



Réunion d'information

25 septembre 2025

Déroulé

Mot d'accueil

01. Plan de Mobilité et axes prospectifs

02. Objets de la concertation

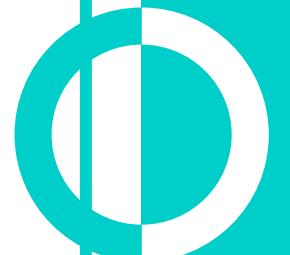
Amélioration F1

Traitements saturation du TEOR

Desserte du périurbain

03. Déroulement de la concertation

Mot de la fin



Cyrille MOREAU

Vice-Président en charge des transports, des mobilités
d'avenir et des modes actifs de déplacement

01. Le Plan de Mobilité

Adopté par le Conseil Métropolitain le 30 septembre 2024, le PDM poursuit 5 objectifs pour concrétiser son ambition :

- Objectif 1 : Atteindre un nouvel équilibre des parts modales
- Objectif 2 : Réduire l'impact sanitaire et climatique de la mobilité
- Objectif 3 : Consommation d'énergie liée aux transports
- Objectif 4 : Augmenter le taux d'occupation des véhicules
- Objectif 5 : Coût de la mobilité

La Métropole s'était engagée à étudier certains axes prospectifs nécessitant des études plus opérationnelles :

- Le Service Express Régional Métropolitain (SERM) / LNPN – Nouvelle Gare Saint-Sever
- Le schéma d'évolution du réseau TCU structurant
- Les mobilités collectives en zone peu dense
- Le devenir de la Tête Nord du pont Flaubert

1

Atteindre un nouvel équilibre des parts modales



Ville de Rouen

| | Voiture particulière | Transports collectifs | Vélo | Marche |
|---------------|----------------------|-----------------------|------|--------|
| Actuellement | 45% | 23% | 2% | 30% |
| Objectif 2035 | 24% | 28% | 12% | 36% |



1^{re} couronne urbaine

| | Voiture particulière | Transports collectifs | Vélo | Marche |
|---------------|----------------------|-----------------------|------|--------|
| Actuellement | 57% | 17% | 1% | 25% |
| Objectif 2035 | 37% | 23% | 7% | 33% |



Métropole Rouen Normandie

| | Voiture particulière | Transports collectifs | Vélo | Marche |
|---------------|----------------------|-----------------------|------|--------|
| Actuellement | 61% | 13% | 1% | 25% |
| Objectif 2035 | 45% | 18% | 5% | 32% |

→ Objets de la concertation qui vous est proposée

Carole MASSARI

Cheffe de projet stratégie ferroviaire

Clément CONTANT

Chef de projets stratégie des mobilités

**Service Stratégies de mobilité,
prospective innovations**

02. Objets de la concertation

L'évolution du réseau de transports en commun urbains structurants

Etude d'opportunité (2023-2024) : Comment faire évoluer le réseau, à long terme et de manière phasée, pour résoudre les difficultés actuelles et répondre aux enjeux futurs ?

Etudes de faisabilité (2024-2025) : Les projets sont-ils faisables ? Quelles sont leurs grandes caractéristiques techniques, avec quels délais et budgets ?

Des limites propres aux études amont :

- Ces études sont une 1^{ère} étape de projet long
 - Des sujets complémentaires n'ont pas encore pu être étudiés et devront être précisés
 - Les étapes suivantes de recueil de données, d'études techniques, de concertation permettront de compléter la définition des projets
- Les études de faisabilité permettent d'établir la faisabilité mais n'étudient pas l'ensemble des solutions techniques

02. Objets de la concertation

L'évolution du réseau de transports en commun urbains structurants

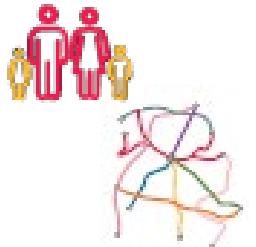
Déroulement des études :

- Diagnostic du territoire et des transports, identification des enjeux :
 - Forte ambition métropolitaine d'évolution de la part modale TC, identifiée dans le Plan de Mobilité.
 - Saturation du TEOR (lignes T1, T2, T3),
 - Complémentarité des réseaux urbain et ferroviaire, desserte de la nouvelle gare à terme
 - Renforcement des liens rive droite / rive gauche.
- Analyse de scénarios permettant de répondre aux enjeux
- Sur cette base, des études de faisabilité ont été conduites sur les projets :
 - Court / moyen terme : amélioration de la ligne F1
 - Moyen / long terme : traitement de la saturation du TEOR : 2 solutions à poursuivre : nouveau tramway en rive droite / bus de 24 m et réorganisation du réseau TEOR

La concertation permet de recueillir les avis sur ces évolutions du réseau structurant

02. Evolution du réseau TCU structurant

L'amélioration de la ligne F1



49 000 habitants, 40 000 emplois et de nombreux points d'intérêt desservis

→ De nombreux équipements et projets immobiliers le long de la ligne

De nombreuses correspondances avec d'autres lignes

→ arrêts mutualisés



Une vitesse de circulation moyenne de 16,4 km/h et des difficultés de circulation dans l'intra-boulevards rouennais



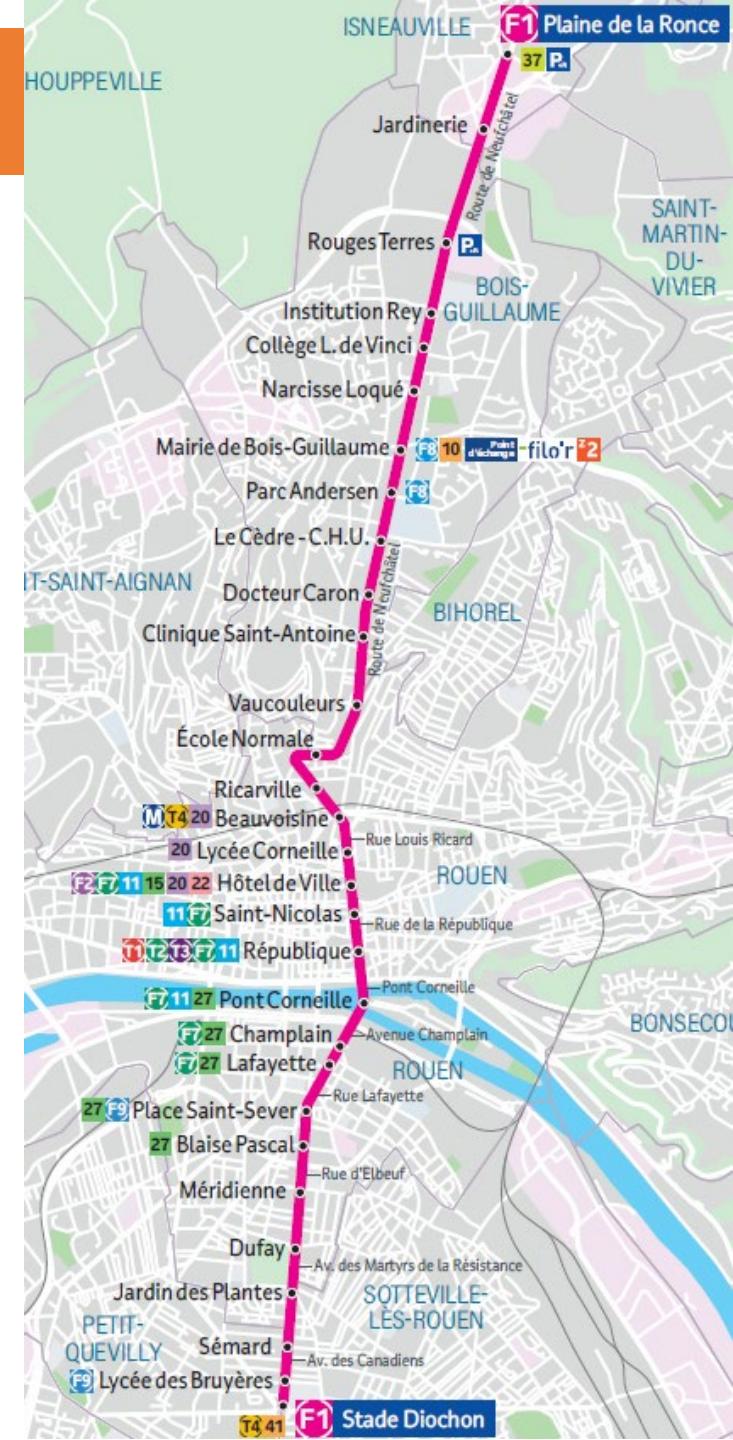
Seulement 1/3 de l'itinéraire sur des voies réservées



Pas de continuité cyclable tout le long de l'itinéraire, dont traversée du rond-point des Rouges-Terres



Des portions nouvellement réaménagées, en cours ou en devenir



02. Evolution du réseau TCU structurant

Qu'est-ce qu'un TEOR ?

Offre minimale à 6 min en périodes de pointe

Continuité d'offre toute la journée

Une vitesse commerciale attractive

Offre



De plain-pied
Guidage en station

Accessibilité PMR



TEOR
RÉSEAU STRUCTURANT



Infrastructure / matériel roulant

Voies réservées sur une grande partie de l'itinéraire

Stations identifiables et confortables

Un parc roulant TEOR dédié et mutualisé entre les lignes

Le réseau TEOR aujourd'hui

(T1)

(T2)

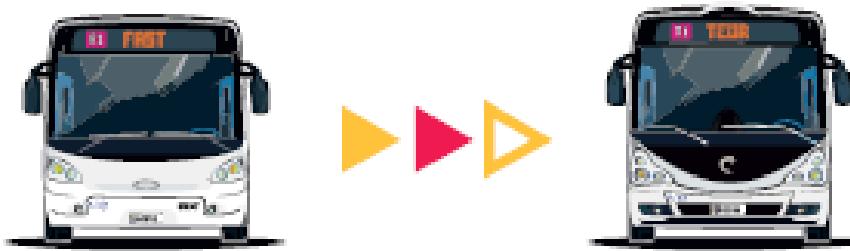
(T3)

Mise en service en 2001-2002 pour compléter le réseau (M)

Des lignes prolongées puis complétées (T4) (T5)

02. Evolution du réseau TCU structurant

L'amélioration de la ligne F1 Pourquoi ne pas faire un TEOR ?



Impossibilité de créer des voies TEOR et de station TEOR

Reprise de projets récents ou en cours

Mutualisation des arrêts avec d'autres lignes : différence de hauteur de quais entre stations TEOR (29 cm) et Fast (18 cm)

- Améliorer la circulation
- Monter en gamme l'ensemble des arrêts
- Mieux partager et pacifier l'espace public
- Améliorer et sécuriser les modes actifs
- Végétaliser l'espace public
- Accompagner les nombreux projets immobiliers et urbains

Les enjeux d'amélioration de la



02. Evolution du réseau TCU structurant

Les lignes    victimes de leur succès !

De très nombreux bus et une exploitation difficile

- Sur le tronc commun (Mt-Riboudet – CHU): un bus toutes les 1 min 30 dans chaque sens en heure de pointe (1 min à CHU)
- Une fréquence très élevée source de difficultés d'exploitation : « trains » de bus, attente de bus en amont des stations
- Les temps de parcours et la régularité des lignes sont pénalisés
- Des répercussions sur les circulations (voiture, bus, vélos, piétons) perpendiculaires



Des lignes attractives et très fréquentées

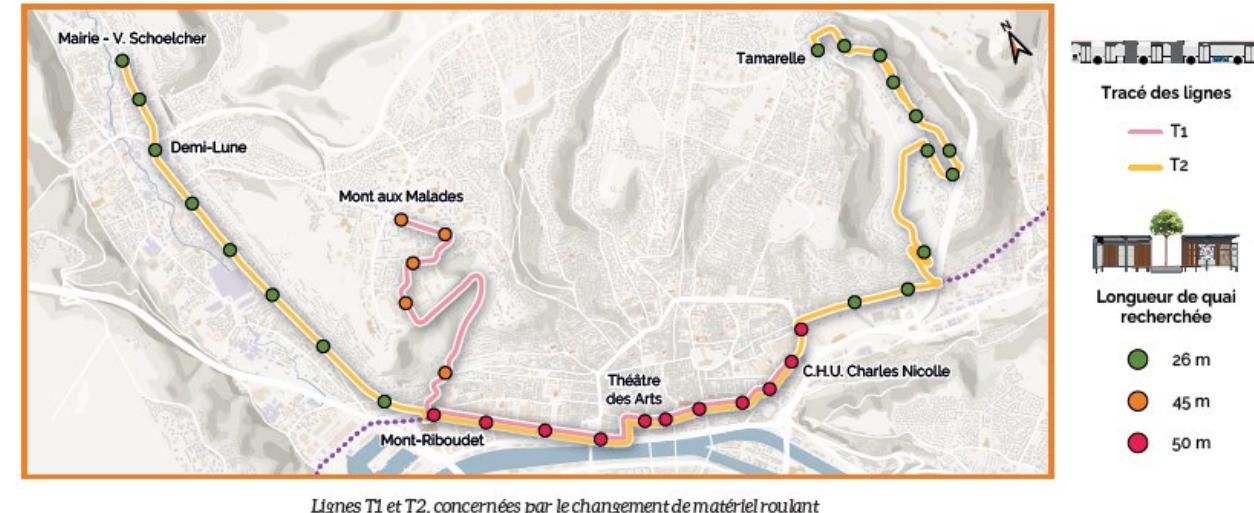
- En 2023, le réseau TEOR correspond à 32% de la fréquentation du réseau, soit autant que le métro
- T1 – T2 – T3 ont des fréquentations journalières comprises entre 26 000 et 32 000 passagers / jour. T2 est la ligne la plus fréquentée
- Le tronc commun ainsi que les branches Ouest arrivent à saturation en heures de pointe avec un confort voyageurs réduit.

Une augmentation de la fréquentation à anticiper

- Des évolutions récentes qui ont augmenté la fréquentation et l'attractivité mais sans résoudre la saturation en cœur de réseau
- Un environnement urbain dense et dynamique
- Des évolutions d'ampleur nécessaire à la mise en œuvre du Plan de Mobilité de la Métropole

02. Evolution du réseau TCU structurant

2 Solutions envisagées pour traiter la saturation du tronc commun TEOR



Un nouveau tramway en rive droite :

- Ligne de 9 km en site propre entre Demi-Lune et Boulingrin
- Temps de parcours optimisés et des rames de grande capacité
- Opportunités urbaines fortes ; des impacts sur le trafic routier et le stationnement
- Réorganisation des branches TEOR Est et Ouest avec rabattement vers Mont-Riboudet et Boulingrin/CHU
- Un nouveau dépôt tramway nécessaire

Bus de 24 m et réorganisation du réseau :

- Nouveaux bus de 24 m sur les lignes T1 et T2 au moins. Un seul fournisseur actuellement en France.
- Un matériel électrique qui nécessite des postes de charge aux 4 terminus (3 à 4 postes).
- A minima allongement des stations, des travaux plus importants en terminus
- Des impacts moins lourds ; peu d'opportunités urbaines.
- Réorganisation des lignes à étudier, en particulier du T32

02. Evolution du réseau TCU structurant

| TRAMWAY | / | BUS 24m |
|--|--|--|
|  | |  |
| Amélioration de l'exploitation du transport et temps de parcours optimisés | Exploitation du transport et temps de parcours  | Difficultés actuelles non résolues, en particulier portions sans site propre 2 sens |
| Capacité plus importante (300 personnes / rame) Bonne réponse aux enjeux de long terme | Réponse à la demande de transport actuelle et future  | Capacité offerte plus faible (+ 30% environ par rapport à un bus de 18m) Risque de saturation à long terme plus important |
| Matériel du même type que le tramway actuel | Matériel roulant  | Un seul fournisseur de matériel 24m en France actuellement |
| Requalification urbaine de façade à façade sur toute la ligne Aménagements cyclables confortables et continus | Améliorations du cadre de vie des riverains et aménagements pour les modes actifs  | Existant |
| Report d'un sens de circulation vers d'autres axes routiers dans la Vallée du Cailly Impacts plus forts sur les arbres et le stationnement | Impacts (arbres, circulation routière, stationnement)  | Impacts (fondier, stationnement) surtout en terminus (postes de recharge) Des impacts plus légers en ligne et qui ne concernent que les stations |
| Travaux de façade à façade sur tout le tracé | Travaux  | Travaux au niveau des stations Travaux plus importants aux terminus |
| A partir de 2036 (+ 5 ans par rapport bus 24m) | Délais de mise en œuvre  | A partir de 2031 |
| 500 à 550 M€, soit : Ligne de tramway (infrastructure et systèmes, ouvrages d'art, stations) + nouveau dépôt tramway (~ 50 M€) + rames de tramway (~ 125 M€) + requalification urbaine de façade à façade (~ 65 M€) Dévoiements réseaux non chiffrés à ce stade | Coûts  | 280 à 300 M€, soit : Modifications des lignes T1 et T2 (équipements de recharge en ligne, allongements des stations) + nouveau dépôt bus (~ 25 M€) + bus de 24 m (~ 95 M€) + afin d'unifier les périmètres tram et 24 m: requalification urbaine sur une partie du linéaire (~ 110 M€) Dévoiements réseaux et foncier non chiffrés à ce stade |

02. Desserte du périurbain

Des services existants



Lignes régulières



Transport à la demande



Parking-relais



Aire de covoiturage



Services de covoiturage

à structurer et compléter

Les lignes de transports collectifs de type « express »

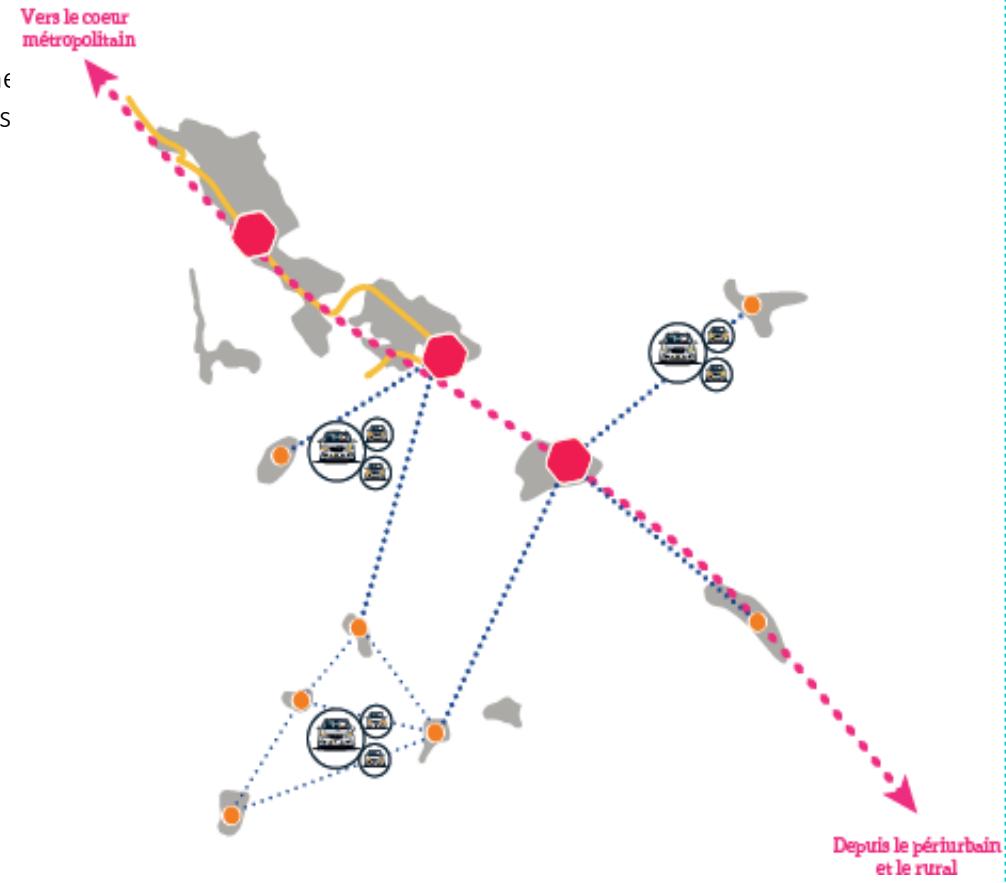
L'enjeu étant de conforter les transports collectifs comme « colonne vertébrale » du système de mobilité, en offrant des services plus rapides plus réguliers et connectant les centralités.

Le rabattement des ruralités vers les centralités et les lignes structurantes : les pôles de mobilité

Points relais de la mobilité dans les zones moins denses. L'enjeu étant de permettre un rabattement attractif et confortable de ces zones vers les services de mobilités structurants au-delà d'être un point de diffusion des mobilités.

Un système de mobilité autour de la voiture partagée

Une nécessité dans des territoires où la voiture reste et restera importante. L'enjeu étant donc de lutter contre l'autosolisme, en proposant de nouvelles solutions de mutualisation des véhicules particuliers.



02. Desserte du périurbain



De nouvelles solutions autour de la voiture partagé

Autostop organisé

Forme de covoiturage spontané, points d'embarquement positionné sur la voirie pour embarquer et débarquer les usagers. Ces points sont généralement matérialisés par des panneaux ou totems organisés en réseau

Covoiturage solidaire

Covoiturage à la demande mettant en relation passagers et conducteurs sans commissions. Ce type de covoiturage garantit l'aller-retour de porte à porte, de son domicile à sa destination

Autopartage

« Classique »

Mise à disposition de véhicule en libre-service, pour une durée et une destination au choix de l'usager durée

« Entre particuliers »

Particuliers mettant leur véhicule en location pour d'autres particuliers

Isadora GUERRA

Cheffe de service Participation et citoyenneté

03. Déroulement de la concertation

Phase I : septembre 2025 - février 2026

- Questionnaire recueil d'avis sur les services actuels et recrutement du panel
- Réunion d'information
- Panel citoyen

Phase II : avril - juin 2026

- Réunion publique de présentation du rapport citoyen et de l'avancement des études sur les trois projets
- Lancement d'une grande consultation en ligne sur les trois projets
- La possibilité, pour les acteurs du territoire, de contribuer en déposant un « cahier d'acteurs »

Phase III : à partir de septembre 2026

- Plusieurs séquences de concertation selon l'avancement des projets

03. Le détail de la concertation phase 1

Questionnaire en ligne

- Sur 690 réponses reçues à ce jour, une majorité de répondants sont usagers des transports en commun (390 usagers de F1 et 625 usagers TEOR) et 244 automobilistes
- De fortes attentes : 400 suggestions pour améliorer les mobilités dans la Métropole
- 72% des usagers de la F1 souhaitent voir la ligne évoluer
- 73% des usagers TEOR souhaitent voir les lignes évoluer
- 65 personnes sont usagers du covoitage et 68% d'entre eux souhaitent voir ce service évoluer

Mise en place d'un panel citoyen

- Entre **30 et 50 citoyens** sélectionnés sur la base de candidats volontaires
- Pour commencer **8 demi-journées** de travail intense
- Appréhender les **enjeux**
- **Coconstruire** un avis collectif
- Accompagner la concertation auprès du grand public
- Elaborer une **contribution** sur les 3 projets: F1, TEOR et périurbain

03. Le détail de la concertation phase 1



Sylvie NICQ-CROIZAT

Vice-Présidente en charge de la démocratie participative,
de la coconstruction citoyenne, de l'open data