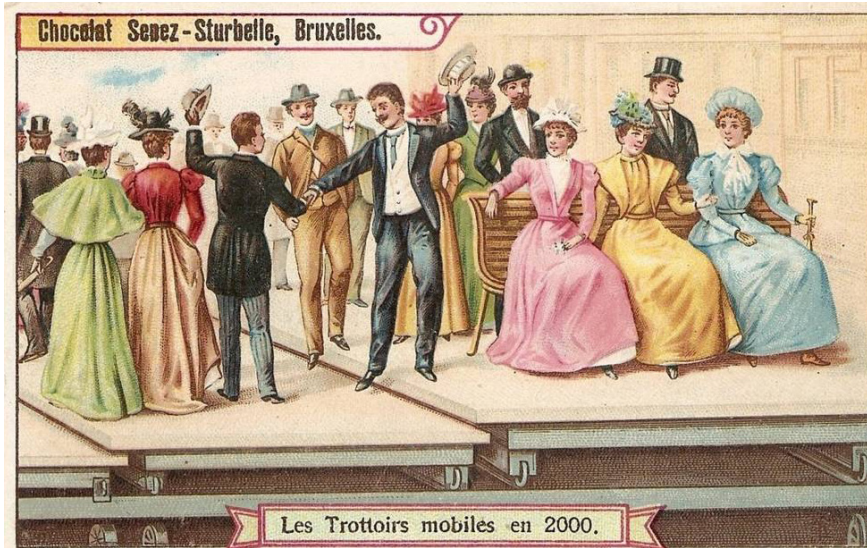
- réduire la place de la voiture par la contrainte : stationnement, péage, taxe, radars...
- réduire la place de la voiture par la sensibilisation : développer les alternatives et travailler à l'évolution des comportements.

Un clin d'œil

Les déplacements d'aujourd'hui tels qu'imaginés au début du 20^{ème} siècle

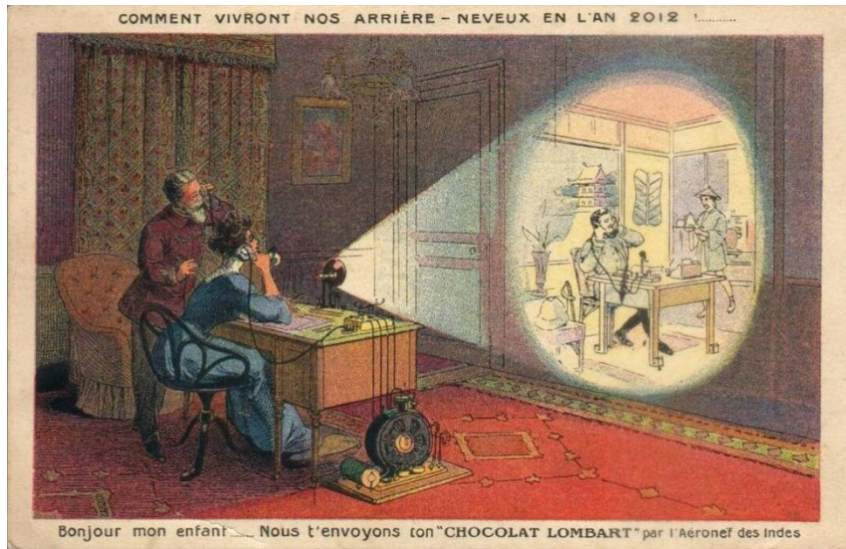






Ou comment ne pas se déplacer :

les prémices de la visio-conférence !!!



Cafés "Mobilités", septembre 2012



3 cour
56, avenue Marcel Dassault
B.P.601
37206Tours Cedex 3
Tél : 02 47 71 70 70

<http://www.atu37.org>



3, rue des Tanneurs
Bureau 215
BP 4103
37 041 Tours Cedex 1
Tél : 02.47.36.68.57

<http://etics.univ-tours.fr>