métropole
ROUENNORMANDIE



Décembre 2014

Plan de déplacements urbains
de la Métropole Rouen Normandie

Plan de déplacements urbains

PRÉAMBULE

Les évolutions récentes portées par la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ouvrent un nouveau champ de compétence pour la collectivité dans le domaine de la mobilité. Le PDU de la Métropole doit, dans ces circonstances, être appréhendé comme un PDU de « *transition* ».

Aussi, considérant :

- L'évaluation obligatoire à 5 ans couplée à la réserve exprimée par la commission d'enquête dans ses conclusions motivées et son avis, précisant « *que la CREA lors de l'évaluation obligatoire à 5 ans doit déposer un nouveau dossier en tenant compte des observations, propositions, contre-propositions émises.* » ;

- La réalisation à court terme d'une nouvelle Enquête Ménages Déplacements, d'une nouvelle enquête Origine-Destination, d'une nouvelle enquête cordon de circulation routière, la construction d'un nouveau modèle multimodal (outil informatique permettant de simuler les déplacements en transports individuels motorisés et en transports collectifs) qui permettront d'actualiser et de modéliser l'ensemble des données mobilité sur le territoire ;

- La stabilisation de deux projets structurants pour le territoire, portés par l'Etat (Contournement Est/Liaison A28-A13) et par RFF (Ligne Nouvelle Paris-Normandie), actuellement à l'étude et/ou en concertation qui permettra de disposer d'un degré de certitude suffisant pour appréhender leurs impacts sur le fonctionnement du territoire ;

- Les négociations actuelles entre les collectivités sur les dispositifs de contractualisations territoriaux (Contrat de Projet Etat-Région, Contrat d'agglomération) qui alimentent des inconnus dans l'équation économique des projets ;

- La réalisation d'un compte déplacement qui permet le recensement des flux financiers relatifs aux transports de voyageurs à l'échelle de l'agglomération et de son aire urbaine.

la Métropole s'engagera sur la révision de son PDU dans 5 ans avec une connaissance plus approfondie du fonctionnement de son territoire et une meilleure visibilité sur les projets structurants portés par l'Etat, permettant ainsi de tendre vers un document plus opérationnel en accord avec ses nouvelles compétences.

SOMMAIRE

Préambule **3**

Vers la construction d'une « éco-communauté **8**
De la notion de transport à celle de mobilité : 9
le rôle stratégique des déplacements 9
La mobilité : une organisation complexe qui doit répondre à la structuration du territoire
et accompagner ses mutations 10

Le contexte de la démarche **11**
Le cadre législatif 11
Une évolution du contexte institutionnel local 16

État des lieux-diagnostic :
5 enjeux pour relever les défis d'aujourd'hui et de demain **20**
L'évaluation du PDU 2000 20
Les principes 20
Le contenu du plan 20
Le bilan 22
Analyse du fonctionnement du territoire 23
Les flux et l'équilibre des modes de déplacement 23
Analyse du fonctionnement du territoire 30
Les transports collectifs 30
Le stationnement 36
Les infrastructures routières 38
La sécurité des déplacements 41
Les modes actifs et le partage de l'espace public 42
L'intermodalité et la multimodalité 45
La mobilité et l'urbanisme 52
La logistique et le transport de marchandises en ville 55

Le projet de territoire :
La Métropole Rouen Normandie, demain 2030 ..... **62**
Les échelles de la mobilité 62
Des territoires interdépendants, contrastés et aux besoins différenciés 64
Les cœurs d'agglomération 64
Les espaces urbains 65
Les pôles de vie 66
Les bourgs et villages 66

Le plan d'actions **68**

Synthèse financière **144**

VERS LA CONSTRUCTION D'UNE « ÉCO-COMMUNAUTÉ »
Expression de l'objectif de la collectivité, en se focalisant sur le rôle stratégique qu'occupent la mobilité et les mutations contemporaines qui influencent les déplacements.

LE CONTEXTE DE LA DÉMARCHE
Description du cadre réglementaire qui entoure l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) et de la méthode adoptée pour conduire l'élaboration de ce document de planification à l'échelle locale.

ÉTAT DES LIEUX-DIAGNOSTIC : 5 ENJEUX POUR RELEVER LES DEFIS D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN
Sur la base d'une évaluation du précédent PDU, analyse par grandes thématiques du fonctionnement du territoire pour mettre en exergue les difficultés et les opportunités du système actuel de déplacement.

LE PROJET DE TERRITOIRE : LA MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE, DEMAIN 2030
Description de l'ambition de la collectivité et articulation avec le projet de territoire.

LE PLAN D'ACTIONS : 6 ORIENTATIONS STRATÉGIQUES
Déclinaison opérationnelle de l'ambition de la collectivité au travers d'actions, rassemblées par orientation stratégique et traduites dans l'espace et dans le temps.

VERS LA CONSTRUCTION D'UNE « ÉCO-COMMUNAUTÉ

La Métropole Rouen Normandie a la volonté d'inscrire l'ensemble de ses politiques publiques dans le cadre de la Stratégie Nationale de Développement Durable énoncée par la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.
En affichant son ambition de devenir une éco-communauté exemplaire, la Métropole Rouen Normandie s'engage dans une stratégie globale de développement urbain durable dont la finalité est de répondre aux défis économiques, sociaux et environnementaux présents et futurs.
Renforcer son attractivité économique et touristique, maîtriser la consommation des ressources naturelles et énergétiques, favoriser la mixité sociale et permettre à chacun de trouver sa place, tels sont les grands axes autour desquels la Métropole Rouen Normandie souhaite désormais orienter le développement de son territoire.

Cette dynamique s'appuie sur les nombreux atouts de la métropole :

- une position clé, corridor de développement économique et touristique entre Paris et l'estuaire à l'intersection des axes routiers et ferroviaires du Nord-Ouest, sur l'axe Seine ;

- un secteur industriel puissant, une filière portuaire dynamique, un tissu de commerces et de PME-PMI diversifié ;

- des savoir-faire reconnus dans le domaine des hautes technologies (écotechnologies, santé, numérique, automobile…) ;

- une population jeune, une université et des grandes écoles intégrées dans un Pôle de Recherche d'Enseignement Supérieur (PRES) ;

- un patrimoine naturel et culturel d'une grande richesse.

Ainsi, l'accompagnement des mutations et du renouveau industriels, les actions en faveur de l'implantation d'activités économiques innovantes ou tertiaires, le soutien au développement du tourisme et à la filière agricole de proximité constituent des leviers efficaces pour renforcer l'attractivité du territoire et offrir un cadre de vie agréable et de qualité.
Soucieuse de réduire son empreinte écologique et d'accompagner l'évolution des comportements et des pratiques sur son territoire, la Métropole Rouen Normandie favorise l'émergence d'une stratégie de développement basée sur l'utilisation raisonnée des ressources, de l'espace et sur la promotion des éco-comportements auprès de ses habitants.

La Métropole Rouen Normandie s'étend sur un espace géographique vaste et diversifié qui nécessite d'adapter les stratégies de développement urbain aux spécificités du territoire. Ainsi la Métropole Rouen Normandie poursuit des orientations diverses mais complémentaires fondées sur les principes de mixités sociale et fonctionnelle qui visent ainsi à :

- limiter l'étalement urbain tout en affirmant l'existence des polarités et centres bourgs ;

- construire la ville sur la ville en mettant en œuvre des projets de renouvellement urbain et d'intensification urbaine permettant la valorisation des espaces stratégiques entre ville et port.

De la notion de transport à celle de mobilité : le rôle stratégique des déplacements

Qu'il soit question de marchandises ou de personnes, le transport constitue un des éléments majeurs du dynamisme de la métropole.
Maintenir l'accessibilité aux zones d'activité commerciales et économiques, permettre aux habitants de la métropole, à ceux des territoires limitrophes ainsi qu'aux visiteurs et aux touristes d'y accéder et de s'y déplacer aisément, telles sont les réponses que doit apporter la politique de mobilité de la Métropole Rouen Normandie.
Aussi les réponses apportées sont déterminantes pour l'avenir du territoire tant cette thématique se situe au croisement de nombreux enjeux :

- enjeu urbain et d'aménagement d'un territoire vaste et diversifié où la périurbanisation doit être maîtrisée ;

- enjeu social avec la nécessité d'apporter une réponse en termes d'accessibilité pour tous à l'emploi et aux équipements de services, de loisirs etc. ;

- enjeu économique tant pour les entreprises, les collectivités et les ménages ;

- enjeu environnemental et de santé publique avec l'objectif de réduction des gaz à effets de serre, de qualité de l'air et de limitation des consommations d'espaces et de ressources naturelles.

Avec en moyenne annuelle 3,8 déplacements par jour et par habitant en 2007, le diagnostic met en évidence une augmentation constante du nombre de déplacements.

Dans le même temps, la façon de se déplacer et les motifs de déplacement évoluent. La Métropole Rouen Normandie doit accompagner cette tendance en offrant un panel de services qui représente une véritable alternative à l'utilisation de la voiture en « solo ».

Passer d'une offre de transport à une offre diversifiée de mobilité, rendre compatible croissance de la mobilité avec développement durable, tels sont les défis à relever pour les années à venir, faisant de la mobilité un des enjeux majeurs de la prochaine décennie.

La mobilité : une organisation complexe qui doit répondre à la structuration du territoire et accompagner ses mutations

Au-delà des seules réalisations de nouvelles infrastructures, la mobilité nécessite une cohérence indispensable avec les autres documents de planification (PLH, SCOT) et les documents d'urbanisme (PLU et leur PADD).

Pour répondre à l'organisation complexe du territoire et à ces mutations, elle doit prendre en compte :

- les différentes échelles territoriales et leurs problématiques spécifiques :
  - la mobilité de proximité qui façonne l'organisation urbaine des centres villes et des centres bourgs ;
  - la mobilité d'agglomération qui structure le bassin de vie et d'emploi ;
  - la mobilité métropolitaine qui structure les échanges avec les territoires limitrophes et au-delà.

- les mutations multiples qui transforment la société contemporaine :
  - la démographie et tout particulièrement le vieillissement de la population ;
  - les rythmes urbains et de la vie quotidienne dont les évolutions conditionnent les périodes et motifs de déplacements ;
  - les pratiques de consommation avec une tendance à la dématérialisation des relations marchandes ;
  - le coût à la hausse de l'énergie et notamment des énergies fossiles.

Le PDU de la Métropole Rouen Normandie constitue un des outils essentiels en faveur de l'émergence d'un développement urbain durable en déterminant, pour les 10 ans à venir, les objectifs et actions à mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs de qualité de vie.

LE CONTEXTE DE LA DÉMARCHE

Le cadre législatif

Qu'est-ce qu'un PDU ?

Le Plan de déplacements urbains (PDU) est le document de référence de la politique de la mobilité dans la métropole.
Obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, il porte sur le périmètre de transports urbains (PTU) et doit être élaboré par l'autorité organisatrice de transports urbains (AOTU) dans le cadre d'une démarche partenariale. Soumis à enquête publique, il est élaboré pour 10 ans (évaluation prévue au terme d'une période de 5 ans, et révision si nécessaire). Il a une portée juridique ; le PLU en est l'une des principales concrétisations (notion de compatibilité).

Des évolutions législatives récentes

Hérité de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982, le PDU a connu des évolutions en 30 ans d'existence.

La loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, dite « Grenelle 1 », complète les objectifs des PDU :

- réduire, dans les transports, les émissions de gaz à effet de serre de 20% d'ici 2020, soit au niveau de 1990 ;

- pour les marchandises, faire évoluer la part du non-routier et non-aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022.

La loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite « Grenelle 2 », met de nouveaux outils à disposition des collectivités :

- améliorer la coordination entre les compétences liées aux différents modes de déplacements (transports urbains, voirie, stationnement) sur les territoires des EPCI dotés d'un PDU ;

- évaluer les émissions de CO_2 puis à partir de 2015, de l'ensemble des GES générés par les déplacements sur le territoire ;

- mettre en place des vélos en libre-service par les EPCI à fiscalité propre ;

- définir l'autopartage, attribuer et utiliser un label ;

- nouvelle compétence pour les communes : création et entretien des infrastructures de charge nécessaires à l'usage des véhicules électriques ou hybrides ;

- possibilité pour les AOTU d'instaurer une taxe forfaitaire sur le produit de la valorisation des terrains nus et des immeubles bâtis résultant de la réalisation d'infrastructures de TCSP.

Le PDU détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre de transports urbains. Encadré par le Code des Transports (article L1214-2), il vise ainsi à assurer :

- l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, et la protection de l'environnement et de la santé ;

- le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;

- l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;

- la diminution du trafic automobile ;

- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

- l'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;

- l'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label « autopartage » tel que défini par voie réglementaire ;

- l'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale ;

- l'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ;

- l'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;

- la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Les PDU sont, par ailleurs, soumis à deux réglementations particulières :

- l'ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004 portant transposition en droit français de la directive 2001/421/CE qui rend obligatoire « l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement », notamment les plans de déplacements urbains.

- La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, qui impose :

  - L'élaboration dans les 3 ans d'un schéma directeur d'accessibilité des services de transport ;
  - La mise en application de ce schéma dans un délai de 10 ans à compter de la publication de la loi ;
  - L'élaboration d'un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics ;
  - Une annexe relative à l'accessibilité pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite pour les PDU.

Cohérences et compatibilités

Le PDU n'est pas un document de planification isolé. Il s'inscrit dans un cadre réglementaire local qui vise à assurer la cohérence des politiques publiques de planification et d'aménagement durable du territoire.
La loi définit donc un cadre de cohérences et de compatibilités entre différents documents :

- le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) est un document de planification qui définit, pour les 15 à 20 années à venir, les objectifs et les priorités intercommunales en matière d'urbanisme, de logement, de déplacements, d'équipement commercial, de développement économique, touristique, de protection des espaces naturels, des paysages, de la biodiversité…

- le Programme Local de l'Habitat (PLH) est un outil de programmation de l'habitat qui permet de définir un programme global pour un développement concerté et équilibré de l'habitat, sur une période au moins égale à 6 ans.

En l'absence de définition juridique précise de la notion de compatibilité, la jurisprudence du Conseil d'État permet de considérer qu'« un projet est compatible avec un document de portée supérieure lorsqu'il n'est pas contraire aux orientations ou aux principes fondamentaux de ce document et qu'il contribue, même partiellement, à leur réalisation ». Ainsi un PLU est compatible si ses dispositions ne sont « ni contraires dans les termes, ni inconciliables dans leur mise en œuvre » avec les orientations du SCOT. Il en est de même du PLH ou du PDU vis à vis du SCOT ; et du PLU vis à vis du PLH ou du PDU.

- le Plan Climat Energie Territorial (PCET), un projet de développement durable qui vise à lutter contre le changement climatique et à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Il n'a pas de portée réglementaire, et repose sur une démarche volontaire des collectivités dans le cadre de leurs démarches de type Agenda 21.

- Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) comportent un règlement qui fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols.

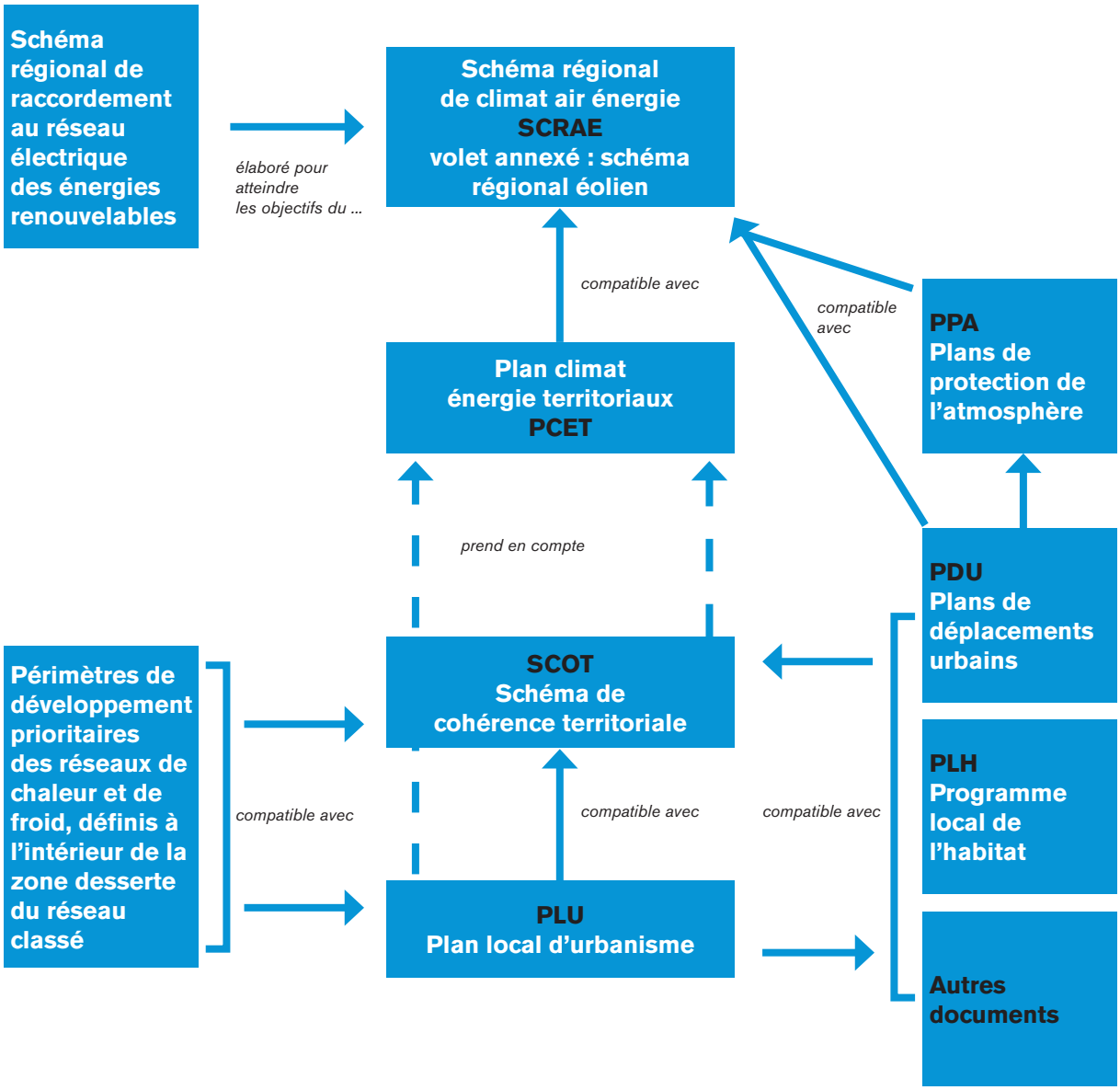
Par ailleurs, l'estuaire de la Seine fait partie des sept territoires retenus en France pour élaborer une Directive Territoriale d'Aménagement (DTA).

Document de planification issu de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire du 4 février 1995, une DTA a pour objet :

- de définir, pour le territoire concerné, les orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires ;
- de fixer les principaux objectifs de l'Etat en matière de localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages ;
- de préciser, le cas échéant, les modalités d'application des lois Littoral et Montagne.

Les orientations de la DTA s'imposent, dans un rapport de compatibilité, aux documents d'urbanismes locaux.

COORDINATION DES DÉMARCHES TERRITORIALES



UNE ÉVOLUTION DU CONTEXTE INSTITUTIONNEL LOCAL

Si les communes des boucles de Seine et des plateaux échangent naturellement depuis des siècles, la construction intercommunale s'est développée et formalisée au cours de la deuxième moitié du XX[e] siècle. D'abord pour faire face plus efficacement à la gestion des déchets, à la production d'eau potable et au traitement des eaux usées.
Au fil des ans, de nouvelles communes ont intégré les structures intercommunales, qui ont élargi leurs compétences à de nouveaux domaines (transports en commun, voirie, développement économique, équipements culturels et sportifs, logement, environnement…).
L'extension périurbaine participe ainsi à la définition de nouveaux espaces du quotidien en générant des déplacements plus nombreux et diffus.

▶ *les 71 communes de la Métropole Rouen Normandie*



La CREA est l'aboutissement d'un travail de réflexion à l'échelle d'un bassin de vie qui a permis la création d'une seule entité de gouvernance par le regroupement de 4 collectivités :

- l'ex-Communauté de l'agglomération rouennaise (CAR) ;
- l'ex-Communauté de l'agglomération d'Elbeuf (CAEBS) ;
- l'ex-Communauté de Communes de Seine-Austreberthe (CCSA) ;
- l'ex-Communauté de communes Le Trait-Yainville (COMTRY).

Population	486 519 hab.
Superficie	663,80 km²
Densité	733 habitants/km²
Nombre de communes	71

Fin 2007, l'ex-CAR a lancé la révision de son PDU De son côté, sans être soumise à cette obligation, l'ex-CAEBS a initié une démarche d'élaboration d'un Plan Global de Déplacements.
Pour leur part, les autres territoires constituant la Métropole Rouen Normandie (l'ex-COMTRY et l'ex-CCSA) ne disposaient d'aucun document équivalent.
La création de la CREA au 1er janvier 2010 a nécessité de repenser le PDU à l'échelle de ce nouveau territoire. Il s'agit désormais non plus de la révision mais de l'élaboration d'un nouveau PDU, dans la continuité des études et de la concertation déjà entreprises sur les territoires de l'ex-CAR et de l'ex-CAEBS.

Les évolutions récentes portées par la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles portent la création de la Métropole Rouen Normandie avec un périmètre de compétence élargi mais à l'échelle du même territoire.

L'élaboration du PDU, en valorisant les démarches engagées à l'échelle du territoire des anciennes collectivités, s'est déroulée sur 6 phases.

PHASE 1 : État des lieux (2007-2009)
Révision PDU ex-CAR /Elaboration PGD ex-CAEBS

PHASE 2 : Consolidation de l'état des lieux (2010-2011)
Elaboration PDU Métropole Rouen Normandie

PHASE 3 : Construction du projet de territoire (2011-2012)
Elaboration PDU Métropole Rouen Normandie

PHASE 4 : Construction du programme d'actions (2012-2013)
Elaboration PDU Métropole Rouen Normandie

PHASE 5 : Arrêt projet PDU (24-06-2013)

PHASE 6 : Enquête publique (14-11-2013 au 14-12-2013)

Ainsi, 5 enjeux majeurs de transformation ont été arrêtés par délibération du Conseil Communautaire en date du 20 décembre 2010.

- assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain ;
- organiser une mobilité alternative au tout voiture pour les périurbains ;
- développer l'usage des transports en commun : prendre en compte les facteurs d'attractivité ;
- repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain ;
- mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison.

Ces enjeux viennent exprimer les défis auxquels est confronté le territoire, afin de trouver un équilibre durable entre mobilité et cadre de vie.

Pour relever ces défis, 6 orientations traduisent les ambitions stratégiques portées par le PDU de la Métropole Rouen Normandie.

Le programme d'actions vient finalement concrétiser le PDU en déclinant ces ambitions dans l'espace et dans le temps.

La première étape de concertation a eu lieu dans le cadre de la révision du PDU de l'ex-CAR.
Ces rencontres rassemblant entre autres les acteurs institutionnels et les associations ont été conçues comme des « boîtes à idées » : leur objectif n'était pas de présenter le diagnostic des déplacements mais d'échanger avec l'ensemble des acteurs concernés par les déplacements, en confrontant des points de vue et en débattant autour des questions clés. Les participants ont été invités à adresser à la Communauté d'agglomération leurs contributions, avant, pendant ou après les ateliers.

Afin de construire l'avenir de son territoire, la Métropole Rouen Normandie a engagé un vaste chantier de révision-élaboration de ses politiques d'aménagement du territoire (PLH, PCET, SCOT).
Dans un souci d'une approche décloisonnée sur l'avenir du territoire, la seconde étape de concertation a ainsi rassemblé les différentes démarches de planification au travers de l'organisation de cafés citoyens, d'une exposition itinérante, d'un séminaire prospectif et de réunions publiques.

Assemblée consultative, transversale et pluridisciplinaire, le conseil consultatif de développement réunit près de 200 acteurs de la vie locale : économiques, syndicaux, sociaux, associatifs, institutionnels, personnalités qualifiées et citoyens volontaires.
Le Conseil Consultatif de Développement a été associé aux moments clés de la démarche et a entre autres matérialisé sa contribution au travers d'un document de recommandations.

L'ensemble des communes de la Métropole Rouen Normandie a ainsi été concerté par grands secteurs géographiques afin qu'elles puissent exprimer leur avis et remarques sur le projet de PDU.

Par ailleurs, tout au long de la démarche, deux instances de suivi technique, le comité technique restreint et le comité technique élargi ont été mobilisés afin d'alimenter la réflexion à la lumière de leurs champs de compétences respectifs.

ÉTAT DES LIEUX-DIAGNOSTIC : 5 ENJEUX POUR RELEVER LES DÉFIS D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN

L'ÉVALUATION DU PDU 2000

Les principes

Le PDU était fondé sur trois principes :

- augmenter la part des transports en commun sur les axes pénétrant les zones agglomérées en reportant, en particulier, le trafic d'échanges lié au motif domicile-travail, effectué sur les pénétrantes en voiture, vers des nouvelles infrastructures de transports collectifs (projets de transports collectifs et pôles d'échanges) ;
- réduire le trafic automobile dans les zones agglomérées en évacuant le trafic de transit du centre vers les infrastructures routières prévues à cet effet ;
- par une action sur le foncier, favoriser les implantations d'habitat et d'activité à l'intérieur du périmètre défini par la rocade afin de limiter le nombre de déplacements mécanisés et d'augmenter la vitesse des déplacements en transports en commun.

Ces trois principes concouraient à la libération d'espaces dans les zones agglomérées permettant une requalification des espaces urbains, une utilisation en sécurité des modes actifs (piétons et vélos), une diminution de la pollution et des nuisances visuelles et sonores, c'est-à-dire une meilleure qualité de la vie.

Le contenu du plan

Les modes de déplacements

Pour présenter une réelle alternative à la voiture particulière, le niveau et la qualité de l'offre des transports collectifs, ainsi que les conditions de déplacements à vélo, devaient s'élever. L'objectif principal dans l'agglomération de Rouen était de rendre les transports collectifs plus compétitifs que la voiture particulière sur les principaux axes radiaux.

Pour répondre à ces besoins de déplacements :

- Plusieurs axes de transports collectifs urbains étaient identifiés :

- transport Est-Ouest de Rouen (TEOR), composé de trois lignes structurantes en site propre, utilisant un tronçon central compris entre le Mont Riboudet et le centre Hospitalier ;
- liaison Sud-Ouest de Rouen (LISOR) de Grand-Couronne à la Bouille, aménagement d'un site propre inséré à l'intérieur de l'échangeur de la voie rapide Sud III ;
- un site propre bus entre le Plateau Nord et le parc des Expositions, aménagement d'un axe Nord-Sud sur le même principe que le TEOR.

- Il était proposé d'accroître l'utilisation du réseau ferroviaire par :

- la mise en place d'une liaison diamétrale desservant la rive gauche Est, Rouen et la Vallée du Cailly ;
- une réorganisation globale du service du réseau ferroviaire de Rouen ;
- une tarification combinée entre les réseaux urbains et interurbains ;
- l'aménagement des gares en pôles d'échanges.

- Il y avait un objectif de détourner le trafic des centres par :

- la réalisation d'infrastructures routières dont l'achèvement de la Sud III, la restructuration des accès au Boulevard Maritime, la voie de jonction Sud, la restructuration du boulevard industriel, la rocade Est et l'étude sur la jonction échangeur de La Vaupalière-RD 43 ;
- la mise en œuvre sur des axes pénétrants de mesures de requalification urbaine et de restriction de la circulation ;

- Des actions étaient ciblées pour favoriser la pratique des modes actifs par :

- une extension de la trame piétonne et un accroissement de la perméabilité du tissu urbain ;
- une amélioration de la sécurité des traversées et des trottoirs ;
- la mise en œuvre du Plan Agglo-Vélo et de mesures complémentaires sur le stationnement.

Coordonner les modes

L'objectif était de coordonner les différents modes de transport par l'aménagement de pôles d'échange et le développement d'une tarification intermodale.

Rendre cohérents urbanisme et transports

Le diagnostic avait mis en évidence la corrélation entre la périurbanisation et l'augmentation du trafic automobile compte tenu de l'organisation spatiale de l'agglomération présentant une forte concentration d'équipements, de services et d'emplois tertiaires dans la commune centre. L'organisation rationnelle du territoire devait donc se préoccuper de déterminer les localisations les plus pertinentes vis-à-vis des différentes offres de transport compte tenu des besoins à satisfaire.

Plusieurs actions étaient proposées afin de remplir ces objectifs :

- les secteurs d'attraction des transports collectifs étaient identifiés avec la volonté d'une traduction dans les documents locaux d'urbanisme sur la structuration urbaine et le dimensionnement des zones d'urbanisation future ;
- l'identification de secteurs de requalification urbaine afin de permettre une démarche globale d'urbanisme à l'échelle de l'agglomération ;
- la construction d'une stratégie foncière permettant le développement d'une offre concurrentielle au périurbain.

Organiser le stationnement

L'objectif était d'agir sur trois leviers importants que sont l'offre de stationnement, la réglementation et la tarification de l'usage pour maîtriser le stationnement.
En conséquence, trois principes avaient été édictés et déclinés dans l'espace, afin d'éclairer la modification des plans de stationnement communaux :

- favoriser le stationnement des résidents ;
- assurer le stationnement lié aux activités économiques ;
- réduire le stationnement des migrants domicile-travail.

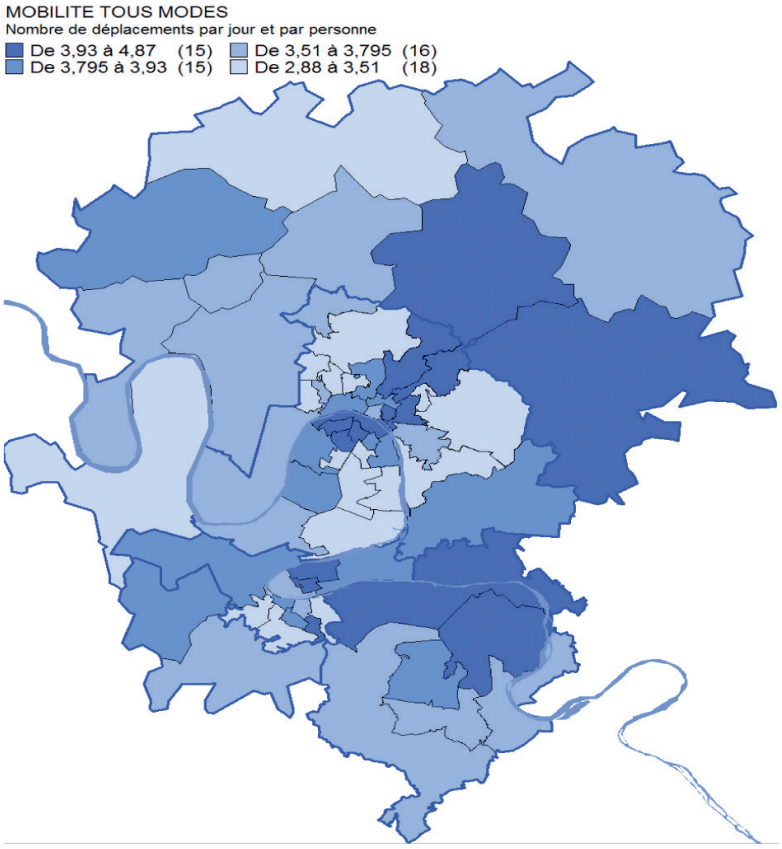
En outre, la communauté d'agglomération proposait d'assurer une fonction de coordination entre les communes pour rendre cohérents ces schémas de stationnement.

Lutter contre la pollution

Afin d'améliorer la qualité de l'air et de diminuer les nuisances sonores, le PDU proposait de limiter la croissance des déplacements effectués en voiture et de modifier l'usage de certaines voiries :
- des mesures de qualité de l'air devaient être régulièrement réalisées afin de mesurer l'impact du PDU au regard des objectifs retenus ;
- les principaux points noirs en matière de bruit devaient être identifiés afin de proposer des mesures de lutte contre le bruit.

Le bilan

Comme mentionné dans l'évaluation de l'application du PDU (2000-2010) réalisée en 2008, le faible niveau d'atteinte des objectifs semble lié à plusieurs facteurs.
L'agglomération rouennaise souffrant d'un déficit important en matière d'infrastructures de communication, le PDU prévoyait de nombreuses réalisations dans ce domaine : quasi achèvement du contournement routier, mise en place de plusieurs lignes de transports en commun en site propre, création de nombreux pôles d'échanges ou parcs relais, requalifications des pénétrantes… Il a permis de dégager une vision d'avenir qui reste encore d'actualité aujourd'hui.
À l'inverse, à côté des infrastructures routières et de transports collectifs urbains, plusieurs thématiques du PDU souffraient d'un manque d'objectifs précis et d'actions concrètes. C'est le cas notamment des transports de marchandises, du stationnement, de la cohérence Urbanisme et Habitat, voire des modes actifs. Pour l'ensemble de ces thématiques, aucun programme d'action avec le financement et le calendrier correspondants n'avait été défini.
Plusieurs projets allant à l'encontre des orientations du PDU ont pu se faire sans rencontrer de résistances : suppression de couloirs bus, programmation d'équipements publics dans des quartiers mal desservis par les transports en commun…



ANALYSE DU FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE

Les flux et l'équilibre des modes de déplacement

Mobilité générale

À l'échelle du grand périmètre (Aire Urbaine de Rouen, Aire Urbaine d'Elbeuf, SCOT Seine-Eure) de l'Enquête Ménages Déplacements conduite en 2007, environ 2,35 millions de déplacements étaient effectués chaque jour.

Les personnes interrogées effectuaient ainsi en moyenne 3,79 déplacements par jour, cette mobilité plaçant le territoire en milieu de tableau parmi les agglomérations. 1,4 million de déplacements est effectué quotidiennement sur le territoire de l'ex-Communauté de l'Agglomération Rouennaise. Après une forte hausse entre 1983 et 1996 (+ 35 %), la croissance de la mobilité générale semble marquer le pas puisqu'elle n'a augmenté que de 6,5 % sur la période 1996-2007. On notera que ce phénomène se retrouve dans les autres agglomérations ayant réalisé une enquête ménages déplacements récemment.

La mobilité restait très variable d'une zone à l'autre puisqu'elle s'étendait de

Le Havre	4,11
Brest	4,09
Grenoble Agglo	4,03
Belfort	3,95
Grenoble total	3,91
Beaujolais	3,89
Toulouse	3,89
Lorient	3,80
EMD 2007	3,79
Béthune	3,79
Clermont	3,73
Montpellier	3,71
Lens	3,66
Dunkerque	3,60
Rennes	3,59
Saint-Étienne	3,59

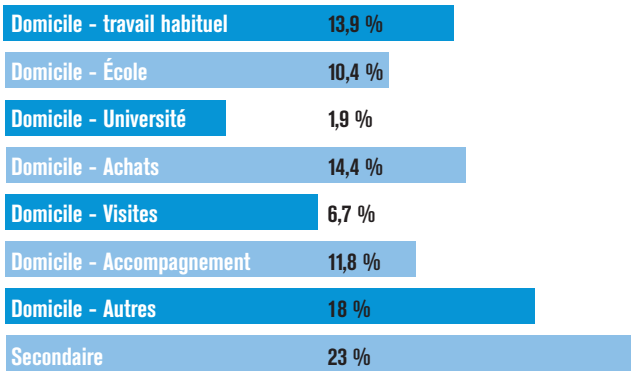
	Nbre déplacements	Mobilité
Tous modes	2 339 359	3,795
Voiture conducteur	1 101 973	1,788
Marche à pied	601 115	0,975
Voiture passager	364 150	0,591
TCU	153 668	0,249
Autre TC	40 434	0,066
Vélo	23 346	0,038
2 roues < 50 cm^3	10 903	0,018
2 roues > 50 cm^3	6798	0,011
Autres	36 972	0,05

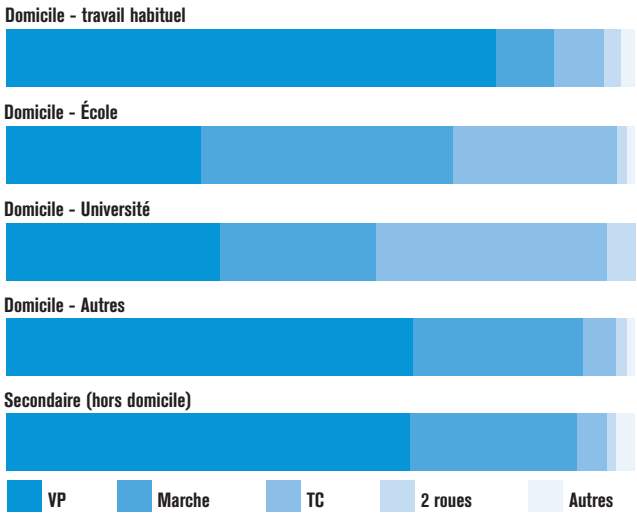
Voiture conducteur	47,1 %
Marche à pied	25,7 %
Voiture passager	15,6 %
TCU	6,6 %
Autre TC	1,7 %
Vélo	1 %
2 roues < 50 cm^3	0,5 %
2 roues > 50 cm^3	0,3 %
Autres	1,6 %

2,88 déplacements par jour et par personne pour Oissel à 4,87 pour Rouen Est. Toutefois, aucune logique spatiale ne semblait se dégager, les plus fortes mobilités touchant à la fois des quartiers centraux, des banlieues résidentielles (plateaux nord de l'agglomération rouennaise, Cléon…) ou encore des espaces périphériques plus ruraux.
47,1% des 2,35 millions de déplacements sont effectués en voiture conducteur. Avec ce mode principal, 1,78 déplacement est effectué par jour et par personne. Sur l'ensemble des modes mécanisés, la part de marché du mode « voiture conducteur » est de 63,4%.
Les déplacements effectués en tant que passager d'une voiture sont nombreux avec une part modale de 16,8 %. Ces déplacements des passagers représentent 24,8 % du total des déplacements effectués en voiture.
Les transports collectifs urbains (tramway et bus urbain) représentent près de 80 % du total des déplacements effectués en transports collectifs, les autres modes étant le train, les cars interurbains, le transport scolaire et le transport assuré par l'employeur.

La catégorie « autres modes » regroupe les passagers de taxi, les véhicules utilitaires (fourgon, camionnette), les poids lourds, les transports fluvial, maritime ou aérien. Sa part modale reste très faible.
L'utilisation de l'automobile connaît un sérieux frein puisque le nombre de déplacements a quasiment stagné entre 1996 et 2007 alors qu'il avait augmenté de 51,8 % sur la période précédente. La voiture reste de loin le mode de déplacements le plus utilisé mais sa part modale (80,4 %) a perdu près de 3 points alors qu'elle avait augmenté de 6,5 points entre 1983 et 1996.
L'utilisation des transports collectifs a connu une forte croissance entre 1996 et 2007 (+ 20,2 %) qui se traduit par une augmentation de sa part modale de 2 points pour atteindre désormais 15,2 % du total des modes mécanisés. Désormais, plus de 145 000 déplacements quotidiens sont effectués par ce mode de transport dans l'agglomération.
Le vélo est le mode de déplacements qui a connu la plus forte croissance (+ 55,9 %), néanmoins son utilisation reste très faible avec 1,6 % de part modale et environ 15 000 déplacements quotidiens.
Enfin, seuls les deux roues motorisés ont connu une évolution négative du nombre de déplacements devenant désormais inférieur à ceux effectués en vélo.
Les déplacements secondaires, c'est-à-dire ceux n'ayant aucune extrémité au domicile, sont de loin les plus nombreux puisqu'ils représentent 23 % de l'ensemble des déplacements devant la catégorie « Autres » qui regroupe notamment les déplacements

	Nombre de déplacements		Évolution	
Modes de déplacements	**CAR 1996**	**CAR 2007**	**1996-2007**	**1983-1996**
Tous modes	1 299 302	1 384 217	+ 6,5 %	+ 35 %
Marche à pied	384 219	430 176	+ 12 %	+ 24,6 %
Vélo	9 597	14 965	+ 55,9 %	- 41,7 %
2 roues motorisés	16384	11 634	- 29%	
VP	761 157	766 737	+ 0,7 %	+ 51,8 %
TC	121 111	145 540	+ 20,2 %	+12,4 %
Autres	6833	15 259	+ 123,3 %	ND





pour la nourrice ou la crèche, les démarches de santé, les loisirs…
La part du motif domicile-travail est peu élevée, toutefois ces 13,9 % ne concernent que les déplacements effectués directement entre le domicile et le travail. (Ainsi, lorsque qu'une personne dépose un enfant à la crèche ou effectue un achat par exemple sur le trajet du travail, on ne comptabilise aucun déplacement domicile-travail.)

L'utilisation d'un mode de déplacements est très variable selon le motif. Pour les trajets domicile-travail, la voiture est de très loin le mode le plus utilisé (78 %). Sa part reste élevée pour les motifs « autres » et les déplacements secondaires qui se font rarement en transports collectifs.
Les transports collectifs sont le premier mode de déplacements pour rejoindre l'université devant la voiture avec une part de marché de 37 %. C'est également pour ce motif que les deux roues connaissent leur meilleure part de marché même si celle-ci reste faible (3,6 % pour l'ensemble des deux-roues et 2,6 % pour le vélo). La marche est le mode de déplacements privilégié des plus jeunes pour se rendre à l'école avec une part de marché de 40 % devant la voiture en passager (31 %).

La voiture reste très utilisée pour des déplacements de courte distance : 27,6 % concernent en effet des déplacements inférieurs à 2 km et 54,1 % des déplacements inférieurs à 5 km.
Les déplacements en transport en commun urbain sont le plus souvent compris entre 2 et 3 km. Moins de 15 % sont supérieurs à 10 km.

	Voiture	TCU	Autre TC	Vélo	Marche	Ensemble
Moins de 500 m	2,1	1,7	0,6	8,7	43,6	13,5
500 à 1000 m	6	1,7	0,7	13,4	39,8	15,2
1000 à 2000 m	19,5	9,1	9,9	45,1	12,1	17,3
2000 à 3000 m	10,7	17,1	7,5	13,9	2,2	9,1
3000 à 4000 m	7,9	14	3,9	5,4	1,3	6,4
4000 à 5000 m	7,9	11,8	6	2,6	0,4	6,1
5000 à 6000 m	5,7	8	4,8	2,6	0,2	4,2
6000 à 7000 m	4,4	6,6	4,8	1,5	0,1	3,3
7000 à 8000 m	3,9	7,0	3,8	1,2	0,1	3
8000 à 9000 m	3,1	6,3	2,8	1,3	0	2,3
9000 à 10 000 m	4,1	3	7,2	0,4	0	2,8
10 000 à 15 000 m	9,7	7,3	21,5	1,1	0,1	7
15 000 à 20 000 m	5,8	2,7	8,8	1,8	0	3,7
Plus de 20 000 m	9,3	3,6	17,7	0,8	0	6
Ensemble	100	100	100	100	100	100

Les autres transports collectifs (train, cars,…) sont davantage utilisés pour des déplacements plus longs : 48 % sont supérieurs à 10 kilomètres.
Le vélo est utilisé prioritairement pour des déplacements de courte distance : 22 % sont inférieurs à 1 km et 81 % sont inférieurs à 3 km.
Enfin, logiquement, la marche à pied est utilisée pour des déplacements de très courte distance : 43,6 % sont inférieurs à 500 mètres et 83,5 % inférieurs à 1 km.

La mobilité fine à l'échelle de la Métropole Rouen Normandie

1,6 million de déplacements est effectué par jour sur le périmètre de la Métropole Rouen Normandie.
La majorité des flux de déplacements est interne aux secteurs, avec une majorité de flux sur le secteur de Rouen (346 000 déplacements) et de la rive Sud (316 000 déplacements), 50 % de la population de l'agglomération résidant dans ces 10 communes.
Les flux entre les secteurs restent majoritairement orientés vers Rouen avec des liens entre le secteur de la Rive Sud et Rouen (125 000 déplacements), entre le secteur du Plateau Nord-Vallée du Cailly-Canteleu et Rouen (127 000 déplacements) qui restent dominants, pesant pour 1/3 des déplacements entre secteurs. En complément, des flux de rocade sont observables mais dans des proportions moins importantes.

LES FLUX ET L'ÉQUILIBRE DES MODES DE DÉPLACEMENT DIFFICULTÉS / OPPORTUNITÉS

- Une agglomération fortement polarisée par la ville centre.
- Une répartition modale très variable selon les secteurs.
- La majorité des flux est interne aux secteurs avec une part modale forte pour les transports collectifs dans les espaces urbains.
- Des flux périphériques se dessinent.
- Le réflexe voiture opère toujours sur les courtes distances.
- L'utilisation des transports collectifs a connu une forte croissance, l'utilisation de l'automobile stagne et l'utilisation du vélo reste faible.
- Un déplacement est majoritairement justifié par plusieurs motifs.
- Une mobilité générale qui semble marquer le pas.

LES ENJEUX

- Assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain.
- Organiser une mobilité alternative au tout voiture pour les périurbains.

Une organisation de réseaux de transports collectifs classiques performants rendue difficile par la dispersion de l'habitat.

- Développer l'usage des transports en commun : prendre en compte les facteurs d'attractivité.

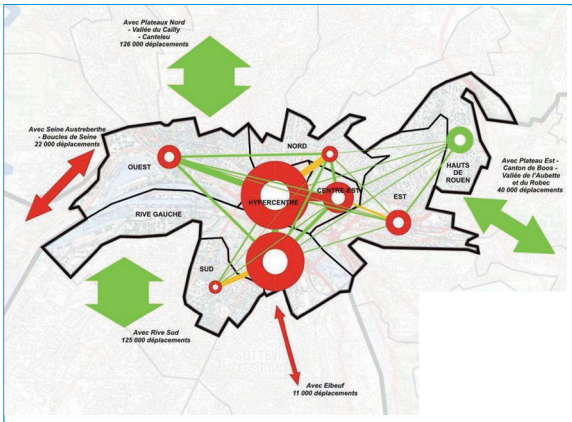
Une organisation des réseaux de transports collectifs en adéquation avec les besoins des territoires.

- Repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain.

Une évolution des pratiques qu'il faut accompagner au travers de l'aménagement de l'espace.

- Mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison.

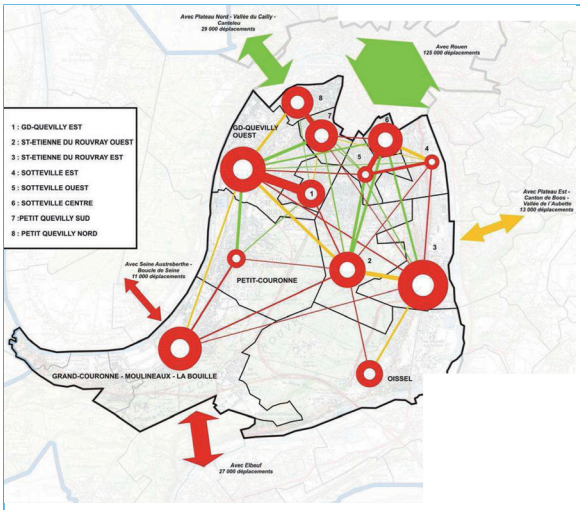
SECTEUR DE ROUEN



Flux internes
346 000 déplacements tous modes
Flux avec les autres secteurs
324 000 déplacements tous modes 126 000 déplacements avec Plateau Nord-Vallée du Cailly-Canteleu 125 000 déplacements avec Rive Sud 40 000 déplacements avec Plateau Est 22 000 déplacements avec Austreberthe 11 000 déplacements avec Elbeuf
Répartition modale

MAP	Vélo	Autres T.C.	V.P.	TCU
40,0 %	2 %	2,6 %	45 %	10,4 %

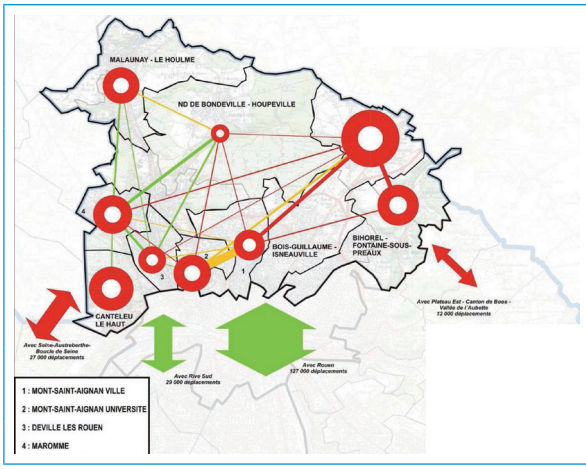
SECTEUR RIVE SUD



Flux internes
316 000 déplacements tous modes
Flux avec les autres secteurs
206 000 déplacements tous modes
125 000 déplacements avec Rouen 29 000 déplacements avec Plateaux Nord-Vallée du Cailly-Canteleu 27 000 déplacements avec Elbeuf 13 000 déplacements avec Plateau Est 11 000 déplacements avec Austreberthe
Répartition modale

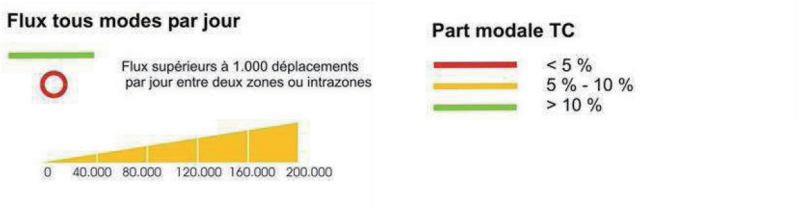
MAP	Vélo	Autres T.C.	V.P.	TCU
29,0 %	1 %	4,4 %	60 %	5,6 %

SECTEURS PLATEAU NORD-VALLEE DU CAILLY-CANTELEU

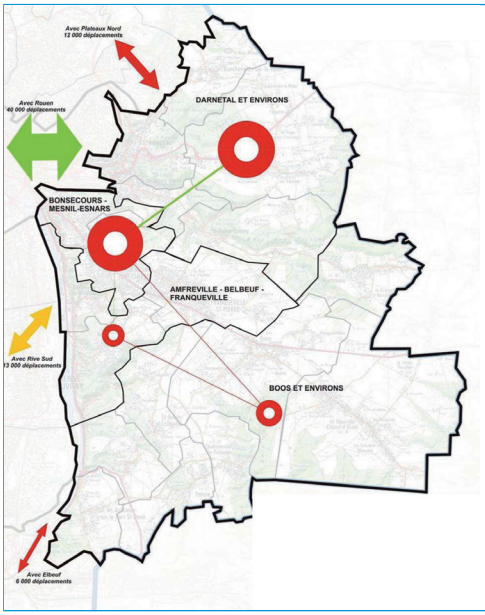


Flux internes
226 000 déplacements tous modes
Flux avec les autres secteurs
197 000 déplacements tous modes
127 000 déplacements avec Rouen 29 000 déplacements avec Rive Sud 27 000 déplacements avec Austreberthe 12 000 déplacements avec Plateau Est
Répartition modale

MAP	Vélo	Autres T.C.	V.P.	TCU
21,0 %	1 %	3,1 %	70 %	4,9 %



SECTEURS VALLEE DE L'AUBETTE ET DU ROBEC-PLATEAU EST-CANTON DE BOOS

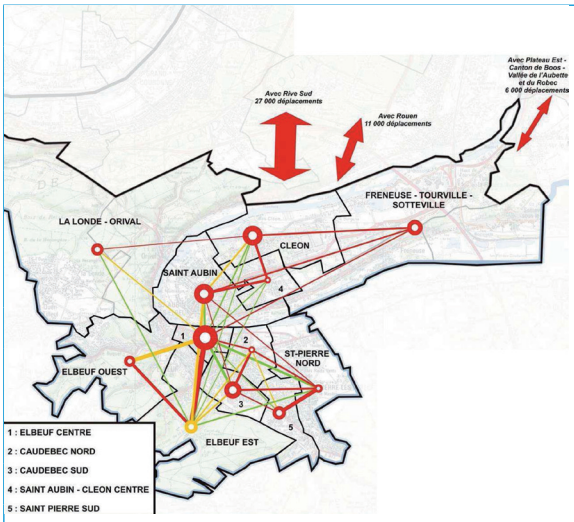


Flux internes
87 000 délpacements tous modes
Flux avec les autres secteurs
75 000 déplacements tous modes 40 000déplacements avec Rouen 13 000 déplacements avec Rive Sud 12 000 déplacements avec Plateau Nord 6 000 déplacements avec Elbeuf

Répartition modale

MAP	Vélo	Autres T.C.	V.P.	TCU
18 %	1 %	2,5 %	76 %	2,7 %

SECTEUR ELBEUF

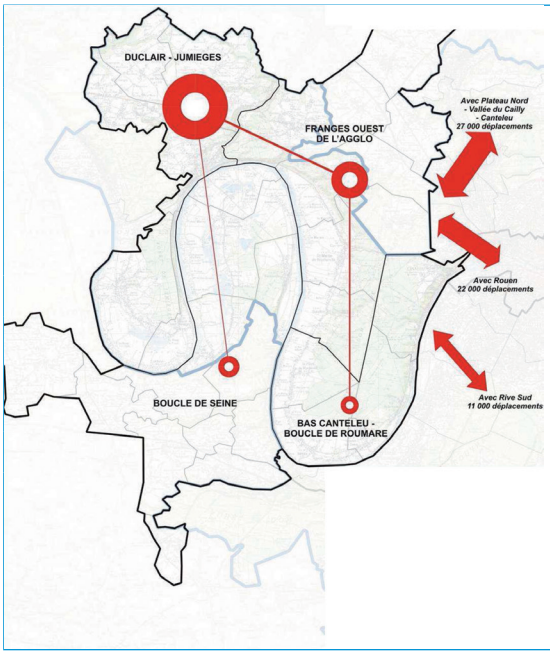


Flux internes
156 000 déplacements
Flux avec les autres secteurs
50 000 déplacements
27 000 déplacements avec Rive Sud 11 000 déplacements avec Rouen 6 000 déplacements avec Plateau Est

Répartition modale

MAP	Vélo	Autres T.C.	V.P.	TCU
27 %	1 %	3,8 %	64 %	4,2 %

SECTEUR AUSTREBERTHE-BOUCLES DE SEINE



Flux internes
52 000 déplacements tous modes
Flux avec les autres secteurs
64 000 déplacements tous modes
27 000 déplacements avec Plateau Nord 22 000 déplacements avec Rouen 11 000 déplacements avec Rive Sud

Répartition modale

MAP	Vélo	Autres T.C.	V.P.	TCU
14,7 %	1 %	4 %	80 %	4,9 %

ANALYSE DU FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE

Les transports collectifs

Le réseau de transports collectifs sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie s'articule autour de trois grands réseaux : ferroviaire régional, interurbain départemental et transports collectifs urbains.

Le réseau ferroviaire régional

Le réseau ferroviaire haut-normand est organisé en étoile à cinq branches, offrant des liaisons vers le Havre, Amiens/Lille, Dieppe, Paris et Caen. La gare de Rouen, véritable hub ferroviaire, permet ainsi de rejoindre les principales villes de la Région Haute-Normandie et de desservir l'ensemble des 8 autres gares qui irriguent le territoire de la Métropole Rouen Normandie.
Malgré la mise en place du cadencement en 2008 qui a permis de renforcer substantiellement l'offre, le réseau ferroviaire se heurte aujourd'hui à des contraintes structurelles (bifurcations / configuration de la gare de Rouen Rive Droite) qui limitent le développement du trafic.
Depuis la régionalisation des transports collectifs, le réseau ferroviaire d'intérêt régional est en capacité de répondre à des déplacements en « cabotage » grâce à un maillage de haltes urbaines sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie, permettant d'offrir des temps de parcours performants de nature à concurrencer la voiture.
Aussi, au-delà des fréquences et des amplitudes qui trouvent une limite par la configuration actuelle du réseau, les gares sont de véritables portes d'entrée sur le réseau ferroviaire. Néanmoins, elles restent aujourd'hui insuffisamment connectées au tissu urbain et ne sont pas bien articulées avec les autres réseaux de déplacement impactant leur accessibilité, leur lisibilité et leur compétitivité.
Cette offre ferroviaire est complétée par deux lignes de car : Rouen/Pont-Audemer et Rouen/Evreux/Verneuil.

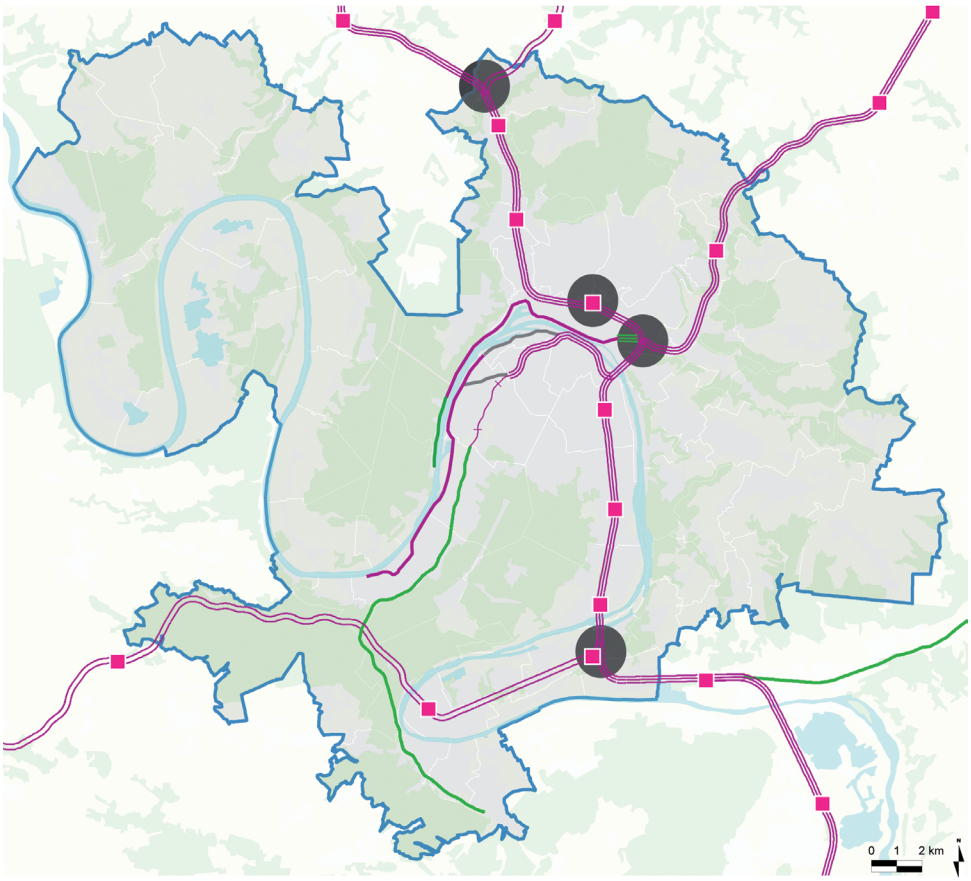
En outre, ce réseau de lignes est complété par un faisceau de lignes fret concentrées en rive gauche de Seine. Ces lignes desservent le port d'une part et les nombreux établissements embranchés liés à l'activité industrielle d'autre part. En rive droite on retrouve une voie unique, non électrifiée qui longe la Seine et dessert la partie rive Nord du port de Rouen.

Depuis la gare de Rouen Orléans une ligne à voie unique non électrifiée, traverse les communes de Petit-Quevilly, Grand-Quevilly, Petit-Couronne et Grand-Couronne et rejoint Elbeuf et St Pierre les Elbeuf. Cette ligne n'est pas exploitée pour les services voyageurs.

« Le site de la gare rive droite connait une vocation ferroviaire depuis 1847. S'il a été façonné par un siècle et demi de développements, ses installations sont anciennes : les postes d'aiguillage mis en service au début du XX^e siècle assurent toujours la sécurité mais ne sont pas performants et le plan de voies n'a pas évolué depuis 1928, malgré des trafics qui n'ont plus rien à voir avec ce qu'ils étaient il y a presque un siècle. Cette configuration limite le nombre de trains que la gare peut accueillir. »
Gare qui reçoit tous les trains nationaux, régionaux et périurbains, elle est un équipement majeur des déplacements.

À plus long terme, le projet de nouvelle gare de Rouen et de réorganisation du nœud ferroviaire rouennais est la seule solution qui permette une augmentation substantielle des dessertes aussi bien locales, régionales et interrégionales. Etudiée depuis 2003, le projet est aujourd'hui partie intégrante de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (L.N.P.N.) qui a été présentée au débat public par RFF en 2011-2012.

À la naissance de la CREA au 1er janvier 2010, le Périmètre de Transports Urbains a évolué corrélativement aux nouvelles limites administratives de l'agglomération. L'organisation du réseau de transport urbain s'est ainsi appuyée sur des gestions préexistantes à l'échelle de l'ex Communauté d'Agglomération de Rouen et de l'ex-Communauté d'Agglomération d'Elbeuf et des Boucles de Seine. En complément, un nouveau service de transport à la demande, FILO'R, a été mis en place et la CREA s'est substituée au Département de Seine-Maritime pour les anciennes liaisons départementales interurbaines et les services scolaires.



Territoire de Rouen Métropole Normandie

Infrastructures ferroviaires

Gares et haltes ferroviaires

Ligne mixte double voie / électrifiée
Ligne mixte double voie / non électrifiée
Ligne mixte voie unique / électrifiée
Ligne mixte voie unique / non électrifiée

Ligne fret double voie / électrifiée
Ligne fret voie unique / non électrifiée

Ligne non exploitée

Zone de conflit

Point dur du réseau

métropole ROUEN NORMANDIE

Octobre 2014 - Service Etudes Prospectives et Grands Projets de Mobilité



De nouvelles rames de tramway plus capacitaires ont été mises en service en 2012 permettant de transporter 40 000 passagers supplémentaires chaque jour.

Fréquence des bus aux heures de pointe, couverture du réseau pendant les vacances scolaires, temps de parcours optimisé… La Métropole a proposé un plan d'accompagnement à la réouverture du pont Mathilde.

Pour pallier le manque de bus aux heures de forte affluence, les samedis, en soirée et en période de vacances scolaires, la Métropole a décidé de mettre en place cinq lignes FAST remplaçant les lignes 7, 4, 10, 16 et 21. Ces lignes, qui sont dorénavant appelées respectivement lignes F1 à F5, permettront un trajet plus rapide grâce à de nouveaux tracés et donc des passages plus fréquents aux heures d'affluence.

L'idée est que ces cinq lignes FAST deviennent un centre de gravité du réseau de transports en commun de la Métropole, à l'instar du tramway et des lignes TEOR actuellement.

La géographie des lieux, coincée entre la Seine et les coteaux, contraint ces lignes à circuler sur un tronc commun de 8 Km entre la bifurcation de Tourville au sud et Darnetal au nord.
Les contraintes topographiques ont nécessité la réalisation de nombreux ouvrages d'art : Viaduc de Tourville, viaduc de Oissel, viaduc d'Eauplet, tunnel Ste Catherine, tunnel St Hilaire, tunnel Beauvoisine, tunnel St Maur, tunnel du Mont Riboudet, tunnel de Pissy Poville, viaducs de Malaunay, viaduc de Barentin.

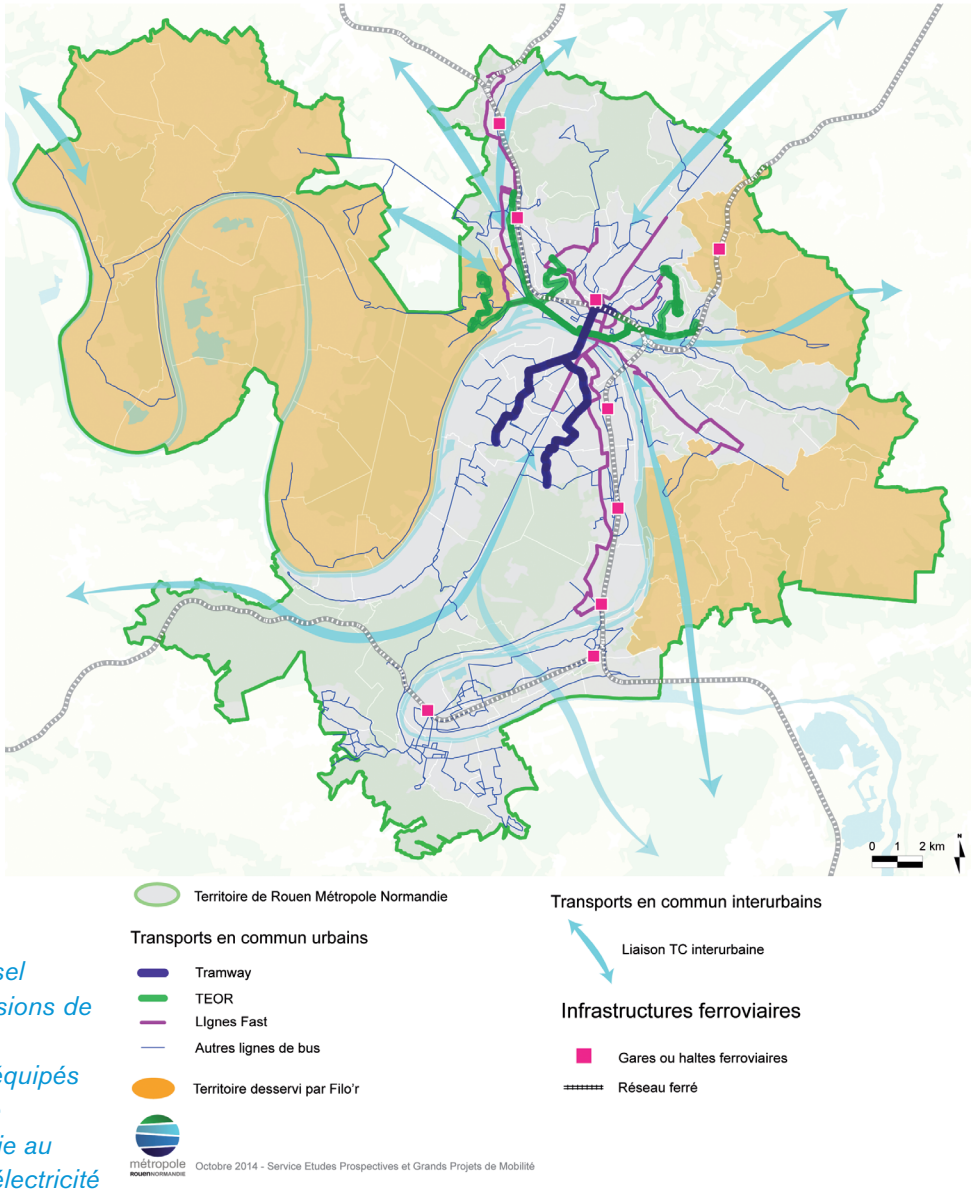
Le réseau interurbain départemental

Les lignes interurbaines départementales sont organisées selon une logique radiale, reliant entre eux les principes pôles urbains des départements de Seine-Maritime et de l'Eure.
Elles permettent ainsi aux personnes extérieures à l'agglomération d'accéder aux centres de Rouen et d'Elbeuf.
Cependant, des temps de parcours peu compétitifs, dictés par une nécessité de drainer finement le territoire, renvoient à une utilisation majoritairement orientée vers les scolaires.

Le réseau de transports collectifs urbains

Le réseau de transport collectif urbain ASTUCE dessert l'ensemble des communes du territoire de la Métropole Rouen Normandie.
Il s'organise autour de quatre principaux produits qui dessinent l'armature du réseau : les lignes urbaines, les lignes de dessertes périphériques, le transport à la demande et les lignes à vocation scolaire.
L'ensemble du réseau accueille plus de 50 millions de voyages par an (200 000 voyages par jour). Les lignes urbaines desservent les quartiers les plus denses de l'agglomération. Les lignes de dessertes périphériques et le transport à la demande complètent cette offre en maillant le reste du territoire.
La majorité de la fréquentation du réseau se concentre aujourd'hui sur sept lignes qui représentent à elles seules plus de 73% du trafic et 40% de l'offre.

Le réseau à haut niveau de service (Tramway +TEOR) constitue l'épine dorsale de lignes urbaines, supportant 2/3 des usages.
Les 2 lignes du tramway supportent plus de 30 % du trafic, faisant le lien entre les communes de la rive gauche et le centre ville historique de Rouen. Même si on a pu observer une stagnation de la fréquentation ces dernières années, celle-ci était principalement imputable à une saturation aux heures de pointe qui a conduit la CREA à déployer le projet d'accroissement de sa capacité.
Le bus à haut niveau de service TEOR (3 lignes : T1, T2, T3) faisant le lien entre l'Est et l'Ouest de l'espace urbain (mis en service en 2001 puis prolongé en 2007 puis 2008), supporte quant à lui plus de 30 % du trafic, il connait depuis sa mise en service une croissance continue (+10 %/an).



-70 % du parc roule désormais au biodiesel (Moins 15 % d'émissions de CO_2),
-Les tramways sont équipés d'une technologie de récupération d'énergie au freinage (80 % de l'électricité générée au freinage est récupéré),
-Les nouveaux bus sont équipés d'échappements verticaux conformément aux prescriptions de l'ex-Programme de Surveillance de la Qualité de l'Air (PRQA), ainsi que de différents systèmes de dépollution permettant de répondre à la norme Euro 6,
-Un véhicule hybride électrique/diester est en circulation sur le réseau afin de tester ses performances en situation réelle.

Les autres lignes représentent 40 % du trafic avec la desserte des plateaux Est, des plateaux Nord, de la rive Gauche et du territoire elbeuvien qui pèsent sur la fréquentation du réseau.
Néanmoins, soumises aux aléas de la circulation et avec des fréquences de passage qui restent variables comparées aux lignes structurantes du réseau, leurs fiabilités sont impactées.

L'armature du réseau est organisée :

- sur le secteur urbain rouennais, en étoile autour du point de correspondance du Théâtre des Arts (11 % des flux du réseau), limitant ainsi les possibilités de déplacements.
Cette organisation centralisée évolue progressivement vers un réseau maillé avec les travaux d'amélioration de la ligne F1 qui ont ainsi permis de créer de nouveaux lieux de correspondance dans la centralité.
- sur le secteur urbain elbeuvien, en faisceau autour de la Ville d'Elbeuf et en lien avec la Ville de Oissel, point de contact avec le secteur rouennais.



Pour **les lignes de dessertes périphériques**, la fréquentation a augmenté avec le renforcement des services mis en place.
Néanmoins le problème des espaces insuffisamment denses et les distances à parcourir handicapent la compétitivité des lignes.
Avec une fréquentation liée à la configuration géographique des zones desservies plutôt qu'à leur nombre d'habitants, le transport à la demande a, quant à lui, trouvé ses usagers avec une mobilité principalement orientée vers les points d'échanges (83 %) plutôt qu'en intra-zone (17 %).

En 2012, les points durs sur l'itinéraire de la ligne F1 ont été traités afin de la rendre plus compétitive et plus attractive. Depuis, une hausse de fréquentation significative a été observée.

Concernant les utilisateurs des transports collectifs urbains, l'analyse de leurs profils témoigne d'une surreprésentation des usagers captifs au regard d'autres collectivités, avec une part importante des motifs études (36 %) et travail (18 %) au détriment des motifs loisirs (10 %) et achats (13 %).

Afin de faciliter l'accès aux informations liées à ce nouveau réseau *Astuce*, un site internet unique est désormais en ligne ainsi qu'un site mobile ou encore une application pour smartphone.
Il apporte des informations en temps réel et permet aux voyageurs d'effectuer une recherche d'itinéraire, de consulter les horaires ou d'acheter leurs voyages en ligne.

Le 4 juillet 2011, la CREA lançait FILO'R, le nouveau service de transport sur un coup de fil. Il permet de mieux desservir en transports en commun les 50 000 habitants de 34 « petites » communes de la Métropole Rouen Normandie.



LES TRANSPORTS COLLECTIFS DIFFICULTÉS / OPPORTUNITÉS

- Un développement radial des transports collectifs qui limite les possibilités de déplacement.
- Une surreprésentation d'une clientèle captive au regard d'autres collectivités.
- Un manque de valorisation de l'outil ferroviaire, malgré un maillage important, pour les déplacements de proximité.
- Un système ferroviaire à saturation.
- Une offre de transports collectifs urbains importante mais diffuse.
- Un réseau de bus à haut niveau de service, épine dorsale du réseau, en voie de saturation.
- Une offre de lignes interurbaines dense mais des temps de parcours trop longs pour représenter une réelle alternative à la voiture.

LES TRANSPORTS COLLECTIFS LES ENJEUX

- Assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain.
- Organiser une mobilité alternative au tout voiture pour les périurbains.

Compétitivité des transports collectifs.

- Développer l'usage des transports en commun : prendre en compte les facteurs d'attractivité.

Organisation des réseaux et des services de transports collectifs en adéquation avec les besoins des territoires.

- Repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain.
- Mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison.

Le stationnement

L'offre communale

Avec un total de 0,25 place publique par habitant et par emploi, l'offre de stationnement public en cœur d'agglomération est élevée (moyenne française : 0,13).

À Rouen

Afin de favoriser la vitalité socio-économique du centre-ville et d'encourager un transfert de la voiture vers les modes économes en énergie, la Ville de Rouen a mis en place un nouveau plan de stationnement en 2012 qui réorganise les secteurs réglementés et payants en deux zones (Courte durée / Moyenne durée) et marque un infléchissement du nombre de places gratuites. Par ailleurs, 8 zones de stationnement résidentiel ont été développées avec des forfaits journaliers et hebdomadaires. La ville comprend par ailleurs plusieurs parkings en ouvrage dont la majorité lui appartient.
Un bilan complet devra être réalisé à moyen terme sur les bénéfices de ce nouveau plan.

À Elbeuf

Deux zones de stationnement sur voirie sont réglementées et payantes (Courte durée / Moyenne durée).

Dans la majorité des autres communes de l'agglomération

L'offre est égale à la demande ce qui ne génère pas de problème de disponibilités des places. Néanmoins, deux situations de tension apparaissent :

- sur des espaces de stationnement à proximité des transports collectifs (Darnétal, Notre-Dame-de-Bondeville…) ;
- en périphérie de la Ville de Rouen.

En complément, le stationnement s'effectue aussi sur des parkings et garages privatifs. Cette offre est dimensionnée par les ratios imposés par les Plans Locaux d'Urbanisme dans le cadre des projets de construction.

Un levier au service d'une politique des déplacements

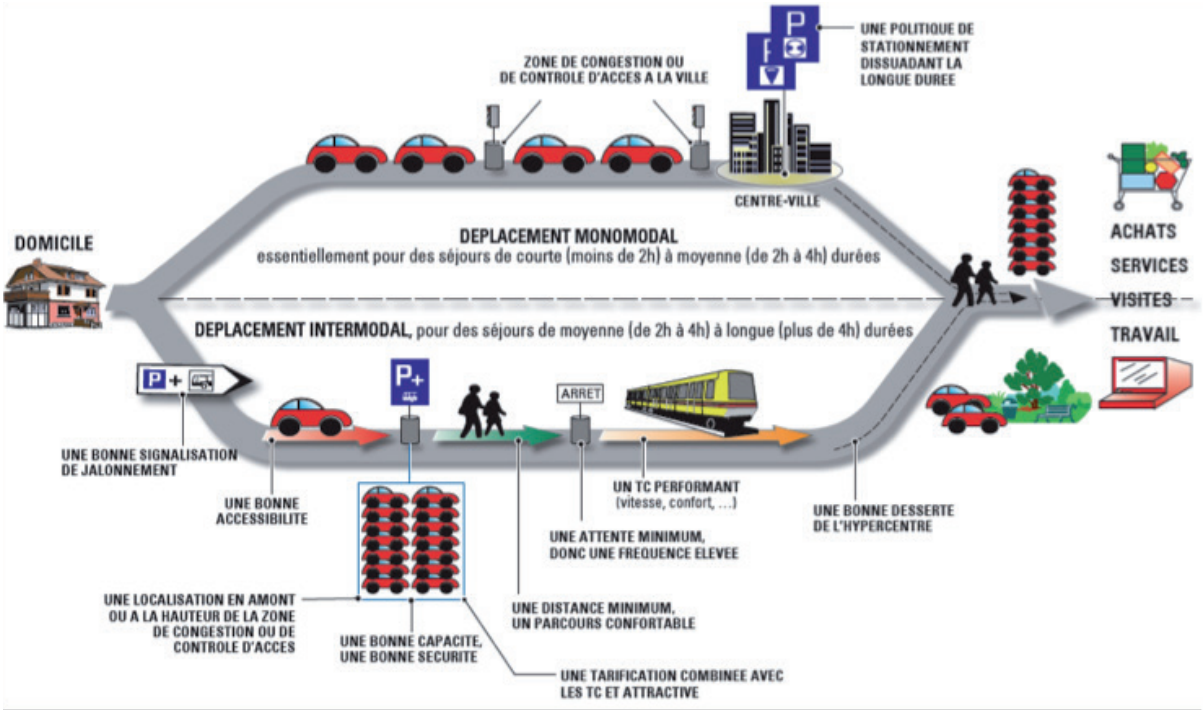
Il existe un lien étroit entre l'efficacité d'une politique sur les transports collectifs et les stratégies locales de stationnement. En effet, un changement de mode de transport doit s'accompagner d'un gain de temps de parcours pour s'avérer attractif. La facilité de stationnement au lieu de destination couplée à l'absence d'une offre résidentielle diurne à un coût admissible pour le budget des ménages concourent à inciter les actifs à utiliser l'automobile pour leurs déplacements domicile-travail.

On peut ainsi distinguer différents usagers aux comportements contrastés :

- le résident fixe qui ne désire pas utiliser son véhicule ;
- le résident dynamique qui utilise son véhicule dans la journée ;
- le pendulaire fixe qui n'utilise pas son véhicule pendant le travail ;
- le pendulaire dynamique qui utilise souvent son véhicule pendant le travail ;
- le client, le visiteur diurne qui est concerné par le commerce, le tertiaire et les loisirs ;
- le client, le visiteur nocturne qui est essentiellement un consommateur de loisirs.

Les choix de répartition de l'offre entre les divers types d'usagers auront de fait une influence directe sur l'ensemble des caractéristiques de la mobilité, dont le report modal.

Il convient donc de hiérarchiser l'espace en favorisant ou dissuadant l'accès pour certaines catégories d'usagers, dans un souci d'une utilisation rationnelle du territoire urbain et des infrastructures de transports collectifs.



LE STATIONNEMENT DIFFICULTÉS / OPPORTUNITÉS

- La Ville de Rouen a mis en place une nouvelle politique de stationnement dont il conviendra d'évaluer les effets à moyen terme.
- Un report des véhicules d'une commune à l'autre pour cause de coûts différents.
- Des points de tension sur des espaces à proximité des transports collectifs.
- La facilité de stationnement encourage l'utilisation de l'automobile et handicape le report modal.
- Le stationnement de longue durée des migrants domicile-travail doit être réduit au profit du stationnement de courte durée lié aux activités économiques et du stationnement résidentiel.
- Un enjeu pour une utilisation rationnelle de l'espace public urbain.

LE STATIONNEMENT LES ENJEUX

- Assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain.
- Organiser une mobilité alternative au tout voiture pour les périurbains.
- Développer l'usage des transports en commun : prendre en compte les facteurs d'attractivité.

Repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain.

- Mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison.

Le projet de liaison A28-A13 et son barreau de raccordement, en désengorgeant le centre-ville de Rouen et en améliorant les liaisons entre Rouen et l'Eure, contribuent à l'amélioration de la qualité de vie dans le cœur de l'agglomération rouennaise, au développement urbain et à la dynamique économique régionale.

Les infrastructures routières

L'agglomération se trouve sur deux axes européens : Nord-Sud / Est-Ouest. Le territoire est doté d'un réseau routier dense, avec notamment plusieurs autoroutes :

- deux axes qui tangentent l'agglomération rouennaise : l'A13 (permettant de relier l'agglomération rouennaise à Paris, au Havre et à Caen) et l'A29 (en provenance d'Amiens et en direction du Havre).
- deux axes qui convergent vers le cœur d'agglomération : l'A28 (assurant des liaisons vers Neufchâtel-en-Bray et Abbeville et vers Alençon et Le Mans) et l'A150/A151 (vers Le Havre et Dieppe).

Outre ces infrastructures autoroutières, le périmètre comprend des voiries structurantes nationales ou départementales.

Seine - Austreberthe

Les infrastructures constituent une armature de déplacement pour le territoire assurant les liens entre les pôles de vie du Trait et de Duclair et la zone d'attractivité de Barentin. Les bacs autos constituent un maillon essentiel du réseau viaire du territoire car seuls ces équipements permettent les liaisons entre les deux rives de la Seine (Eure, secteur rive gauche Rouen…).

Vallée du Cailly

La RD 6015 traversant la commune de Maromme permet l'irrigation de la vallée. Par ailleurs, elle constitue le seul barreau de liaison entre le Plateau Nord et le bassin d'Austreberthe (Barentin) ainsi qu'entre les deux voies parallèles (RD 51/ RD 66 et D 6013/D 927) en fond de vallée. Ces axes constituent la structuration viaire de ce territoire.

Plateau Nord

Le maillage routier existant structure le secteur, permettant, entre autres, une bonne desserte de la commune d'Isneauville, en tant que pôle de vie.
Par ailleurs, en cas de fermeture du tunnel de la Grand Mare, les itinéraires de substitution traversent les communes de Bois-Guillaume, de Bihorel et de Rouen. Les caractéristiques de ces voiries ne sont pas adaptées au trafic concerné par cette déviation récurrente (traversées d'un trafic important dont 10 % de poids lourds dans des zones urbaines denses). De plus, la non adaptation des voies de substitution au tunnel de la Grand' Mare engendre un report de trafic sur des voiries connexes telles que la RD 928 entre Isneauville et Rouen.



Nécessité reconnue par les acteurs institutionnels, le 6e franchissement de la Seine à Rouen a été mis en service en 2008, poursuivant l'objectif de créer une liaison Nord-Sud à l'ouest de l'agglomération, afin :
- d'améliorer l'environnement urbain en déchargeant les quartiers ouest de l'agglomération d'un trafic important de transit et d'échange ;
- de fluidifier le trafic dans la traversée de l'agglomération ;
- de développer les activités économiques et favoriser les échanges interrégionaux.
Aujourd'hui, l'absence d'accès définitifs à cet ouvrage d'art ne lui permet pas de remplir sa pleine fonctionnalité.

Rouen

Les boulevards de ceinture, les quais et les pénétrantes dessinent la structuration viaire de ce secteur. Les six franchissements de la Seine présents dans la Ville de Rouen sont regroupés au centre de l'agglomération. Néanmoins, les infrastructures de l'agglomération de Rouen ont été réalisées par section (rocade nord-est et tunnel de la Grand Mare, pont Mathilde, rocade Sud III, , pont Gustave Flaubert,…). Toutes ces infrastructures ont la particularité d'être interconnectées aux boulevards ceinturants le centre-ville. Cette situation concentre donc l'ensemble des flux d'échanges et de transit à proximité du centre-ville de Rouen.

Plateau Est

Les trois principales pénétrantes composées des RN 31, RD 6014 et RD 6015 constituent un réseau viaire draînant pour le territoire. En effet, elles supportent un important trafic de transit et d'échanges. La RD 6014 permet de relier le pôle de vie de Boos et le coeur de l'agglomération de Rouen.
La RD 138 propose une alternative pour éviter le point noir de la place Saint Paul à Rouen.

Rive Gauche

Le réseau viaire de ce secteur est organisé autour de l'A13, la RD 418 et les deux pénétrantes, régulièrement saturées, que constituent la RN 338 et la RD 18E.

Elbeuf

Le réseau viaire dans le secteur est essentiellement structuré autour des infrastructures d'échanges que constituent les voies sur berges et des infrastructures de lien avec les autres territoires, tels que Louviers, le pays du Roumois…
Les flux entre les deux rives sont contraints par les deux ouvrages d'art qui permettent le franchissement de la Seine sur ce secteur.

Le réseau de voirie assure globalement une desserte relativement complète du territoire.
Pourtant, aucun contournement complet ou rocade de type périphérique ne permet d'accueillir le trafic de transit et d'échange dans la zone urbaine et à proximité du centre-ville de Rouen.
Ainsi, les voiries traversant le cœur d'agglomération ont un trafic élevé (supérieur à 50 000 véhicules/jour) car elles supportent ces trafics de transit et d'échanges.
De ce fait, de nombreuses saturations aux heures de pointe des réseaux viaires sont observées avec une diffusion élevée du trafic sur des voies de desserte locale.

Les grands axes du réseau routier structurant de l'agglomération appartiennent à des multiples gestionnaires possédant chacun leur propre organisation avec des moyens différents. Le Département de Seine-Maritime et la Direction Interdépartementale des Rouen Nord-Ouest (DIRNO) possédent les quatre principales voies pénétrantes.Le Grand Port

Chaque année, le service des bacs du Département de Seine-Maritime permet à plus de 10 millions de passagers de traverser la Seine. Sur les huit traversées, six bacs entrent dans la catégorie fluviale (Dieppedalle, Val de la Haye, la Bouille, le Mesnil-sous-Jumièges, Jumièges et Yainville) et deux dans la catégorie maritime (Duclair et Quillebeuf-sur-Seine). Depuis des siècles, le franchissement du fleuve a toujours été d'une importance cruciale dans les relations entre les deux rives de la Seine. Comme tout cours d'eau, la Seine crée une discontinuité dans les échanges entre les territoires avoisinants. En l'absence de gués ou de ponts, les embarcations sont le seul moyen de traverser le fleuve.

Maritime de Rouen dispose également d'avenues portuaires qui supportent un fort trafic de poids lourds.
Quant à la Société des Autoroutes Paris-Normandie (SAPN), elle exploite les autoroutes qui tangentent et desservent l'agglomération au nord et au sud.
En raison de leur diversité, les acteurs présents sur le territoire ne disposent pas tous des mêmes moyens de gestion du trafic et d'intervention. De manière historique, les premiers équipements de gestion de trafic et d'information sont concentrés aux abords du tunnel de la Grand Mare. Plus récemment, la DIRNO a bénéficié de la mise en place d'équipements dynamiques (Panneaux à Messages Variables et caméras) au droit du pont Flaubert qui ont permis une augmentation importante et rapide des moyens de gestion de l'exploitant.
Toutefois, la moindre mesure de gestion du trafic à l'échelle de l'agglomération nécessite l'intervention coordonnée de plusieurs gestionnaires et limite donc les possibilités à la hauteur des moyens d'actions des gestionnaires les moins bien équipés.

LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DIFFICULTÉS / OPPORTUNITÉS

- Les infrastructures de l'agglomération de Rouen ont été réalisées par section et ont la particularité d'être interconnectées aux boulevards du centre-ville.
- Aucun contournement complet pouvant accueillir le trafic de transit n'a été mis en service à proximité de Rouen.
- Les bacs autos constituent un maillon essentiel du réseau viaire du territoire.
- En cœur d'agglomération, les voiries présentent des niveaux de trafic élevés.
- En situation de saturation, le trafic se diffuse sur les voies de dessertes locales.
- En raison de leur diversité, les acteurs présents sur le territoire ne disposent pas tous des mêmes moyens de gestion du trafic et d'intervention.

LES DÉPLACEMENTS INDIVIDUELS MOTORISÉS LES ENJEUX

- Assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain.
- Organiser une mobilité alternative au tout voiture pour les périurbains.
- Développer l'usage des transports en commun : prendre en compte les facteurs d'attractivité.
- Repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain.

Un usage structuré et hiérarchisé du réseau viaire par les véhicules individuels motorisés.

- Mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison.

« La vitesse pratiquée est un facteur de risque particulier dans la mesure où il est presque toujours présent dans une collision comme facteur d'occurrence et/ ou facteur de gravité. En effet, indépendamment de la genèse de l'accident, la marge de réaction des conducteurs pour éviter le choc est déterminé par leurs vitesses. De plus la gravité de l'accident dépend étroitement de l'énergie de choc, donc des vitesses en jeu avant et au moment du choc ».

La sécurité routière en France-Bilan de l'année 2011 / La documentation Française

La sécurité des déplacements

Entre 2001 et 2011, le nombre d'accidents corporels sur le périmètre de la Métropole Rouen Normandie a été divisé par 3, passant de 971 à 308. Tous les modes ont été concernés par cette diminution importante des accidents. Cette baisse s'est accompagnée d'un recul important du nombre de victimes en particulier chez les usagers automobiles. Le nombre de tués a été divisé par 2 sur la même période.

Les 3/4 des accidents surviennent en milieu urbain. Générant plus de mouvements et d'interactions entre les flux, ces espaces sont susceptibles de créer plus de situations accidentogènes, ce qui explique cette répartition conforme au constat établi à l'échelle nationale. La commune de Rouen regroupe 28 % des accidents corporels de la Métropole Rouen Normandie et l'ensemble des communes Rouen / Sotteville-lès-Rouen / Saint-Etienne-du-Rouvray / Grand-Couronne contient la moitié des accidents de la Métropole Rouen Normandie.

Néanmoins, les accidents hors du milieu urbain sont marqués par une forte gravité (91 victimes graves pour 100 accidents). Cette situation peut trouver une explication dans les vitesses pratiquées qui sont plus fortes que dans le milieu urbain.

Plus exposés que les occupants d'une voiture, les usagers des 2 roues et les piétons sont les premières victimes de l'accidentologie (71% des accidents corporels). Les accidents avec un usager vulnérable sont souvent graves puisque 51 % de ces accidents génèrent une victime grave (tué ou blessé hospitalisé).

Des solutions existent pour améliorer la sécurité des déplacements en ville. En redonnant un caractère urbain à des espaces publics devenu trop routiers, en réduisant la vitesse des véhicules et en sécurisant les déplacements des modes actifs, le nombre d'accidents peut diminuer.

LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS DIFFICULTÉS / OPPORTUNITÉS

- Le nombre d'accidents corporels est en baisse.
- Les accidents corporels surviennent majoritairement en milieu urbain mais hors agglomération, ils sont marqués par une forte gravité.
- Les piétons et les cyclistes sont particulièrement touchés.
- La vitesse pratiquée est un facteur de risque particulier.

LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS LES ENJEUX

- Assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain.
- Organiser une mobilité alternative au tout voiture pour les périurbains.
- Développer l'usage des transports en commun : prendre en compte les facteurs d'attractivité.
- Repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain.

Des aménagements qui permettent de sécuriser les usagers les plus vulnérables.

- Mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison.

La CREA a redéfini sa politique en faveur du vélo en 2012 en infléchissant son action en faveur du développement de la pratique du vélo. Le soutien technique et financier au profit des communes est accentué, via un fonds de concours.

Les modes actifs et le partage de l'espace public

Les vélos

En dehors de l'agglomération de Rouen et d'Elbeuf, les aménagements cyclables restent diffus. Pourtant le territoire est jugé attractif pour la pratique du vélo et attire de nombreux cyclistes le week-end, même si le relief et le climat constituent en certains points un frein à la pratique du vélo.
Dans les communes rurales et périurbaines, en dehors des axes structurants qui connaissent le trafic routier principal et des vitesses élevées, la pratique du vélo se fait sur des axes qui ne sont pas particulièrement aménagés à cet effet.
Dans l'agglomération sont aujourd'hui comptabilisés près de 200 km de voies cyclables.

Les stationnements vélos sont répartis sur la quasi-totalité du territoire avec une implantation dominante dans les établissements scolaires, les équipements sportifs, les commerces et les administrations. En complément, 9 parcs vélos fermés à proximité de lignes de transports collectifs sont à disposition des cyclistes sur le territoire de l'agglomération pour favoriser l'intermodalité.



Au total, ont été recensés :
- 43 km de bandes cyclables ;
- 8 km de double sens cyclable (12,5 si l'on tient compte des projets de Rouen à courts termes) ;
- 5 km de couloir bus/vélo ;
- 96 km de pistes cyclables ;
- 120 km de voie mixte piéton /vélo (voie verte, cheminement mode doux sans statut particulier, chemin forestier…) ;

Environ 155 km d'aménagements cyclables (pistes, bandes, couloirs bus/vélos) ont été recensés sur le territoire de la Métropole auxquels s'ajoutent environ 120 kilomètres d'aménagements mixtes piétons / vélos.

Le système CY'CLIC de la Ville de Rouen permet une location en libre-service, de courte durée, de près de 250 vélos sur 20 stations réparties sur la commune.

Contrairement aux transports collectifs dont les raisons d'utilisation sont fondées sur des logiques de fonctionnalité, l'utilisation du vélo repose sur des raisons bien différentes. La santé est largement mise en avant (citée par 57% des sondés) devant l'écologie (citée par 19% des sondés).

La marche à pied

Mode de déplacement actif, bénéfique pour la santé, la marche est accessible à tous. Se déplacer à pied reste le mode le plus efficace pour les trajets courts. La marche à pied est de très loin le mode d'accès principal aux arrêts de transports collectifs, très largement devant les autres modes. La qualité et la lisibilité des abords de ces arrêts est donc essentielle pour en favoriser l'usage.
Il représente 26 % des déplacements. Les personnes interrogées marchent essentiellement pour les déplacements secondaires (24%). Seulement 5% des déplacements à pied sont effectués pour le motif domicile-travail.
Une très forte logique spatiale se dessine avec un modèle centre-périphérie presque parfait.
Des initiatives locales (extension plateaux piétonniers, projet de réappropriation par les piétons des quais bas rive gauche, aménagements de zones de rencontres, mise en place de pédibus, mise en accessibilité des espaces publics…) existent pour encourager et favoriser la pratique de la marche à pied sur l'espace public.
Néanmoins ces aménagements, fruits de logiques et d'initiatives locales, peuvent manquer de cohérence dans leur mise en œuvre à l'échelle de l'agglomération.

LES MODES ACTIFS ET LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC DIFFICULTÉS / OPPORTUNITÉS

- Un faible usage du vélo.
- Une très forte logique spatiale se dessine avec une pratique de la marche à pied forte en centralité urbaine (40 %) mais qui décroit progressivement sur les territoires périurbains (30 %) et ruraux (15 %).
- Un réseau cyclable encore trop marqué par une insuffisance d'aménagements, de nombreuses discontinuités et la présence de segments non conformes à la réglementation.
- Deux offres de location de vélos complémentaires existent sur le territoire.
- Des initiatives locales pour encourager et favoriser la pratique de la marche à pied sur l'espace public.
- Les aires piétonnes sont les mesures les plus visibles de partage de la voirie.
- L'implantation des services dans la proximité et la densité favorisent l'usage des modes actifs.

LES MODES ACTIFS ET LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC LES ENJEUX

- Assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain.

Une construction du tissu urbain qui favorise les déplacements de proximité.

- Organiser une mobilité alternative au tout voiture pour les périurbains.
- Développer l'usage des transports en commun : prendre en compte les facteurs d'attractivité.
- Repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain.

Un aménagement de l'espace public modulant la place accordée aux différents modes de déplacements, compte tenu du caractère des lieux.

- Mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison.

Multimodalité entre deux lieux : les relier par des trajets empruntant des modes de transport différents.
La multimodalité se distingue de la notion d'intermodalité : terme pour envisager la combinaison de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

L'intermodalité et la multimodalité

La multimodalite

Un mode de transport est un outil au service d'un programme d'activité. De plus en plus les usagers adaptent leurs stratégies de déplacement en fonction de ce programme d'activité.
En proposant plusieurs options pour relier différents points du territoire, le concept de multimodalité va ainsi offrir la possibilité aux usagers, en fonction de leurs contraintes et de la pertinence des modes de transport, d'adopter une stratégie rationnelle de déplacement.
Que ce soient des outils qui se développent sur d'autres territoires ou des pratiques qui émergent à l'échelle locale, la question de multiplier les alternatives de déplacement se pose par-delà les solutions de mobilité traditionnelles.
Dans ces circonstances, plusieurs services ont ainsi été identifiés sur le territoire, à des stades de réflexion et d'appropriation variés.

Covoiturage : l'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un (ou plusieurs) passager(s) dans le but d'effectuer tout ou partie d'un trajet commun.

Le covoiturage
Les Départements de Seine-Maritime et de l'Eure ont souhaité apporter une réponse pragmatique à cette pratique en plein essor. Cette réponse prend ainsi plusieurs formes :

- une plateforme commune web et web-mobile qui permet de mettre en relation les usagers,
- un schéma d'aménagement d'aires de covoiturage concerté entre la Région et les 2 Départements, avec une définition technique conjointe des équipements et de la conception générale des aires en Haute Normandie [Sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie, 1 aire réalisée (Les Essarts) et 3 aires en projet (Boos / Maison Brûlée / Tourville-la-Rivière)],
- la création de partenariats notamment dans le cadre des plans de mobilité pour inciter à la pratique.

« *Le covoiturage se met en place très progressivement mais ce n'est pas qu'une vue de l'esprit ou un souhait que les élus peuvent avoir. Le covoiturage est déjà pratiqué. Nous avons posé la question : « Avez vous déjà pratiqué le covoiturage » ? À peu près un quart des personnes enquêtées a pratiqué le covoiturage et il ne s'agit pas de covoitureurs réguliers. Toutefois, si certains l'ont déjà pratiqué, peut-être la part de covoitureurs pourrait-elle s'accroître. Nous constatons que ce sont plutôt des hommes, plutôt de jeunes adultes qui pratiquent le covoiturage. Quand on pose la question de savoir pourquoi les individus ont covoituré, ce qui apparaît essentiellement, ce sont les facteurs humains. Les gens disent : « parce que je connaissais une personne, parce qu'on m'a fait une proposition de covoiturage, j'ai tenté ce moyen ». Ce ne sont pas les facteurs monétaires qui sont d'abord mis en avant. Le facteur matériel, c'est-à-dire l'organisation du covoiturage, n'est pas non plus ce qui oriente le plus le choix. Si on covoiture, c'est parce que l'on a une relation personnelle, on connaît des personnes* ».
La mobilité des habitants des espaces périurbains-AURBSE

L'activité d'autopartage est définie par la mise en commun au profit d'utilisateurs abonnés d'une flotte de véhicules de transports terrestres à moteur. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée.

Avec ses premiers partenaires que sont Renault, ERDF, Schneider Electric, EDF et E. Leclerc, la CREA a signé la Charte CREA'VENIR qui fixe dix engagements concrets pour le développement d'un réseau cohérent et adapté aux besoins sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie (recenser les points de charges, assurer l'interopérabilité, mise en place d'un portail internet commun, rédaction d'un guide de l'utilisateur du véhicule électrique, sensibilisation du grand public...).

Par arrêté de modification de ses statuts en décembre 2011, la CREA a pris la compétence facultative : création, entretien et exploitation des infrastructures de charge nécessaire à l'usage des véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

L'autopartage

À Rouen un service embryonnaire (jusqu'à 4 voitures) a été assuré par Vinci (Okigo) mais ce dernier s'est retiré du marché rouennais en 2009.
Une étude a été conduite dans le cadre de l'élaboration du PDU afin d'interroger la mise en place d'un tel service sur le territoire de l'agglomération. L'opportunité de lancer un projet de cette nature dans le contexte financier actuel n'est pas apparue évidente. Néanmoins, cette étude a révélé, entre autre, les lieux potentiels d'implantation qui pourraient assurer la rentabilité du service : secteurs de densité d'habitat importante, très bien desservis par les TC, ainsi que des zones d'emplois spécifiques, des pôles générateurs de déplacement (gares, pôles d'échanges), des projets de quartiers visant une forte ambition d'éco-mobilité.

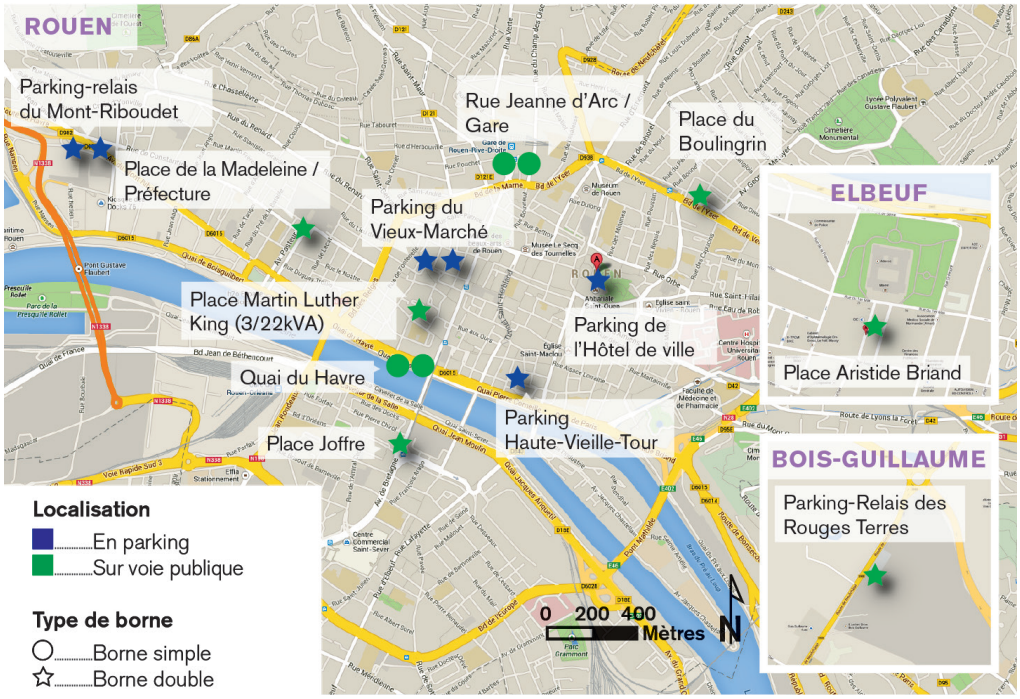
Les transports innovants

Des services alternatifs au transport collectif par la route sont plébiscités et il conviendra, sur la base d'études, de dépasser le côté « séduisant » pour interroger leur pertinence sur le territoire.

L'éléctromobilité

La Métropole Rouen Normandie s'est engagée dans un renouvellement volontariste en faveur du véhicule électrique du parc automobile de la communauté d'agglomération et un groupement de commandes a été mis en place avec les communes pour des achats mutualisés de véhicules électriques. En outre, elle s'est engagée dans le déploiement d'un réseau métropolitain de bornes de charge pour les véhicules électriques et hybrides.

▶ *Le réseau métropolitain de bornes de charge pour véhicules électriques et hybrides horizon fin 2014*



La Métropole Rouen Normandie prend entre autre en charge 20 % de l'abonnement de transports en commun des salariés volontaires. À ce tarif réduit, il faut également retrancher la participation de l'employeur qui peut s'élever à 50 %.

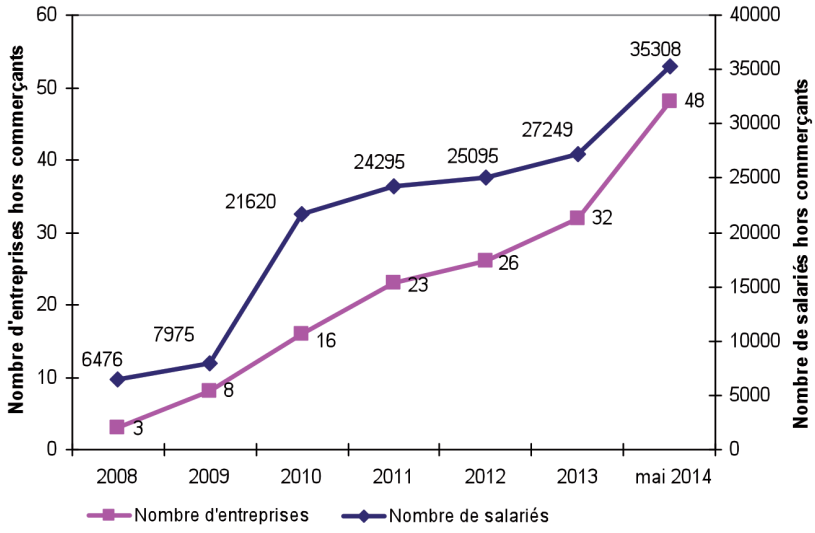
Les Plans de Déplacements Entreprises (P.D.E.)

Le P.D.E. est un cadre partenarial entre la Métropole Rouen Normandie et des entreprises qui interrogent les pratiques de déplacement liées au travail. Aussi, sur la base d'une convention, la Métropole Rouen Normandie et les entreprises s'engagent réciproquement sur des mesures afin de favoriser l'usage de modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

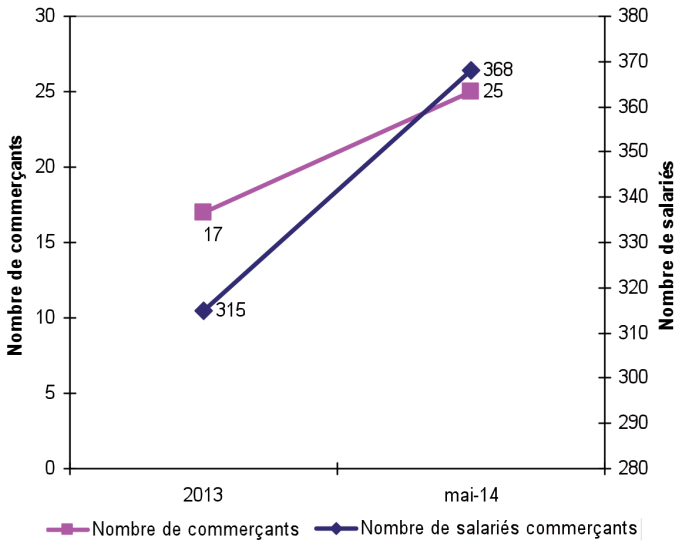
À mai 2014, 48 entreprises et 25 commerçants ont signé une convention PDE avec la Métropole. Ces entreprises et commerçants emploient respectivement 35 308 et 368 salariés.

Soit au total, 73 entités qui emploient 35 676 salariés.

Evolution du nombre d'entreprises et de salariés PDE hors commerçants



Evolution du nombre de commerçants (PDIE ACAR)





L'intermodalité

« C'est parce que nous constatons que 9% des personnes que nous avons rencontrées disent déjà, régulièrement cette fois, combiner plusieurs modes de transport dans leurs déplacements les plus fréquents. Donc, il y a déjà un début de pratique. L'agglomération de Tours ne recense que 5% de personnes qui pratiquent le déplacement multimodal.
La voiture individuelle, toujours employée dans les combinaisons majeures, laisse penser qu'on ne peut pas se défaire totalement de la voiture, mais on peut peut-être, et on y reviendra, l'utiliser autrement, et ne pas l'utiliser systématiquement pratique.
Il existe également une combinaison des modes avec le train car effectivement, nous avons sur notre territoire des lignes de train qui sont structurantes .»
La mobilité des habitants des espaces périurbains-AURBSE

▶ *Combinaisons de modes : la multimodalité*

Voiture - Transports collectifs urbains	31,7 %
Voiture - Train	10,1 %
Car - Transports collectifes urbains	7,4 %
Train - Transports collectifs urbains	7,2 %

Le traitement des points de rupture physique
Utiliser successivement deux ou plusieurs modes de transport au cours d'un trajet, les lieux de transition entre ces modes constituent des ruptures dans la chaine de déplacement.

Les pôles d'échanges aux abords des gares
Un des moyens d'action consiste ainsi à travailler sur les abords des gares afin :

- d'améliorer les échanges entre le train et les transports en commun urbains,
- de favoriser l'accès à pied et en vélo,
- de faciliter le stationnement.

Seules les gares d'Elbeuf-Saint-Aubin et de Oissel bénéficient de stationnements aménagés qui sont aujourd'hui à saturation.

Les parcs vélos
Réservés aux détenteurs d'un titre de transport, 9 parcs vélos fermés et sécurisés ont été implantés sur le territoire, à proximité des lignes de transports collectives urbaines structurantes. Ces stationnements sécurisés permettent de combiner vélo et transports en commun pour les trajets plus longs.
Un premier bilan de ce dispositif révèle une faible fréquentation de ces équipements.



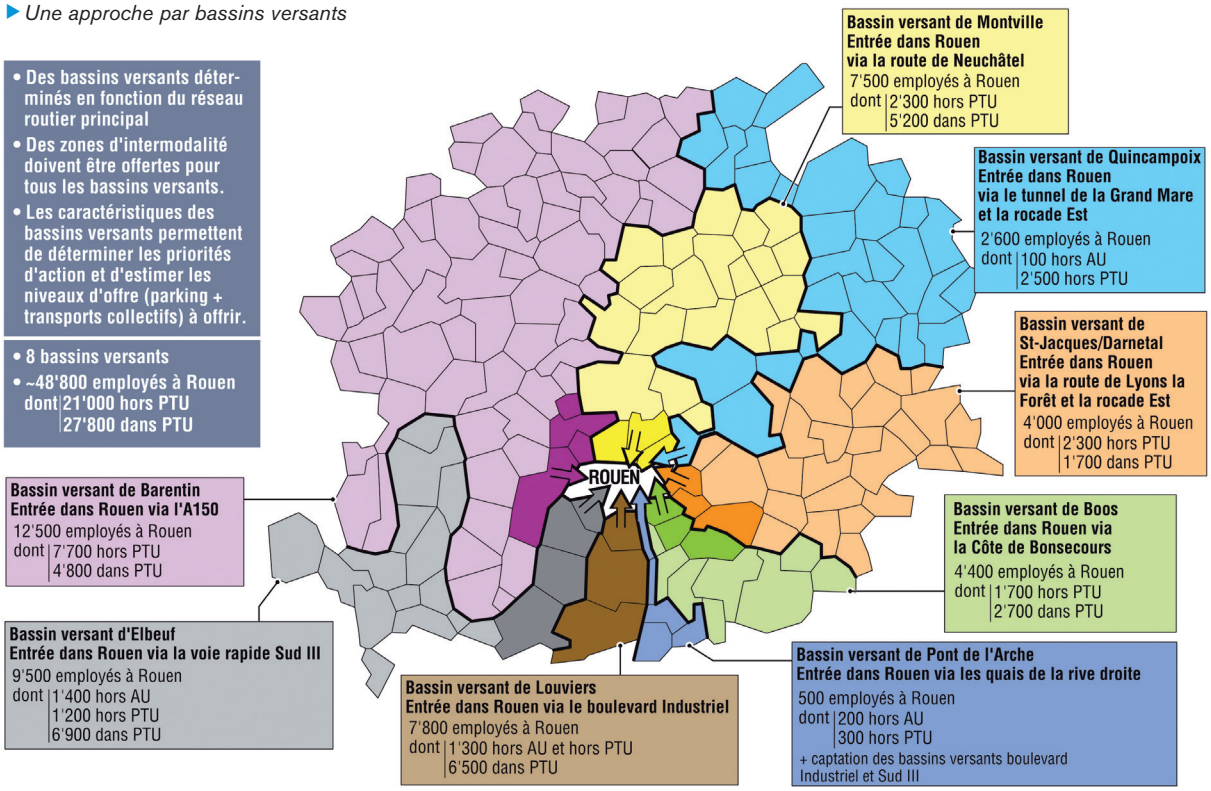
Les parcs relais

Plus de 3000 places de stationnement sont aujourd'hui disponibles dans les 15 parkings relais que compte le territoire. Ils sont accessibles gratuitement pour les voyageurs du réseau ASTUCE détenteurs d'un titre de transport valide.
Connaissant des fréquentations variables en fonction de leur localisation, le retour d'expérience démontre que la lisibilité, l'accessibilité routière, la proximité d'une zone de congestion et le couplage avec une desserte en transports collectifs performants participent à leur attractivité.

Huit principaux bassins versants accueillent ainsi près de 50 000 personnes qui travaillent quotidiennement sur la commune de Rouen.

Dans ces bassins versants, les automobilistes situés en dehors du périmètre des transports urbains (PTU) sont particulièrement concernés par le rabattement sur des P+R aux portes de l'agglomération. Une solution de rabattement doit idéalement être offerte pour chacun de ces bassins versants, aisément accessible depuis l'infrastructure routière principale qui connecte le territoire au cœur de l'agglomération.

▶ *Une approche par bassins versants*



L'articulation des services organisés par les différentes Autorités Organisatrices des Transports (AOT)

L'information
Accessible depuis le portail www.atoumod.fr (web et mobile), le Système d'Information Multimodale (S.I.M.) permet depuis 2012 de consulter à la fois les horaires, le calculateur d'itinéraire et les plans des pôles d'échange. Il permet également de s'informer sur les perturbations éventuelles et sur l'accessibilité des réseaux pour les personnes à mobilité réduite.

La billetique
Depuis 2011, la carte Atoumod est en service sur le réseau TER (plus de 16 000 utilisateurs au 1er décembre 2011). Le déploiement à l'échelle des 15 réseaux de transports publics est prévu progressivement.

La tarification
Dans un premier temps, la carte Atoumod intégrera progressivement les titres de transports de chacun des réseaux partenaires. De manière plus ambitieuse, et sur la base d'une étude menée par la Métropole Rouen Normandie, la mise en place d'une tarification multimodale zonale fait partie des propositions examinées.

En complément, un travail est aujourd'hui enclenché afin de permettre une meilleure articulation physique des services organisés par les différentes AOT

« Pour accompagner l'évolution des mobilités, Atoumod a pour principal objectif d'encourager le report modal et de faciliter l'usage des transports publics.
Les usagers, occasionnels ou abonnés, pourront acheter, charger des titres de transports sur un support unique, la carte Atoumod, s'informer et voyager sans se soucier des frontières administratives et des réseaux sur lesquels ils circulent.
Grâce à ce projet partenarial et construit à l'échelle régionale, nous permettrons à tous les voyageurs Atoumod de bénéficier d'un même niveau de service sur tout le territoire régional haut-normand.
Le second objectif repose sur la maîtrise des systèmes par les AOT »

L'INTERMODALITÉ ET LA MULTIMODALITÉ DIFFICULTÉS / OPPORTUNITÉS

- Des outils mis en place par les collectivités pour favoriser la pratique du covoiturage.
- Un engagement fort de la Métropole Rouen Normandie autour du développement du véhicule électrique.
- Un début de pratique de l'intermodalité qui nécessite d'être accompagné.
- ATOUMOD, à l'initiative de la Région, qui marque la volonté d'encourager les transports publics en Haute-Normandie.
- Les abords des gares sont peu aménagés pour favoriser un report modal attractif vers le train.
- Une faible fréquentation des parcs vélos.
- Des solutions innovantes qui peuvent capter une nouvelle clientèle.

L'INTERMODALITÉ ET LA MULTIMODALITÉ LES ENJEUX

- Assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain.
- Organiser une mobilité alternative au tout voiture pour les périurbains.

La possibilité d'utiliser autrement le véhicule particulier.

- Développer l'usage des transports en commun : prendre en compte les facteurs d'attractivité.

L'intégration et l'articulation progressive des différents modes de déplacement pour faciliter la combinaison des différentes pratiques.

- Repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain.

Le développement et la diffusion des nouveaux services de mobilité pour multiplier les solutions alternatives à la voiture.

- Mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison.



La mobilité et l'urbanisme

Périurbanisation et impact sur la mobilité

L'agglomération rouennaise constitue le principal pôle d'attractivité de la région Haute-Normandie. Les 71 communes composant l'agglomération comptaient, en 2009, 486 519 habitants et 230 708 emplois.

Alors que la plupart des centres urbains anciens connaissent des soldes migratoires négatifs (Vallée du Cailly, Secteur d'Elbeuf, Rive gauche, Le Trait), une démographie positive est observée depuis 40 ans dans les secteurs périurbains.

Les emplois, quant à eux, restent concentrés dans les parties urbaines, en particulier le long de l'axe de la Seine, le poids des pôles d'emplois historiques étant important : Rouen rassemble 80 000 emplois et la Rive gauche 56 000 emplois. Il est à noter également la part occupée par les pôles d'emplois plus récents du plateau nord (25 000 emplois) et des plateaux est (14 000 emplois).

La concentration de l'emploi couplée à un desserrement de l'habitat contribue à une augmentation des distances de déplacements et à une dispersion des flux de mobilité.

L'organisation de réseaux de transports collectifs classiques performants est donc rendue difficile par cette dispersion (en service rendu, en charge financière pour les budgets publics et en émissions de CO2 par voyageur transporté).

La morphologie du territoire

La Métropole Rouen Normandie est composé de 5 boucles formées par les méandres de la Seine.

Traversé par ce fleuve, le territoire est une alternance de vallées et de plateaux dessinés par les 4 affluents de la Seine (Cailly / Aubette / Robec / Austreberthe). Ce relief apporte des contraintes dans la manière de dessiner un système de transport et soulève les problématiques de franchissements.

En outre, le développement des grandes infrastructures routières qui ont accompagné le développement du territoire, constitue des coupures pour les modes alternatifs au véhicule particulier.

Les équipements structurants

De nombreux équipements et services sont localisés dans la ville centre : Rouen. Un équipement de rang supérieur sur 2 et 2 équipements de rang intermédiaire sur 5 se situent à Rouen (plus de 650 équipements et services de rang supérieur et près de 1200 de rang intermédiaire).

Dans tous les domaines de services à la population, la capitale normande se distingue. La Ville de Rouen, notamment avec l'hypercentre, reste le premier pôle commercial du territoire, concentrant près de la moitié des établissements commerciaux et plus d'un quart du chiffre d'affaires.

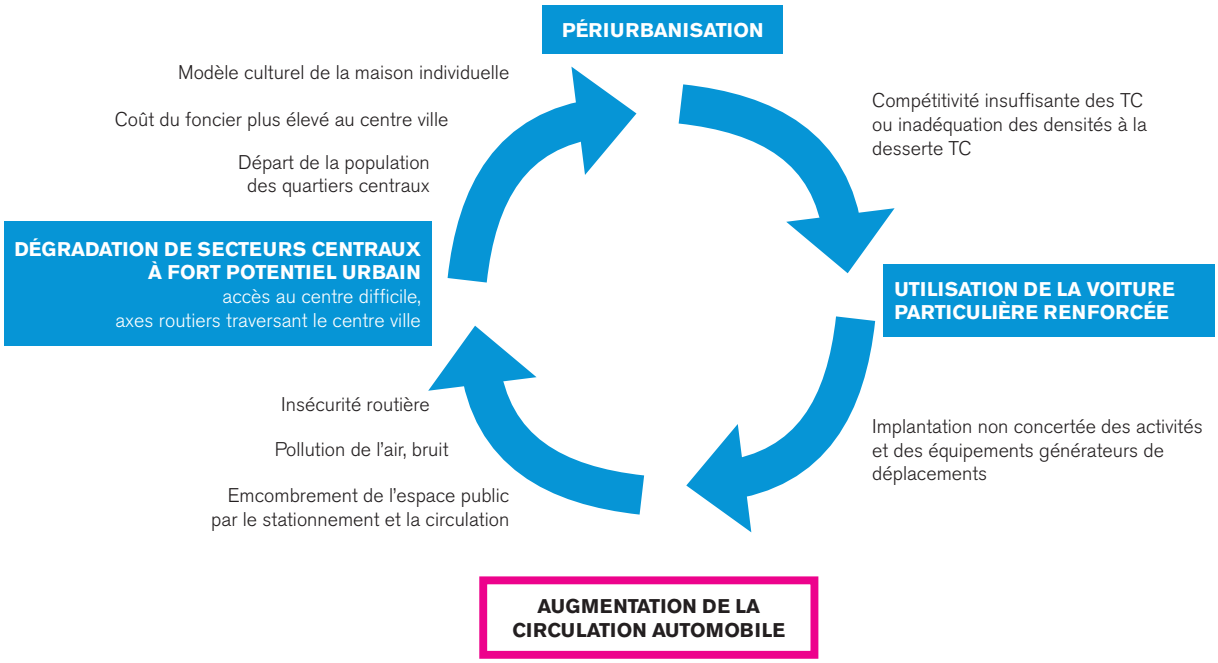
Dans le domaine de l'enseignement supérieur, les principaux équipements sont répartis entre Rouen (38%) et Mont-Saint-Aignan (23%).

La centralité rouennaise a été confortée ces dernières années par l'implantation depuis 2001 de plusieurs grands équipements porteurs de rayonnement métropolitain dans le



centre de Rouen (faculté de Droit, école des Impôts, école d'infirmières, palais des Sports).
Ces équipements et services sont majoritairement bien desservis par les transports collectifs.

En revanche, certaines zones d'activités sont plutôt localisées à proximité de grands axes routiers ou portuaires dans des sites qui sont difficiles à desservir en transports collectifs et qui ne sont pas conçus pour la pratique des modes actifs.



LA MOBILITÉ ET L'URBANISME DIFFICULTÉS / OPPORTUNITÉS

- Une dissociation entre commune d'emploi et commune de résidence.
- La poursuite de l'étalement urbain.
- Une couronne périurbaine dont l'attraction se renforce.
- Une grande diversité de territoires.
- Une insuffisance d'identification des impacts des déplacements résultant des choix de localisation des secteurs de développement.
- Les règlements actuels concernant le stationnement pour les nouvelles constructions n'ont pas de base commune.
- Un important stock de zones à urbaniser éloignées des axes de transports collectifs.

LA MOBILITÉ ET L'URBANISME LES ENJEUX

- Assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain.

Construire un développement du territoire articulé avec les lignes de force du système de mobilité.

- Organiser une mobilité alternative au tout voiture pour les périurbains.
- Développer l'usage des transports en commun : prendre en compte les facteurs d'attractivité.
- Repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain.
- Mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison.



La logistique et le transport de marchandises en ville

Les flux de trafic

Sans données complètes à ce jour, on peut néanmoins noter :

- d'une part, que la métropole échange beaucoup avec les territoires extérieurs ;
- d'autre part, que le transit représente 20% de l'ensemble des flux.

Ces constats posent nécessairement la double question de l'accessibilité des poids lourds au territoire et des itinéraires de transit compte tenu du réseau d'infrastructures.

Les principaux itinéraires de la métropole supportant des trafics de poids lourds sont :

- l'A28-RN28 (tunnel de la Grand Mare)-Pont Mathilde-RD18E avec des trafics moyens oscillant entre 5 500 et 7 000 poids lourds par jour ;
- l'A150-Avenue du Mont Riboudet-Quai Ferdinand de Lesseps avec des trafics moyens oscillant entre 4 200 et 5 000 poids lourds par jour.

Bien qu'il n'y ait pas de corrélation directe entre les volumes de trafics mesurés sur les infrastructures et les zones qui la jouxtent, les comptages nous enseignent que les deux principaux pôles générateurs de trafics poids lourds de l'agglomération sont la zone industrielle de Sotteville-lès-Rouen / Saint Etienne du Rouvray et l'ensemble du complexe portuaire.
Bien que les secteurs du port et de Sotteville-Rouvray soient les deux principaux générateurs du territoire, il convient de noter que l'hypercentre de Rouen concentre à lui seul 1 mouvement de marchandises sur 5 de l'agglomération.
La ventilation des mouvements de marchandises par type de véhicules révèle que la majorité des mouvements, soit 59%, sont réalisés par des véhicules de petite taille inférieurs à 3,5 tonnes de PTAC.
Ceci étant dit, la part des véhicules de plus grande taille n'est pas négligeable, d'autant plus que ces véhicules sont susceptibles de venir livrer dans les secteurs denses de l'agglomération, y compris dans le centre-ville de Rouen.

Les pôles générateurs de trafic

Le Grand Port Maritime de Rouen
Il s'agit certainement de la principale singularité de la métropole rouennaise par rapport à ses consœurs françaises de même taille.
Le Grand Port Maritime de Rouen, a fortiori sa partie située dans la métropole, est un important générateur de transport de marchandises.

La Haute-Normandie dispose de l'un des plus importants maillages de canalisations de France avec 3200 kilomètres de tuyaux de gros diamètres, qui alimentent les grands sites industriels mais aussi les dépôts parisiens d'hydrocarbures.

La Région est ainsi parcourue, du nord au sud par une myriade de canalisations qui transportent 24 heures sur 24 des flux de produits liquides ou gazeux.

Ces réseaux répondent à des logiques, en grande partie, indépendantes des considérations métropolitaines et sur lesquelles le PDU ne peut que rappeler l'intérêt comme le report du transport routier, tout en précisant l'extrême vigilance que les opérateurs et les services de contrôle doivent adopter en termes de sécurité des populations et de l'environnement.



Principaux axes de la stratégie de développement :

- Améliorer les accès maritimes du port pour pouvoir accueillir des navires de nouvelle génération. (Le Port envisage un projet d'ampleur consistant à l'approfondissement du chenal, l'adaptation des infrastructures portuaires) ;

- Massifier et fluidifier les pré et post acheminements terrestres : objectif de croissance de 25 % par une augmentation significative du mode fluvial et modérée du mode ferroviaire, au détriment de la route.

Il est spécialisé dans les trafics de céréales, de produits agroalimentaires, des produits énergétiques raffinés et des marchandises diverses.

Plus de ¾ des marchandises traitées sont des vracs solides (céréales, agroalimentaire, granulats, charbon, engrais) ou des vracs liquides (principalement des produits pétroliers).
Le Grand Port Maritime de Rouen est ainsi devenu le premier port européen pour l'exportation de céréales, premier port français pour l'agroalimentaire et l'agro-industrie, deuxième port français pour les produits pétroliers raffinés, premier port français pour le groupage-dégroupage des conteneurs sur l'axe nord-sud ainsi que le premier port français pour les produits papetiers et forestiers.

Emplois directs et indirects
20 600 salariés sur les zones d'emploi de Rouen et Lillebonne
Trafic maritime : 27,7 Mt (3400 navires)
Trafic fluvial : 5,6 Mt

Parts modales 2008 des pré et post acheminements terrestres sur l'ensemble du GPMR
- Ferroviaire : 9,8%
- Fluvial : 12%
- Routier : 66,3%
- Pipeline : 12,2%

Les trafics de pré/post-acheminements représentent 63 % du trafic routier de l'agglomération rouennaise. Ils représentent 9,5 millions de tonnes annuelles.

La zone industrielle Est

La zone industrielle Est s'étend de Rouen à Oissel, entre le fleuve et la voie ferrée. Elle constitue l'un des principaux pôles d'emplois de l'agglomération rouennaise.
Réunissant des entreprises industrielles, de services aux entreprises, et de logistique, cette zone d'activité rassemble sur près de 200 ha près de 200 entreprises.

Le centre-ville de Rouen

Le centre-ville est un important générateur de flux marchandises qui, selon l'exploitation Freturb réalisée par la CCI en 2007, représentent 6 000 livraisons/enlèvements par jour, soit près de 20% des déplacements marchandises de la métropole (hors flux achats), et 2 400 véhicules de marchandises/jour en circulation.
Ces déplacements sont essentiellement réalisés en véhicules de moins de 3,5t (65%) ou porteurs (30%). Les plus gros véhicules sont générés par les quelques importantes «locomotives» commerciales implantées dans le périmètre (Rive droite et centre commercial Saint-Sever).



La particularité du centre-ville est de concentrer, dans un périmètre contraint et dense, des flux de marchandises diffus (à destination d'une multitude de commerces) qui s'insèrent difficilement dans la mobilité générale et s'accordent mal avec le caractère remarquable de ce secteur (zone touristique, voies piétonnes, patrimoine historique).

Le Marché d'Intérêt National (M.I.N.)

Le MIN de Rouen représente 20 hectares de terrains en plein cœur de l'agglomération et accueille environ 50 entreprises.
L'activité fruits et légumes, la mieux connue, représente environ 50% de l'activité totale du MIN et 100 000 tonnes/an.
C'est un MIN dynamique qui a su conserver sa vocation à traiter les produits alimentaires frais et périssables et dont le rayonnement géographique est de l'ordre de 150 km.



L'usine de traitement des déchets

Le SMEDAR, créé en 1999, gère le traitement des déchets pour 10 intercommunalités dont l'agglomération de Rouen. Il fédère 164 communes, soit environ 600 000 habitants qui produisent 200 000 tonnes d'ordures ménagères par an. Ces déchets alimentent l'usine VESTA située en bord de Seine en aval de Rouen (rive gauche) à la limite entre les communes de Grand-Quevilly et Rouen. VESTA est le principal point de concentration des flux de déchets. L'usine VESTA engendre un trafic journalier de 350 poids lourds.

Les polarités commerciales

Le maillage commercial du territoire est fin, composé de 105 polarités commerciales qui couvrent l'ensemble des besoins des habitants, voire d'une population plus vaste, compte tenu de la diversité de l'offre et de l'envergure régionale de certains pôles commerciaux. La particularité du territoire est qu'un de ces pôles commerciaux majeurs, la zone commerciale de Barentin, est situé en dehors du périmètre de la Métropole Rouen Normandie

Il s'avère que ces pôles sont d'importants générateurs de flux achats réalisés en voiture particulière (au moins 60 000 déplacements quotidiens en semaine vers ces pôles sont réalisés en voiture particulière), donc de flux marchandises puisque cette dimension est pleinement intégrée à la réflexion transport de marchandises en ville.

Les réglementations locales

Un recensement des arrêtés municipaux portant sur la circulation et le stationnement du transport de marchandises a été réalisé auprès d'un échantillon de communes qui composent la Métropole Rouen Normandie.

77% des communes enquêtées ont des arrêtés réglementaires portant sur une rue, ce qui montre un traitement de la problématique marchandises au «cas par cas». Cette pratique peut engendrer certaines incohérences au

L'analyse de la traversée de la métropole rouennaise par les transports exceptionnels indique que les trafics s'organisent principalement autour :
-de l'axe nord-est / sud-ouest via la RD928 et le boulevard maritime ;
-de l'axe ouest / sud-ouest via l'A150 et la côte de Moulineau ;
-de l'axe sud / nord du Grand Port Maritime de Rouen vers le département du Nord et les zones frontalières ;
-le pont Guillaume Le Conquérant capte actuellement plus de la moitié des flux de TE traversant la Seine ;
-un flux de transport exceptionnel plus limité est observé sur une liaison sud vers l'est via la RD6014.

L'ensemble de ces itinéraires présente des contraintes pour la circulation des transports exceptionnels (hauteur, longueur, poids, largeur, interdiction temporaire…).

Les itinéraires des transports exceptionnels présents au sein de la Métropole Rouen Normandie desservent, en majorité, le GPMR et les entreprises logistiques situées le long de la Seine, en amont et en aval.

niveau de la circulation générale des véhicules de transport de marchandises à l'intérieur même d'une commune et rendre la réglementation peu lisible pour les conducteurs de véhicules de transport de marchandises.
Par ailleurs, 53% des communes possèdent une réglementation générale à l'échelle de la commune. 11 communes sur les 35 dont les arrêtés ont été analysés possèdent donc des réglementations à la fois à l'échelle de l'ensemble de la commune et à l'échelle d'une rue spécifique.
La réglementation du transport de marchandises porte sur la circulation, le stationnement des véhicules utilitaires, (dont les aires de livraison). 65% des arrêtés analysés traitent de la question de la circulation (thématique généralement la plus ancienne). 33% des arrêtés portent sur les arrêts et le stationnement des véhicules de transport de marchandises, dont 6% concernent les aires de livraison.
Par ailleurs, la question des marchandises est également traitée dans les arrêtés municipaux concernant la réglementation des zones piétonnes.
Pour réglementer le transport de marchandises, on utilise généralement des paramètres liés aux types de véhicules (que l'on accepte ou au contraire que l'on interdit dans un espace donné) ou des paramètres liés aux conditions d'accessibilité aux zones réglementées (horaire, vitesse, durée des arrêts…).
Les communes ont, pour 91% d'entre elles, des réglementations utilisant moins de 4 paramètres pour réglementer le transport de marchandises, ce qui peut limiter la complexité des réglementations marchandises.
Sur la Métropole Rouen Normandie, comme dans la plupart des agglomérations françaises, toutes les communes utilisent le tonnage pour réglementer le type de véhicules de transport de marchandises.
Les plages horaires sont également pratiquées afin de limiter les accès à certaines zones. De même, le paramètre « durée des arrêts » est utilisé pour limiter les arrêts des véhicules utilitaires, le plus souvent sur les aires de livraison.
Enfin, les paramètres «hauteur, largeur» sont utilisés pour réglementer la circulation des véhicules en fonction des contraintes de certains ouvrages d'art (ponts, tunnels, …).
Le paramètre «surface au sol» n'est pas utilisé actuellement sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie (c'est un paramètre qui s'est développé dans quelques grandes villes françaises telles que Paris, Lyon, Nice).
Bien que le paramètre tonnage soit celui utilisé par toutes les communes enquêtées, cela ne veut pas dire pour autant que les réglementations transport de marchandises soient harmonisées et cohérentes sur l'ensemble du territoire grâce à l'utilisation d'un paramètre commun. Ainsi, un quart des communes enquêtées possèdent au minimum 3 seuils de tonnages différents. 11 seuils différents ont été recensés sur le territoire de l'agglomération. Relevons tout de même que le seuil de 3,5 tonnes est utilisé par quasiment toutes les communes.

Les transports exceptionnels

Au niveau du département, l'arrêté préfectoral du 10 juillet 2006 fixe les modalités pratiques à respecter pour le déplacement des transports exceptionnels.
Les ports du Havre et de Rouen, les centrales nucléaires de Paluel et Penly ainsi que l'industrie lourde locale font que les transports exceptionnels sont

une activité sur le plan économique et social (1118 arrêtés délivrés au départ de Seine-Maritime en 2010). La Seine-Maritime est également le point de passage ou le point d'arrivée de nombreux transports exceptionnels (1686 avis délivrés pour le transit ou l'arrivée dans le département).

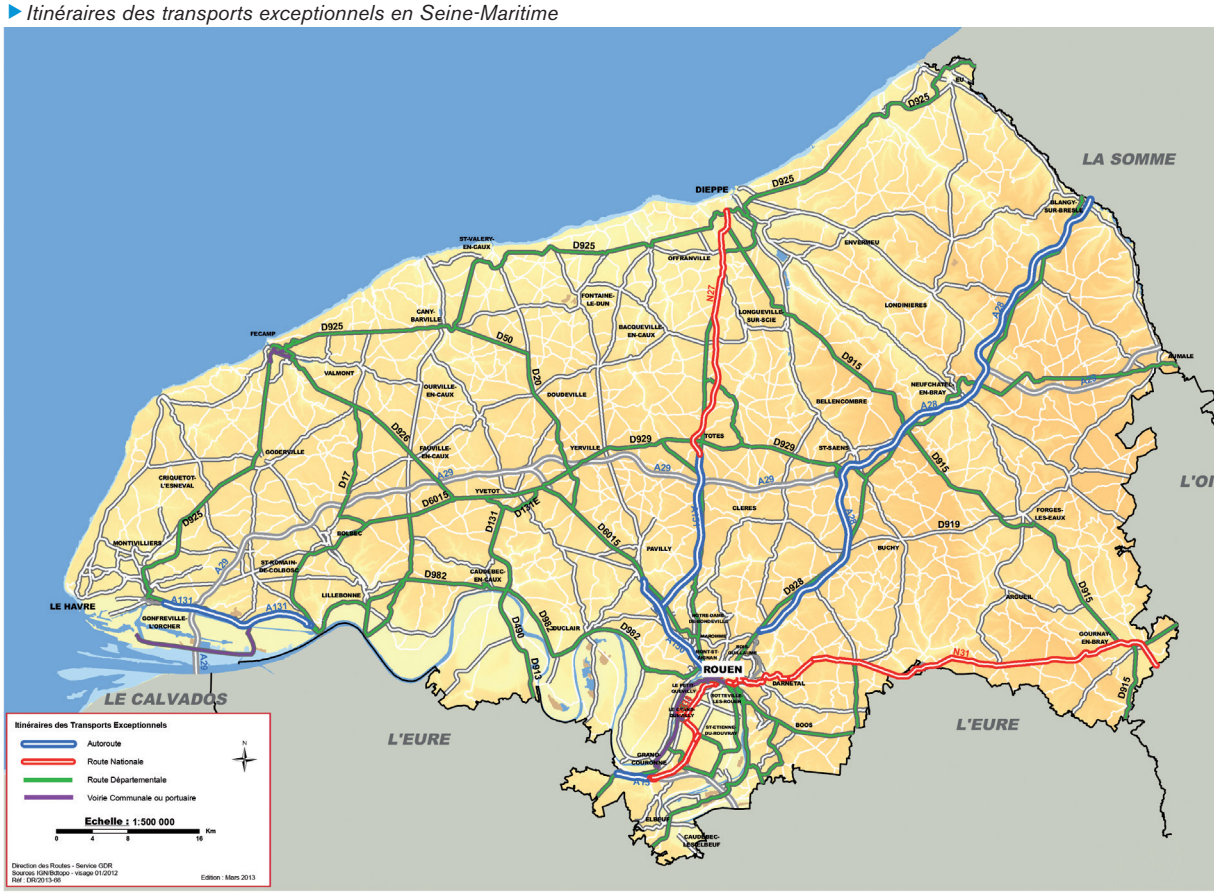
Un centre routier

Seul équipement de l'agglomération de ce type, le centre routier est aujourd'hui saturé. Sa gestion est confiée à un syndicat mixte comprenant les villes de Rouen, de Grand-Quevilly et la CCI de Rouen.
Cette saturation engendre du stationnement générant des problèmes de sécurité et de dégradation autour de l'équipement.

La logistique

La logistique est au cœur des enjeux géo-stratégiques de la Haute-Normandie et des ensembles métropolitains de son territoire.

▶ *Itinéraires des transports exceptionnels en Seine-Maritime*



Référentiel logistique / Séminaire Diagnostic-Enjeux [AURBSE]

« L'arc Nord-Ouest, façade communicante entre l'Europe et le monde
Cet arc géographique s'étend de la frontière belge à l'estuaire de la Loire. Ce territoire très puissant (45% de la population et de la valeur ajoutée industrielle de la France) révèle des complémentarités fonctionnelles et des intérêts convergents :

- le positionnement de plusieurs ports de pleine mer en tête du Rail Manche, premier corridor mondial de trafic maritime,
- l'ouverture sur le continent européen qui bénéficie ou bénéficiera d'infrastructures de plus en plus importantes, Axe Est-Ouest du RTE-T (Réseau TransEuropéen-Transports),
- un réseau reliant (ou en capacité de relier) plusieurs capitales européennes, notamment de rang mondial, entre elles (Paris, Londres, Amsterdam) et leur bassin de population respectif. Cependant, il n'est jamais apparu comme un objet d'aménagement du territoire. »

« Des infrastructures fluviales et ferrées anciennes
Les politiques d'aménagement du territoire ont positionné l'île-de- France comme nœud central des grandes infrastructures routières et ferrées. Pour cette dernière, les investissements ont toujours été réalisés sur de grandes radiales visant à « désenclaver » les territoires en les reliant à Paris. Les territoires déjà dotés de ces infrastructures –même vieillissantes– n'ont vu que très rarement la modernisation des réseaux nationaux. C'est particulièrement le cas du réseau ferroviaire normand.

Dans le même temps, les grandes liaisons autoroutières s'amélioraient, notamment entre le Nord et le Sud de l'Europe via l'A29 et l'A84, par les aménagements successifs de l'A13, ou encore par les grands contournements en Île-de-France. L'investissement quasi exclusif sur l'infrastructure routière a limité dans le temps l'utilisation des grands réseaux de transports massifiés que sont le fleuve et le réseau ferroviaire.
Pour le développement portuaire et industriel, et pour leur inscription dans un modèle soutenable, cette situation est source d'inquiétudes.
Les interfaces modales sont trop limitées. En conséquence, le rayonnement économique des ports et l'hinterland économique s'en trouvent réduits ».

Référentiel logistique / Séminaire Diagnostic-Enjeux [AURBSE]

L'axe Seine, territoire de vie à la recherche d'une cohérence d'ensemble
« *C'est un axe de développement ancien au fort caractère industriel et logistique. Sa cohérence globale s'est heurtée à la répartition des bassins économiques au gré de la Seine et de ses affluents. Avec ses deux ports, leurs nombreuses plateformes d'une part, et ses infrastructures existantes ou en développement d'autre part, il est la principale porte d'entrée mondiale (gateway) de l'Ile-de-France, première région économique européenne.*
Il est l'objet d'une démarche d'aménagement et de développement importante (axe Seine) liée au devenir de Paris et à son élévation au rang de « ville monde » (Grand Paris). »

Séance plénière : Synthèse des ateliers
Référentiel logistique / Séminaire Diagnostic-Enjeux [AURBSE]

*« **Le thème de la gouvernance** est le premier thème à apparaître. Il se décline à différents niveaux dans chaque atelier thématique : dans la programmation et l'usage des infrastructures, la localisation des industries, l'aménagement des plateformes, la définition des politiques de transport des marchandises en ville, la politique foncière… Le constat est clair : des acteurs multiples et des mondes politique et économique qui semblent avoir des difficultés à communiquer et à se connaître. Il en résulte des incompréhensions mutuelles sur les stratégies développées par chacun et leurs temporalités différentes, ce qui handicape l'émergence d'une stratégie globale.*
***Le thème de l'observation et du partage de l'information** est le corollaire de la gouvernance. Sa mise en exergue traduit l'absence de connaissances globales sur les rôles et les responsabilités des acteurs, l'évolution des besoins d'infrastructures, de foncier, des modes de fonctionnement des collectivités et des entreprises. Par ailleurs, ce déficit rend difficile la formulation de réponses pertinentes et plus généralement la promotion de l'activité dans, et en dehors, de l'espace métropolitain.*
***Le thème de l'aménagement** est également structurant. Il fait référence aux difficultés de cohabitation entre les fonctions urbaines mixtes, l'environnement et les activités économiques, notamment industrielles et logistiques. Il renvoie aux problèmes d'acceptabilité, de proximité, de risque et d'image « passéiste » présente dans l'inconscient collectif. Pourtant des atouts sont présents : foncier (re)-mobilisable, dynamisme du port, industries, bassins de production et de consommation, pôles de compétitivité et d'excellence.*
***Le thème des infrastructures** est transversal aux ateliers. S'il fait le lien entre les thèmes de la gouvernance et de l'aménagement, il porte des constats particuliers. Tous partagent l'idée que, désormais, la congestion résulte d'une carence de renouvellement et de développement des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales. Cela pénalise la performance économique d'un territoire pourtant bien positionné et fait peser un risque sur les activités portuaires. Globalement, l'absence de cohérence multimodale, de logiques d'optimisation et de maillage du réseau global de déplacement est constatée.*
***Le thème de l'innovation** est incontournable. La présence de formations, de recherches, de pôles compétitivité et d'excellence ainsi que d'expériences innovantes, est un atout. Mais celui-ci doit être plus valorisé. »*

LA LOGISTIQUE ET LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE DIFFICULTÉS / OPPORTUNITÉS

- Une agglomération qui échange beaucoup avec les territoires extérieurs.
- Le Grand Port Maritime de Rouen, les zones industrielles de Sotteville-lès-Rouen/Saint-Etienne-du-Rouvray et l'hyper-centre de Rouen : les principaux pôles générateurs de trafic.
- Un mode de fonctionnement orienté vers le système routier.
- Des réglementations locales peu harmonisées et peu adaptées.
- Les transports exceptionnels pèsent sur le plan économique et social.
- Des infrastructures fluviales et ferrées vétustes.
- La logistique est au cœur des enjeux géo-stratégiques de la Haute-Normandie.
- Des expériences innovantes déjà menées.
- Rouen au cœur des itinéraires poids lourds.
- Des réglementations peu harmonisées et peu adaptées.

LA LOGISTIQUE ET LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE LES ENJEUX

- Assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain.
- Organiser une mobilité alternative au tout voiture pour les périurbains.
- Développer l'usage des transports en commun : prendre en compte les facteurs d'attractivité.
- Repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain.
- Mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison.

Une stratégie logistique pour minimiser les impacts environnementaux et favoriser le développement économique du territoire.

LE PROJET DE TERRITOIRE : LA MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE, DEMAIN 2030

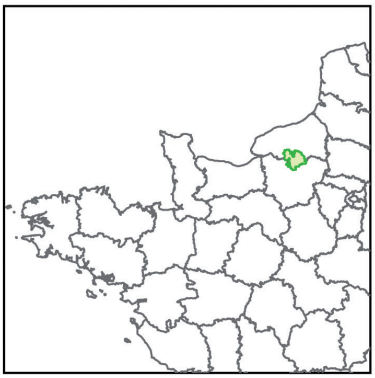
LES ÉCHELLES DE LA MOBILITÉ

Le PDU de la Métropole Rouen Normandie s'inscrit dans la démarche territoriale du SCOT en cours d'élaboration, qui affiche les ambitions de développement de l'agglomération pour les vingt ans à venir, tout en inscrivant ce territoire dans le contexte du bassin de la Seine et de l'axe Paris-Rouen-Le Havre.
Le SCOT, véritable projet de territoire pour la Métropole Rouen Normandie, propose 3 échelles de réflexion :

- l'échelle métropolitaine ;
- l'échelle de la collectivité ;
- l'échelle de la proximité.

La réflexion sur ces trois échelles permet d'identifier des leviers d'action spécifiques et adaptés à l'espace considéré. La mobilité ne se traite pas de la même manière au sein d'un quartier, d'un bourg ou d'une région ; la question posée est celle de la zone de pertinence de chaque mode ou service de déplacement.

L'échelle métropolitaine est celle de l'inscription stratégique dans le bassin de la Seine, tenant compte de son rayonnement à l'échelle nationale voire internationale.



L'échelle métropolitaine



L'échelle de la collectivité



L'échelle de la proximité

Octobre 2014 - Service Etudes Prospectives et Grands Projets de Mobilité

Rouen est située au carrefour d'importants axes de communication, le plus ancien étant le fleuve.
Aujourd'hui, l'axe Seine Paris-Rouen-Le Havre est à nouveau au cœur de différents projets de gouvernance et d'infrastructures, en premier lieu desquels la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (L.N.P.N.) qui réduira les temps de parcours entre la région capitale et l'aval du fleuve et permettra une amélioration des déplacements du quotidien à l'intérieur de l'axe Seine. C'est aussi l'échelle stratégique du développement économique à long terme de l'agglomération capitale de Haute Normandie.

Créé en mars 2012, le pôle métropolitain a pour objectifs de permettre de renforcer la dynamique de projet et les coopérations en termes de développement économique, de tourisme et de projets relatifs à la mobilité sur un territoire regroupant la Métropole Rouen Normandie et la CASE.

L'échelle de la collectivité correspond strictement au territoire de la Métropole Rouen Normandie. C'est l'échelle à laquelle la Métropole a toute légitimité pour agir sur l'aménagement du territoire en général et sur la mobilité en particulier. L'important potentiel foncier permettra de reconstruire la ville sur la ville et d'associer de manière très étroite l'urbanisme et les déplacements, grâce à une intensification urbaine dans les grandes centralités, en conjuguant habitat, commerce, emploi, services à la population et infrastructures de transport. La desserte des grands projets (l'ensemble de projets regroupés sous l'appellation Seine Cité, le grand projet de développement économique Seine Sud) par les transports collectifs et l'arrivée de la nouvelle gare d'agglomération à Saint-Sever sont au cœur de cette démarche.

Les démarches lancées à l'échelle de la Métropole Rouen Normandie dépendent pour partie d'actions plus vastes : les actions portant sur le trafic de transit à grande distance ne joueront à plein que lorsque le contournement Est sera réalisé. En revanche, il est tout à fait envisageable de définir des itinéraires à l'intérieur du périmètre de la Métropole Rouen Normandie pour les déplacements de transit entre communes ou entre quartiers, grâce à des mesures sur les sens de circulation et les zones 30 dans les quartiers, au jalonnement, à l'information dynamique…

C'est aussi l'échelle des transports urbains qui structurent l'aménagement de l'espace, tant dans les grands projets urbains que dans l'organisation de l'armature territoriale par des centralités secondaires ou des pôles urbains.

Ainsi, prendre en compte l'échelle de l'agglomération, c'est raisonner en « grandes mailles », quel que soit le thème traité : c'est définir les grands itinéraires des lignes de transport à haut niveau de service, de bus, de déplacements en voiture et de stationnement, et une stratégie multimodale qui soit fonctionnelle et cohérente en termes de zones de pertinence des différents modes de déplacements.

Enfin, **l'échelle de la proximité** est celle de la vie quotidienne des habitants des communes de la métropole. Elle concerne l'organisation fine des quartiers en termes de formes urbaines et de maillage piéton et cyclable, du stationnement dans les quartiers résidentiels et près des équipements générateurs de déplacement (emploi, commerces, activité, équipements publics…).

DES TERRITOIRES INTERDÉPENDANTS, CONTRASTÉS ET AUX BESOINS DIFFÉRENCIÉS

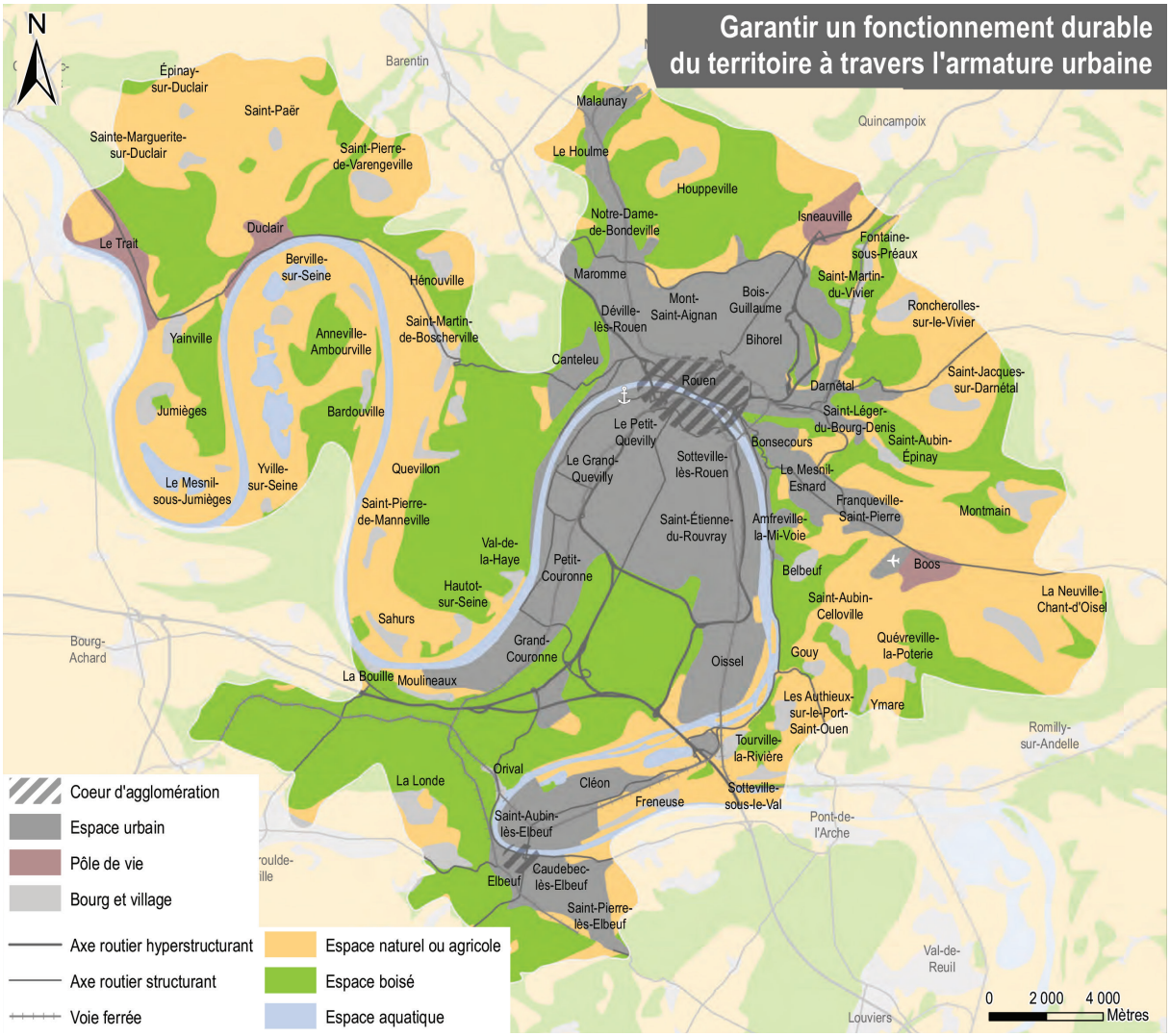
S'ils sont très contrastés par leurs caractéristiques urbaines, les différents secteurs composant le territoire de la Métropole Rouen Normandie n'en sont pas moins interdépendants.
Ainsi, le PDU doit s'attacher à offrir des solutions de déplacements pour les déplacements internes à chaque type de territoire, mais aussi reliant les différents secteurs de la Métropole Rouen Normandie. Les déplacements dans les cœurs d'agglomération, les espaces urbains, les pôles de vie et les bourgs et villages ne peuvent en effet être traités isolément mais font l'objet d'une vision globale des déplacements dans l'agglomération, intégrant les particularités et les besoins propres à chaque type d'espace.

Les cœurs d'agglomération

Cœurs historiques de la Communauté d'agglomération, les centres de Rouen et d'Elbeuf ainsi que les quartiers alentour sont les lieux où l'intensité urbaine est la plus forte, et donc les lieux les plus propices à des déplacements courts et nombreux. Ils sont aussi parmi les secteurs de l'agglomération qui génèrent le plus de déplacements depuis l'ensemble de l'agglomération. Dans le cas du cœur de Rouen, il s'agit également du cœur du réseau de transports collectifs.

Le SCOT pérennise le caractère hautement stratégique et structurant de ces espaces. C'est là que s'implanteront les grands équipements et que seront priorisés les efforts de renouvellement urbain et de densification urbaine.

Pour les déplacements en interne, mais aussi en lien avec les autres territoires, le PDU se fixe pour objectif de faire reculer l'usage de la voiture, de faire progresser l'usage des modes actifs et des transports collectifs, à l'intérieur des cœurs d'agglomérations comme en lien avec les autres secteurs de la Métropole Rouen Normandie.
La densité des réseaux croisée aux caractéristiques des déplacements sur ce type d'espace justifient de tels objectifs. Néanmoins, les notions de compétitivité des transports collectifs et de praticabilité des espaces publics pour les modes actifs devront être inscrites au cœur de raisonnement pour offrir une alternative crédible aux véhicules particuliers, qui restent aujourd'hui fortement utilisés sur de courtes distances.



Les espaces urbains

Tissus urbains continus autour des cœurs d'agglomération, les « espaces urbains » sont moins denses et moins mixtes que les précédents. Ils sont néanmoins bâtis en continu, et accueillent des fonctions urbaines variées de logement, commerce, d'activités tertiaires et artisanales.

Leur développement se conçoit en complémentarité avec les coeurs d'agglomération, que ce soit en renouvellement urbain (pour l'habitat notamment, afin de participer à la dynamique démographique de l'agglomération) ou à travers des nouveaux secteurs d'urbanisation qui devront respecter un souci de gestion économe de l'espace (densité, efficacité foncière, formes urbaines) tant pour l'habitat que pour les activités économiques.

Le PDU de la Métropole Rouen Normandie préconise de mettre l'accent sur les transports collectifs et les modes actifs pour les déplacements à l'intérieur des espaces urbains. En revanche, la marche n'est plus pertinente pour les déplacements vers les autres secteurs considérant les distances de déplacement.

Par ailleurs, la répartition des flux depuis ces secteurs ne permet pas d'apporter une alternative compétitive à l'usage du véhicule particulier pour l'ensemble des déplacements. Ainsi, la notion d'intermodalité prend tout son sens, à cette échelle, afin de favoriser une utilisation plus rationnelle du véhicule particulier et d'assurer une meilleure articulation entre les différents réseaux de transport collectif.

Les pôles de vie

Les pôles de vie constituent les centralités urbaines structurant l'espace rural alentour. Elles jouent le rôle de point d'appui du développement de ces secteurs et de pôle relais pour les déplacements, l'accès aux commerces, à l'emploi, aux soins, aux loisirs… Le SCOT de la Métropole Rouen Normandie identifie 4 pôles de ce type : Le Trait, Duclair, Boos et Isneauville.
Le PDU vise donc à maintenir et à faire progresser la marche dans ces espaces, à rendre plus performant l'usage des transports collectifs et à rationaliser l'usage de la voiture. La mise en place d'une desserte en transports collectifs performante vers les cœurs d'agglomérations et les espaces urbains, conjuguée au développement de l'intermodalité, devrait être de nature à atteindre ces objectifs. Le PDU préconise donc pour ces espaces d'orienter les automobilistes vers des points de rabattement sur des lignes structurantes de transports collectifs. Le transport à la demande (service FILO'R) est l'une des clés du report modal à l'échelle de ces espaces. Les pôles de vie sont ainsi des lieux de rabattement du transport à la demande, soit pour accéder aux centres bourgs et à leurs services depuis les espaces environnants, soit pour accéder aux transports collectifs permettant ainsi de se rendre dans les cœurs d'agglomérations et dans les espaces urbains.

Les bourgs et villages

Ces espaces ruraux, essentiellement résidentiels, sont amenés à connaître un développement urbain modéré. Cette disposition du SCOT de la Métropole Rouen Normandie vise tant à modérer la consommation d'espace agricole et naturel qu'à limiter les besoins de déplacements.

L'enjeu porte particulièrement sur l'intermodalité et un usage collectif des véhicules particuliers.

▶ *Degré de pertinence des modes de déplacements fonction de l'armature naturelle et urbaine de la Métropole Rouen Normandie*

LES CŒURS D'AGGLOMÉRATION				
Les déplacements de proximité				
Marche à pied	Vélo	Autres transports collectifs	Voiture particulière	Transports en commun urbains
++	++	-	--	++
Les déplacements éloignés				
Marche à pied	Vélo	Autres transports collectifs	Voiture particulière	Transports en commun urbains
--	+	++	-	++

LES ESPACES URBAINS				
Les déplacements de proximité				
Marche à pied	Vélo	Autres transports collectifs	Voiture particulière	Transports en commun urbains
++	++	-	--	++
Les déplacements éloignés				
Marche à pied	Vélo	Autres transports collectifs	Voiture particulière	Transports en commun urbains
--	+	++	+	++

LES PÔLES DE VIE				
Les déplacements de proximité				
Marche à pied	Vélo	Autres transports collectifs	Voiture particulière	Transports en commun urbains
+	+	--	-	+
Les déplacements éloignés				
Marche à pied	Vélo	Autres transports collectifs	Voiture particulière	Transports en commun urbains
--	-	+	++	+

LES BOURGS ET VILLAGES				
Les déplacements de proximité				
Marche à pied	Vélo	Autres transports collectifs	Voiture particulière	Transports en commun urbains
+	+	--	-	+
Les déplacements éloignés				
Marche à pied	Vélo	Autres transports collectifs	Voiture particulière	Transports en commun urbains
--	--	+	++	+

▶ *++ : Très fort / + : Fort / - :Faible / -- : Très faible*

LE PLAN D'ACTIONS

Complèter et organiser les réseaux de déplacements 71

FICHE ACTION 1 : POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE DÉPLACEMENTS 72
- ACTION A : Poursuivre l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire à l'échelle locale, régionale et nationale 72
- ACTION B : Développer le réseau de transport à haut niveau de service (T.H.N.S.) 76
- ACTION C : Achever la constitution du maillage routier de l'agglomération 78

FICHE ACTION 2 : FAVORISER L'INTERMODALITÉ 82
- ACTION A : Conforter les points de correspondance du réseau de transport en commun urbain (TCU) 82
- ACTION B : Développer les fonctions d'échanges aux abords des gares 83
- ACTION C : Déployer un réseau de parcs relais et de parcs relais de proximité 84
- ACTION D : Coordonner les services des différentes Autorités Organisatrices des Transports (AOT) 86

FICHE ACTION 3 : AMÉLIORER LES PERFORMANCES DU RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS EXISTANT 88
- ACTION A : Renforcer la hiérarchisation et la lisibilité de l'architecture du réseau de transport en commun urbain (TCU) 88
- ACTION B : Améliorer les conditions de circulation des transports urbains en commun (TCU) sur des axes prioritaires 89
- ACTION C : Expérimenter une diversification des énergies pour les transports collectifs 90
- ACTION D : Mettre en œuvre le schéma directeur d'accessibilité 90
- ACTION E : Poursuivre la démarche de suivi qualité 92
- ACTION F : Étudier les modalités de desserte des zones d'activité 93

FICHE ACTION 4 : ADAPTER L'OFFRE COLLECTIVE DE TRANSPORT À L'ECHELLE PÉRI-URBAINE 94
- ACTION A : Étudier les liaisons à haut niveau de service 94
- ACTION B : Conforter le service de transport à la demande 96
- ACTION C : Construire des stratégies de mobilité en fonction des bassins de déplacement et pas simplement des limites administratives 97

Aménager un territoire moins consommateur en énergie et moins dépendant de la voiture particulière 99

FICHE ACTION 5 : FAVORISER L'INTENSIFICATION URBAINE LE LONG DES AXES DE TRANSPORTS COLLECTIFS STRUCTURANTS EXISTANTS ET FUTURS 100
- ACTION A : Organiser le stationnement privé dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) 100
- ACTION B : Favoriser dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) une urbanisation prioritaire le long des axes de transports collectifs structurants 102

FICHE ACTION 6 : PROMOUVOIR UN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE FAVORISANT LA SOBRIÉTE ÉNERGETIQUE DANS LES DÉPLACEMENTS 104
- ACTION A : Anticiper la cohérence entre l'aménagement du territoire et la desserte en transport en commun 104
- ACTION B : Prioriser les opérations de logement à programmer en fonction de critères d'accessibilité dans le cadre du Programme Local de l'Habitat (PLH) 105
- ACTION C : Tendre vers une préservation raisonnée des emprises ferroviaires 106
- ACTION D : Développer une stratégie foncière et mobiliser les outils fonciers au service de la mobilité 107

Faire évoluer les comportements 109

FICHE ACTION 7 : FAVORISER LA PRATIQUE DE NOUVELLES FORMES DE MOBILITÉ 110
- ACTION A : Étudier les modes de déplacements innovants 110
- ACTION B : Développer une pratique collective du véhicule particulier 110
- ACTION C : Favoriser le développement de l'électromobilité 111

FICHE ACTION 8 : FÉDÉRER LES ACTEURS AUTOUR D'UNE PRISE DE CONSCIENCE DE L'ENVIRONNEMENT 112
- ACTION A : Éduquer, informer, sensibiliser, communiquer 112
- ACTION B : Développer les plans de mobilité 113

Structurer un meilleur partage de l'espace public 115

FICHE ACTION 9 : OPTIMISER LA PLACE DE LA VOITURE SUR LA VOIRIE ET L'ESPACE PUBLIC 116
ACTION A : Mettre en place un système de gestion dynamique de trafic et d'aide aux déplacements 116
ACTION B : Organiser la circulation sur la base d'une hiérarchisation du réseau viaire 117
ACTION C : Coordonner les stratégies de stationnement communales 119

FICHE ACTION 10 : DÉVELOPPER L'USAGE DU VÉLO 120
ACTION A : Accélérer la politique d'aménagement cyclable 120
ACTION B : Élaborer et déployer un plan de jalonnement des itinéraires cyclables 122
ACTION C : Conforter le système de location des vélos 124
ACTION D : Organiser le stationnement des deux roues sur l'espace public 125

FICHE ACTION 11 : AFFIRMER LA PLACE DES MODES DOUX SUR L'ESPACE PUBLIC 126
ACTION A : Définir une charte des bonnes pratiques visant à consolider la place du piéton dans l'espace public 126
ACTION B : Améliorer la mobilité durable par une requalification des espaces publics et des grands axes de l'agglomération 127

Une organisation de la chaîne de transport de marchandises plus respectueuse de l'environnement 129

FICHE ACTION 12 : ORGANISER ET RATIONNALISER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE 130
ACTION A : Pérenniser le Groupe de Travail Marchandises en Ville (GTMV) 130
ACTION B : Mettre en place une charte des bonnes pratiques sur les livraisons de marchandises en ville 131
ACTION C : Intégrer la problématique des livraisons de marchandises en ville en amont dans tous les projets urbains 131

FICHE ACTION 13 : RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ LOGISTIQUE DU TERRITOIRE 132
ACTION A : Réfléchir à une stratégie logistique 132
ACTION B : Valoriser la multimodalité des flux marchands 133
ACTION C : Garantir la compétitivite du complexe portuaire 135

Évaluer et suivre le pdu 137

FICHE ACTION 14 : POURSUIVRE L'AMÉLIORATION DES CONNAISSANCES LIÉES À LA MOBILITÉ 138
ACTION A : Réaliser une enquête ménages déplacements 138
ACTION B : Poursuivre l'observatoire de la mobilité sur le territoire de la métropole 139
ACTION C : Établir un compte déplacement 140
ACTION D : Effectuer une enquête cordon 141

FICHE ACTION 15 : ADAPTER LES POLITIQUES DE DÉPLACEMENTS EN FONCTION DU SUIVI ET DE L'ÉVALUATION DU PDU 142
ACTION A : Mettre en place une demarche d'évaluation regulière 142
ACTION B : Mobiliser les partenaires dans le cadre d'instance de suivi autour de cette évaluation régulière 143

1

COMPLÈTER ET ORGANISER LES RÉSEAUX DE DÉPLACEMENTS

FICHE ACTION 1 : POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE DÉPLACEMENTS

Les infrastructures de déplacement sont le support de la mobilité. Dans ces circonstances, elles permettent ainsi d'offrir des possibilités pour relier les différents points d'un territoire.
Les saturations de l'infrastructure actuelle couplées à l'évolution du territoire interrogent les perspectives de développement de nouvelles infrastructures, afin de traiter les points durs du système de transport et d'accompagner l'évolution du territoire.

ACTION A : POURSUIVRE L'AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ FERROVIAIRE À L'ÉCHELLE LOCALE, RÉGIONALE ET NATIONALE

Une gare difficile à exploiter qui limite le nombre de trains, des quais trop courts donc des trains qui manquent de place et des points noirs sur l'ensemble du réseau ferré rouennais qui limitent les possibilités de faire face à l'augmentation du nombre de voyageurs et d'offrir de nouveaux services.
Avec une croissance forte du nombre de voyageurs ces dernières années et la volonté appuyée de développer l'usage du train, l'offre de services ferroviaires nécessite un développement dans toutes ses composantes :

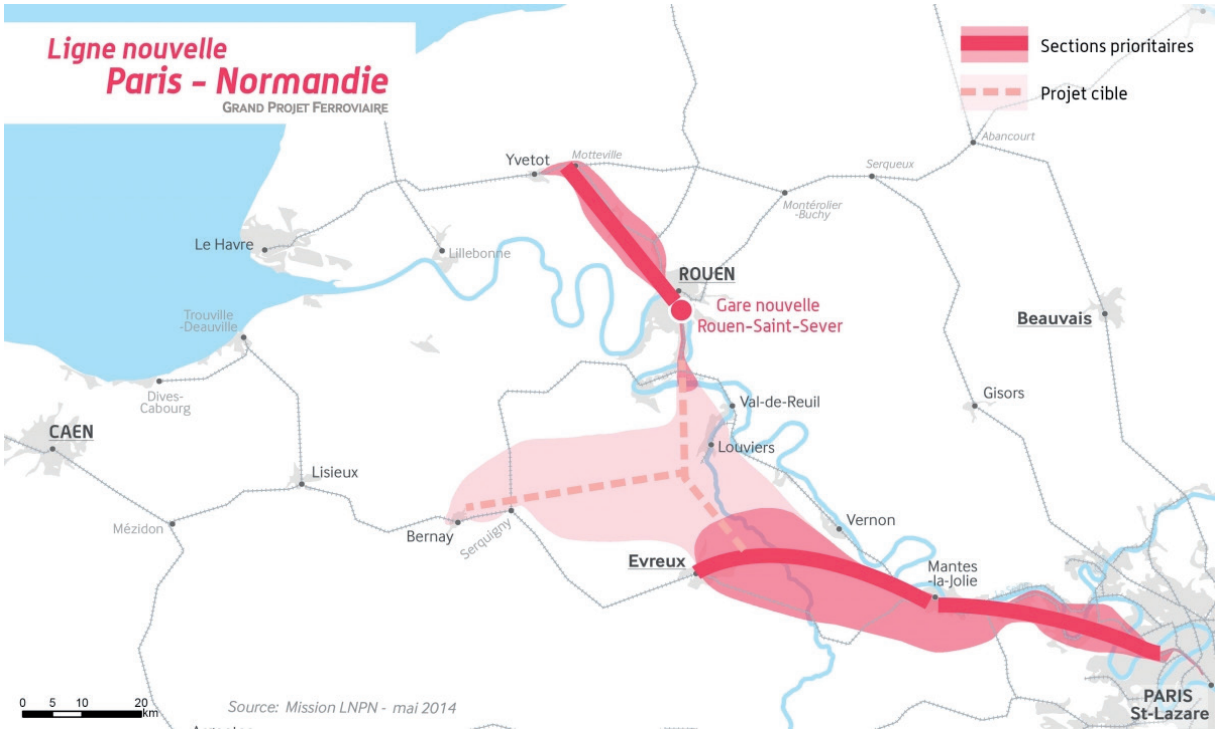
- les trains régionaux,
- les trains de grandes lignes et les trains à grande vitesse,
- les dessertes périurbaines,
- le transport de marchandises.

Ce développement passe par le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie avec la construction d'une nouvelle gare à Rouen Saint-Sever, projet qui permettra de redonner de la capacité au nœud ferroviaire rouennais. Dans l'attente de la concrétisation de ce projet, quelques mesures permettent d'ores et déjà de gagner un peu de capacité.

Perspectives de développement de l'outil ferroviaire dans l'attente de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie

Les travaux de diamétralisation de l'axe Yvetot-Rouen-Elbeuf couplés au renouvellement du matériel roulant permettront de redonner de la capacité sur cet axe et d'envisager ainsi un accroissement des dessertes des gares situées sur le Périmètre de Transport urbain (PTU).
Ces travaux consistent à :
- créer un terminus en gare d'Yvetot et d'Elbeuf-Saint-Aubin afin d'éviter le stationnement et les manœuvres de retournement des TER sur les voies principales,
- électrifier la ligne de Oissel à Elbeuf-Saint-Aubin de façon à permettre plus de latitude dans le choix du matériel roulant,
- remplacer la signalisation actuelle par un nouveau système automatisé plus performant.

Néanmoins, cette solution reste transitoire et l'implantation de la gare nouvelle à Rouen est un préalable nécessaire afin d'absorber durablement la hausse du trafic et d'envisager, en conséquence, un renforcement significatif des dessertes.

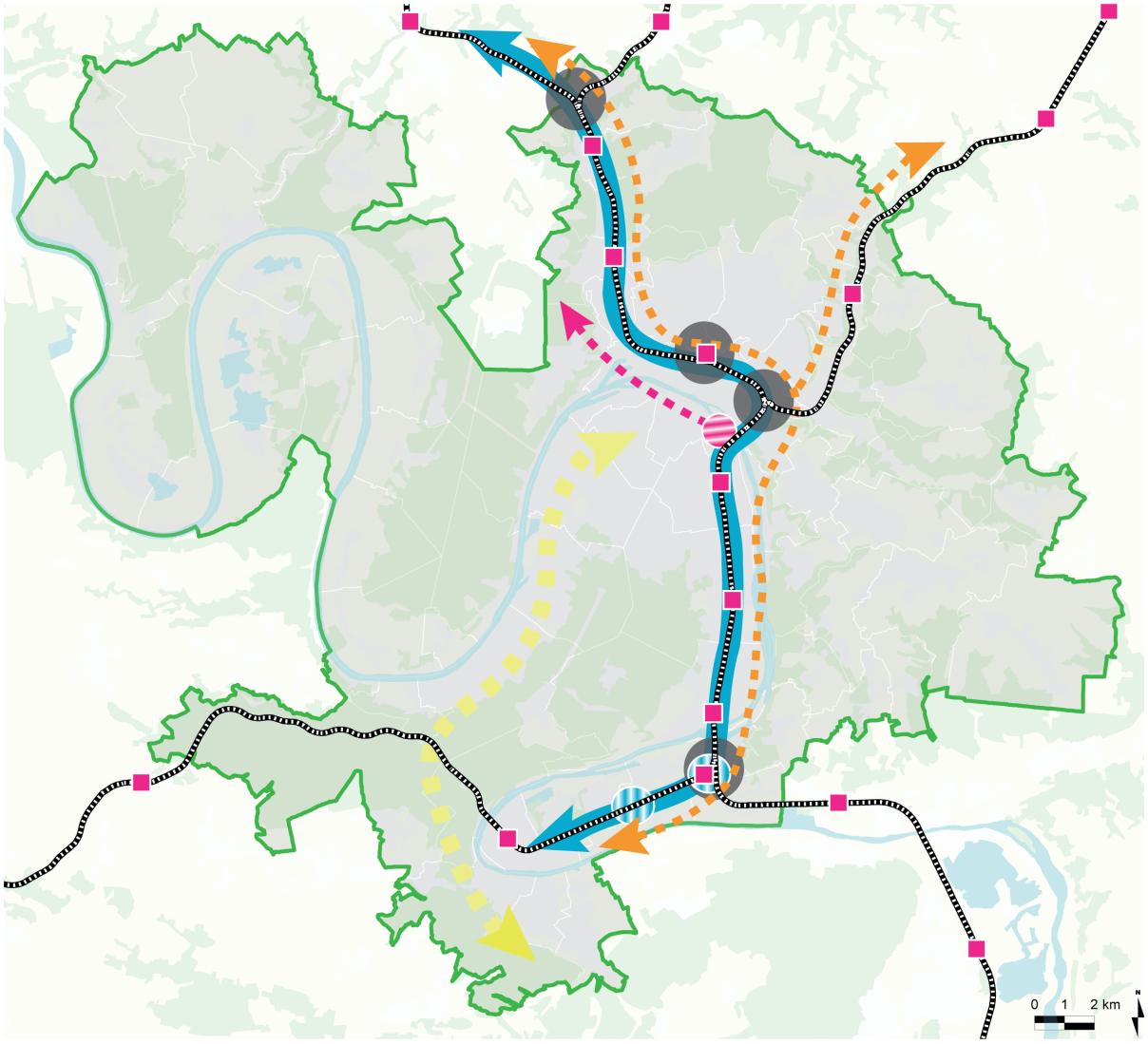


Perspectives de développement de l'outil ferroviaire avec la concrétisation du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie

Le projet de ligne nouvelle ferroviaire entre Paris et la Normandie, conduit par RFF depuis fin 2009, a fait l'objet entre octobre 2011 et février 2012 d'un Débat Public. Les conclusions du Débat Public ont confirmé l'opportunité du projet, et amené l'Etat, via le conseil d'administration de RFF, à prendre la décision de poursuivre le projet et lancer les études préalables à l'enquête publique.
La décision du maître d'ouvrage a confirmé l'implantation d'une gare nouvelle à Rouen sur le site de Saint-Sever se substituant à l'actuelle gare Rive Droite accompagnée d'une traversée nouvelle de la Seine.

La gare nouvelle constituera alors un nouveau pôle de déplacements majeurs.
Pour maintenir à minima la part de marché actuelle en faveur des transports collectifs pour l'accès à la gare, l'enjeu est de créer un véritable nœud des transports qui rayonne vers de nombreuses destinations sans correspondance.
Par ailleurs, cette nouvelle configuration du système ferroviaire ouvrira l'opportunité de valoriser le réseau ferroviaire existant et de réfléchir à un nouveau schéma de desserte périurbain.

▶ *AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES À MOYEN ET LONG TERME*



Territoire de Rouen Métropole Normandie

Infrastructures ferroviaires

- Gares et haltes ferroviaire
- Voie ferrée
- Point dur du réseau

Prespectives de développement de l'outil ferroviaire

Dans l'attente du projet LNPN

- Diamétralisation Yvetot-Rouen-Elbeuf
- Réflexion sur déplacement/création halte ferroviaire

Projet LNPN

- Nouvelle Gare
- Traversée de la Seine

Avec concrétisation du projet LNPN

- Opportunité de réflexion sur un nouveau schéma de desserte ferroviaire
- Opportunité de valorisation du réseau ferroviaire existant

métropole ROUEN NORMANDIE

Octobre 2014 - Service Etudes Prospectives et Grands Projets de Mobilité

« Le ministre des Transports, par une lettre adressée à RFF le 12 novembre 2013, décide de lancer les études préalables à l'enquête d'utilité publique en visant la réalisation du projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) de manière phasée.
Suite à la remise du rapport d'optimisation du projet LNPN par RFF fin avril 2013 et aux conclusions de la commission « Mobilité 21 », le gouvernement a proposé de séquencer la réalisation du projet en prenant en compte en premières priorités la section entre Paris-Saint-Lazare et Mantes et la création d'une gare nouvelle à Rouen Saint-Sever assortie d'une section nouvelle jusqu'à Yvetot.
Ces deux sections vont dans le sens de la désaturation des noeuds ferroviaires et de la séparation des flux qui permettront d'améliorer les transports du quotidien, ambition première du gouvernement.
Ces deux sections nouvelles seront couplées à une troisième entre Mantes et Evreux afin d'assurer une amélioration significative des temps de parcours, de la régularité et du confort.
Le reste du projet présenté au débat public sera réalisé ultérieurement. Certaines études pourront toutefois concerner ces sections, dans la mesure où ces informations sont nécessaires pour la réalisation des sections prioritaires ».

ACTION A : POURSUIVRE L'AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ FERROVIAIRE À L'ÉCHELLE LOCALE, RÉGIONALE ET NATIONALE

Nature de l'action	Infrastructures / Exploitation / Réflexions
Phasage	Court Terme / Moyen Terme / Long Terme
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	- Nombre de voyages par ligne - Nombre de voyages par km
Objectif(s) code des transports	- Renforcement de la cohésion sociale et urbaine - Diminution du trafic automobile - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants

FICHE ACTION 1 : POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE DÉPLACEMENTS

ACTION B : DÉVELOPPER LE RÉSEAU DE TRANSPORT À HAUT NIVEAU DE SERVICE (T.H.N.S.)

Le PDU identifie 4 projets structurants ainsi que 2 prolongations de ligne possibles.
La Métropole Rouen Normandie a en effet engagé des réflexions concernant le développement d'un réseau de Transport à Haut Niveau de Service pour répondre aux besoins de dessertes liés aux grands projets du territoire (Ecoquartier Flaubert / Nouvelle Gare) et compléter le réseau structurant de transports collectifs.

L'ARC Nord-Sud / Amélioration ligne F1
Ce projet vise à accompagner la mutation urbaine qui s'opère dans l'ouest du cœur de l'agglomération et à réorganiser complètement l'espace de la voirie impacté, afin de redonner une place aux modes actifs (piétons, vélos).
Une nouvelle ligne de transport à haut niveau de service sera aménagée entre le pôle d'échange du Boulingrin et le secteur du Zénith. En complément, la ligne F1 sera améliorée entre la ZAC de la Plaine de la Ronce et le rond-point des Bruyères par un traitement des points durs de circulation.
Dans la continuité de l'amélioration de la ligne F1, en lien avec le développement de la ZAC de la Plaine de la Ronce, le développement d'un transport à haut niveau de service permettrait un gain de compétitivité pour faire le lien entre le Nord et le cœur de l'Agglomération.

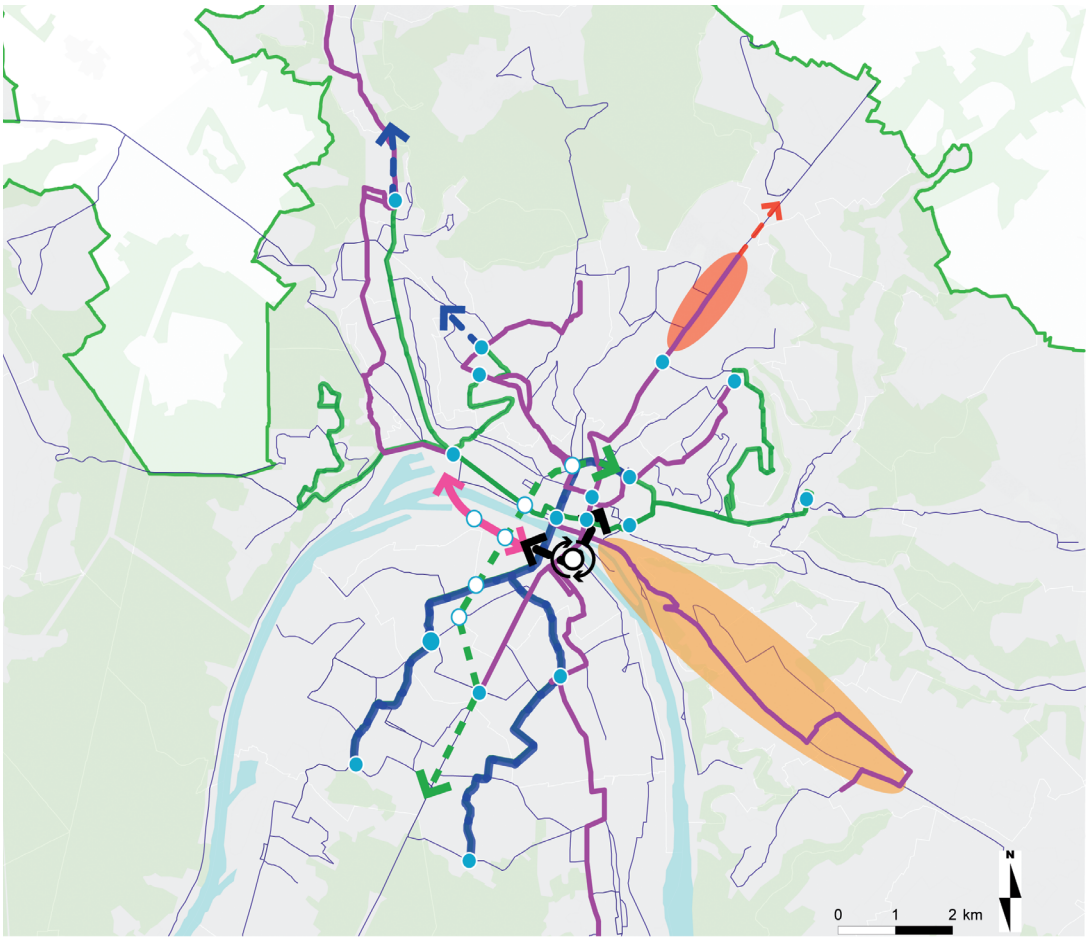
T.H.N.S. Ecoquartier Flaubert
Initié par la problématique de desserte du cœur de l'écoquartier Flaubert, la saturation du tronc commun des lignes TEOR et l'absence d'un lien entre le Nord et le Sud du cœur de l'agglomération sur sa façade Ouest, ce projet poursuit l'objectif d'ouvrir le réseau de transport collectif sur le secteur.
En effet, au-delà d'accompagner la mutation urbaine qui s'opère dans l'ouest de l'agglomération, il s'agit de permettre un lien performant entre les deux rives qui est aujourd'hui, de par la structuration actuelle du réseau, imposé au théâtre des Arts (point de contact avec le tramway).
Le phasage des aménagements sur l'écoquartier Flaubert impulsera des solutions graduelles et phasées dans le temps, au service du développement d'un transport à haut niveau de service Est-Ouest.

Prospective d'un nouvel axe T.H.N.S. Nouvelle Gare
Afin que l'ensemble des habitants de l'agglomération et, au-delà, que l'ensemble des hauts-normands profite pleinement de la nouvelle gare, les correspondances vers les transports urbains doivent être facilitées.
Il est donc nécessaire de relier facilement la gare à l'ensemble des zones d'habitat, des secteurs d'emplois et d'études.
Au regard de la concrétisation du projet de nouvelle gare à Rouen, en lien avec l'ossature globale du réseau de transport collectif, le développement d'un transport à Haut Niveau de Service sera étudié.

Prospective d'un nouvel axe T.H.N.S. Plateaux Est
La densité actuelle sur le secteur ne justifie pas l'aménagement d'une ligne de transport à haut niveau de service.
Afin de favoriser un lien performant entre les plateaux Est et le cœur de l'agglomération, il s'agit dans un premier temps d'améliorer le service et la desserte existante par un traitement des points durs de circulation sur les plateaux et sur la section place Saint-Paul / Théâtre des Arts.
À la lumière de la concrétisation du projet de liaison A28-A13 et de son barreau de raccordement, l'évolution vers un transport à haut niveau de service sera étudiée dans un second temps.

Prolongement de TEOR (T1/Terminus Mont aux Malades-T2/Mairie V.Schoelcher)
Ces prolongements feront l'objet d'une étude d'opportunité et de faisabilité au regard des perspectives de développement urbain et des enjeux de cohésion des territoires.

▶ *DÉVELOPPER LE RÉSEAU DE TRANSPORT À HAUT NIVEAU DE SERVICE*



ACTION B : DÉVELOPPER LE RÉSEAU DE TRANSPORT À HAUT NIVEAU DE SERVICE (THNS)

Nature de l'action	Infrastructures / Exploitation / Réflexions
Phasage	Court Terme / Moyen Terme / Long Terme
Pilotage	La Métropole est pilote de l'action en lien avec différents partenaires
Indicateurs	Linéaire de ligne THNS aménagés
Objectif(s) code des transports	- Renforcement de la cohésion sociale et urbaine - Diminution du trafic automobile - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants

FICHE ACTION 1 : POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE DÉPLACEMENTS

ACTION C : ACHEVER LA CONSTITUTION DU MAILLAGE ROUTIER DE L'AGGLOMÉRATION

Plusieurs projets d'envergure doivent permettre d'y parvenir.

Les raccordements routiers du Pont-Flaubert (Tête Nord/Tête Sud)
Nécessité reconnue par les acteurs institutionnels, le 6e franchissement de la Seine à Rouen a été mis en service en 2008, poursuivant l'objectif de créer une liaison Nord-Sud à l'ouest de l'agglomération afin :

- d'améliorer l'environnement urbain en déchargeant les quartiers ouest de l'agglomération d'un trafic important de transit et d'échange ;
- de fluidifier le trafic dans la traversée de l'agglomération ;
- de développer les activités économiques et favoriser les échanges interrégionaux.

Aujourd'hui, l'absence d'accès définitifs à cet ouvrage d'art ne lui permet pas de remplir sa pleine fonctionnalité.
La réalisation du raccordement direct du Pont Flaubert à la voie rapide Sud III et de l'échangeur associé au droit de l'écoquartier Flaubert est nécessaire afin de reconfigurer la porte d'entrée routière sud de l'agglomération, marquée par le point de congestion du carrefour Europe/Rondeaux, en vue d'une meilleure répartition et organisation des flux de circulation grâce à la définition d'un plan de circulation sur le site de l'écoquartier.
La réalisation de la continuité autoroutière entre le pont Flaubert et la voie rapide Sud III est une condition nécessaire pour l'urbanisation future de l'écoquartier, dans la mesure où elle permettra de libérer le site et de requalifier la portion finale de la voie rapide aboutissant au Boulevard de l'Europe. Elle est le préalable à la définition du plan de circulation de l'écoquartier Flaubert (Véhicules Légers / Poids Lourds / Transports exceptionnels / Transports en commun / Modes actifs / Pôle d'échanges) qui permette un fonctionnement optimal de la mobilité à la hauteur des exigences d'un écoquartier.

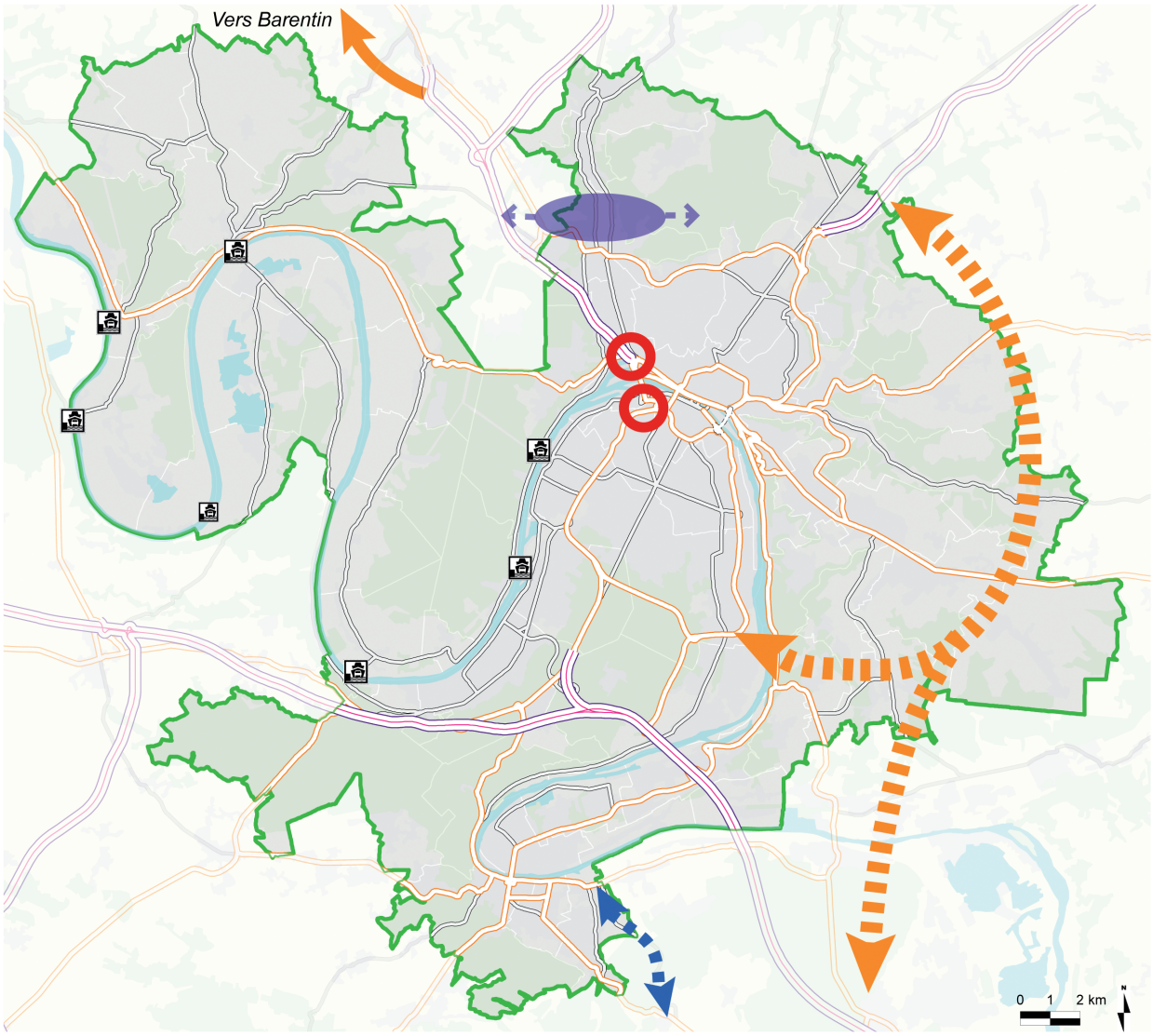
Le projet de liaison A28-A13 et son barreau de raccordement
L'agglomération de Rouen connaît un trafic très important, qui s'accompagne de forts problèmes de circulation, du fait du nœud routier vers lequel convergent :

- les autoroutes A28, A150 et A151 au nord et A13 au sud ;
- une dizaine de routes nationales et départementales structurantes qui convergent vers le centre-ville et le cœur d'agglomération.

Le projet de liaison A28-A13 et son barreau de raccordement, en désengorgeant le centre-ville de Rouen et en améliorant les liaisons entre Rouen et l'Eure, contribueront à l'amélioration de la qualité de vie dans le cœur de l'agglomération rouennaise, au développement urbain et à la dynamique économique régionale.

A l'issue de la concertation, un compte-rendu rédigé par l'Etat et un rapport établi par le garant sera transmis à la Commission nationale du débat public (CNDP). Après que la CNDP ait pris acte du compte rendu du maître d'ouvrage et du rapport du garant, le Ministre en charge des Transports prendra une décision sur les suites à donner au projet.

▶ *DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES*



Territoire de Rouen Métropole Normandie

Maillage routier actuel

- Réseau autoroutier
- Réseau primaire
- Réseau secondaire
- Traversée de la Seine par le bac

Maillage routier futur

Aménagements complémentaires

- A150 entre Ecalles-Alix et Barentin
- Raccordements Nord et Sud du Pont Flaubert

Projet en réflexion

- Tracé indicatif du projet de liaison A28 - A13 et de son barreau de raccordement
- Projet de contournement Est du territoire elbeuvien

Prospective à long terme

- Problématique du franchissement routier de la Vallée du Cailly

métropole ROUEN NORMANDIE

Octobre 2014 - Service Etudes Prospectives et Grands Projets de Mobilité

Après accord du Ministre en charge des transports, les services de la DREAL de Haute-Normandie procéderont aux études en vue de la constitution du Dossier d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.
Si le projet est déclaré d'utilité publique, il fera ensuite l'objet d'un appel d'offre de mise en concession.
Le concessionnaire, désigné par un décret en Conseil d'Etat, pourra alors entamer les travaux de construction de l'infrastructure, après avoir défini le tracé final dans la variante préférentielle.

Le projet de contournement Est du territoire elbeuvien
Le territoire elbeuvien constitue un pôle de déplacements important engendrant des trafics d'échanges concentrés dans le secteur Est. Afin de délester ce trafic dans un secteur urbanisé, le projet de contournement Est du territoire elbeuvien contribuera à améliorer le cadre de vie et la sécurité des riverains. Il permettra également d'optimiser le trafic de transit en évitant de traverser la commune de Saint-Pierre-Lès-Elbeuf.

La traversée de la Vallée du Cailly reliant la rocade Nord à l'A150 reste un des points noirs de circulation à l'Ouest de Rouen. Une étude de faisabilité conduite sur ce secteur n'a pas permis de faire émerger une solution économiquement acceptable à ce jour.
Contraint par la configuration des lieux, qui limite la capacité d'absorption des flux de véhicules, le fonctionnement viaire de ce secteur continue à se fragiliser ce qui engendre une dégradation de la qualité de vie sur ce territoire, situation à laquelle il convient d'apporter une réponse pragmatique et opérationnelle. Une étude sur la circulation à l'échelle du secteur en constituera la première étape, en complément des travaux sur l'amélioration des accés en rive droite de la Seine du Pont Flaubert.

ACTION C : ACHEVER LA CONSTITUTION DU MAILLAGE ROUTIER DE L'AGGLOMÉRATION

Nature de l'action	Infrastructures / Réflexions
Phasage	Court Terme / Moyen Terme / Long Terme
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	Linéaire infrastructures nouvelles
Objectif(s) code des transports	Amélioration de l'usage du réseau de voirie

FICHE ACTION 2 : FAVORISER L'INTERMODALITÉ

Mise en place par différents acteurs, l'offre de transport sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie est foisonnante. Favoriser l'intermodalité revêt deux objectifs majeurs : faciliter les déplacements s'effectuant avec plusieurs maillons de la chaine de mobilité et mettre en synergie les moyens des collectivités afin d'articuler les offres de transport. L'enjeu est à la fois d'améliorer l'intermodalité « interne » et « externe » au territoire.

ACTION A : CONFORTER LES POINTS DE CORRESPONDANCE DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN URBAIN (TCU)

L'architecture du réseau de transports collectifs est construite pour répondre à la desserte de zones précises (habitats, activités économiques ou de loisirs, etc.). Chaque projet de nouvelle ligne permet d'imaginer des Origines – Destinations nouvelles. Le PDU se donne l'ambition de multiplier ces Origines – Destinations en poursuivant le maillage du territoire. Deux éléments composent ce projet : la construction ou la valorisation d'axes de transport lourds identifiés précédemment et l'amélioration des connexions entre eux afin que la correspondance ne soit plus vécue comme une étape pénalisante du trajet TC mais bien comme une nouvelle possibilité s'offrant au voyageur. L'aménagement de points stratégiques de correspondances du réseau de Transports en Commun Urbain doit permettre de :

- favoriser l'accessibilité pour les modes actifs,
- améliorer l'information voyageurs,
- faciliter les correspondances entre les différentes lignes,
- sécuriser les cheminements au sein du nœud de correspondance,
- offrir des conditions d'attentes adaptées pour les voyageurs.

L'opportunité offerte par la reconfiguration des espaces publics dans le cadre de projets urbains et/ou de projets de transport permettra, notamment, de prioriser l'intervention parmi les sites stratégiques identifiés.

ACTION A : CONFORTER LES POINTS DE CORRESPONDANCE DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN URBAIN (TCU)

Nature de l'action	Infrastructures
Phasage	Continu
Pilotage	La Métropole est pilote de l'action en lien avec différents partenaires
Indicateurs	Fréquentation des points de correspondance du réseau TCU
Objectif(s) code des transports	- Diminution du trafic automobile - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants

ACTION B : DÉVELOPPER LES FONCTIONS D'ÉCHANGES AUX ABORDS DES GARES

En cohérence avec les projets de renforcement des dessertes ferroviaires périurbaines, permettant de proposer une desserte efficace des zones périurbaines de la Métropole Rouen Normandie, la création de véritables pôles d'échanges autour des gares permettra de valoriser l'offre ferroviaire en favorisant :

- le transfert modal des automobilistes urbains et périurbains,
- l'articulation avec les axes de transports publics (bus, car...) ;
- l'accessibilité des différents modes (marche à pied, vélo, stationnement, organisation de la dépose minute, taxi…) dans de bonnes conditions de confort et de sécurité ;
- l'amélioration de la couture urbaine avec la ville.

Au-delà des interventions dictées par des urgences opérationnelles, les autres aménagements seront concrétisés et priorisés en fonction des résultats d'une étude de programmation.

ACTION B : DÉVELOPPER LES FONCTIONS D'ÉCHANGES AUX ABORDS DES GARES

Nature de l'action	Infrastructures / Réflexion
Phasage	Court terme
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	- Fréquentation des parkings des gares - Nombre de places aménagées
Objectif(s) code des transports	- Diminution du trafic automobile - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants

FICHE ACTION 2 : FAVORISER L'INTERMODALITÉ

ACTION C : DÉPLOYER UN RÉSEAU DE PARCS RELAIS ET DE PARCS RELAIS DE PROXIMITÉ

Des parcs relais bien positionnés permettent un rabattement efficace en voiture sur les axes lourds TC. Cette action permet de développer un réseau de points de rabattement hiérarchisé et en cohérence avec le territoire, et notamment avec les infrastructures de transport (voirie et TC).
L'aménagement d'un réseau de parcs relais permettra donc, en appui des lignes de T.C structurantes, d'encadrer les grandes voiries qui pénètrent vers le cœur de l'agglomération. Deux logiques permettront ainsi de concrétiser ces aménagements :

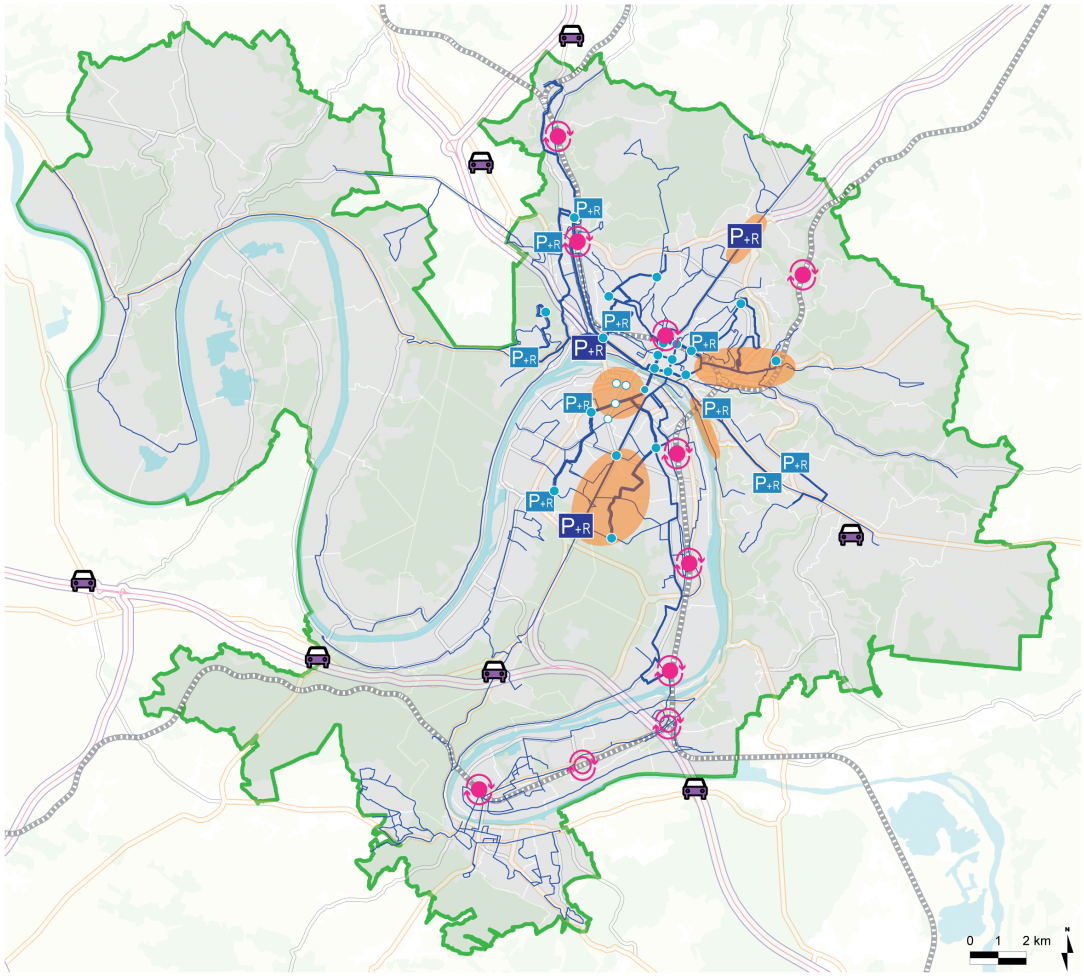
- les grands projets d'infrastructure de transport précédemment identifiés, qui emportent la réflexion sur l'aménagement d'un parc relais associé,
  · P+R F1 au Nord (Amélioration ligne F1) ;
  · P+R T4 au Sud (Arc Nord-Sud) ;
  · P+R Ecoquartier Flaubert à l'Ouest (THNS EQF).
- l'identification de zones à enjeux sur la base desquelles des études de faisabilité sur la localisation et les aménagements devront être réalisées en lien étroit avec les communes concernées.
  · P+R Corridor Est.

En complément et en fonction des opportunités, des aménagements de parcs relais de proximité pourraient être aménagés dans le tissu urbain dense.
Par ailleurs, les politiques locales de stationnement conditionnent directement le bon fonctionnement du Parc Relais et devront donc être adaptées afin d'éviter un usage détourné des espaces publics environnants.
- la réflexion sur le déploiement d'un panel de services à l'attention des usagers (Implantation bornes de recharge pour les véhicule électriques, jalonnements dynamiques…) permettront de renforcer l'attractivité de ces équipements.

ACTION C : DÉPLOYER UN RÉSEAU DE PARCS RELAIS ET DE PARCS RELAIS DE PROXIMITÉ

Nature de l'action	Infrastructures / Réflexions
Phasage	Court Terme / Moyen Terme
Pilotage	La Métropole est pilote de l'action en lien avec différents partenaires
Indicateurs	- Fréquentation parkings relais - Nombre de places aménagées
Objectif(s) code des transports	- Diminution du trafic automobile - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants

▶ *FAVORISER L'INTERMODALITÉ*



Territoire de Rouen Métropole Normandie

Infrastrustructures de transports

- Réseau autoroutier
- Réseau primaire
- Réseau secondaire
- Réseau ferré
- Aire de covoiturage

Action B - Développer les pôles d'échanges aux abords des gares

- Pôle d'échanges à valoriser
- Pôles d'échanges en réflexion

Action A - Conforter le réseau de transports en commun

- Lignes structurantes
- Autres lignes de bus
- Point de correspondance structurant
- Futur point de correspondance structurant

Action C - Déployer un réseau de parcs relais

- P+R Parking relais structurant
- P+R Parking relais de proximité
- Zones à enjeux

métropole ROUEN NORMANDIE

Octobre 2014 - Service Etudes Prospectives et Grands Projets de Mobilité

ACTION D : COORDONNER LES SERVICES DES DIFFÉRENTES AUTORITÉS ORGANISATRICES DES TRANSPORTS (AOT)

L'ensemble des autorités organisatrices de transports de la région Haute Normandie y compris la Métropole Rouen Normandie ont adopté un objectif commun visant à favoriser les déplacements sur l'ensemble du territoire régional, formalisé dans le cadre de la Charte pour le développement de l'intermodalité des transports publics en Haute Normandie.
Cette charte intermodalité intègre quatre volets :

- faire connaître toutes les possibilités de trajets en transport qui ne nécessitent pas l'utilisation individuelle d'un véhicule particulier sur la base d'une source d'information unifiée (information multimodale) ;
- faciliter l'usage des réseaux de transport par une carte unique valable partout en Haute-Normandie (Billettique unique) ;
- mettre en place une tarification qui permet de circuler librement sur un certain de nombre de zones déterminées, quel que soit le réseau de transport utilisé (tarification multimodale) ;
- coordonner l'organisation des différents réseaux pour faciliter les correspondances et la compétitivité des modes (coordination physique des réseaux).

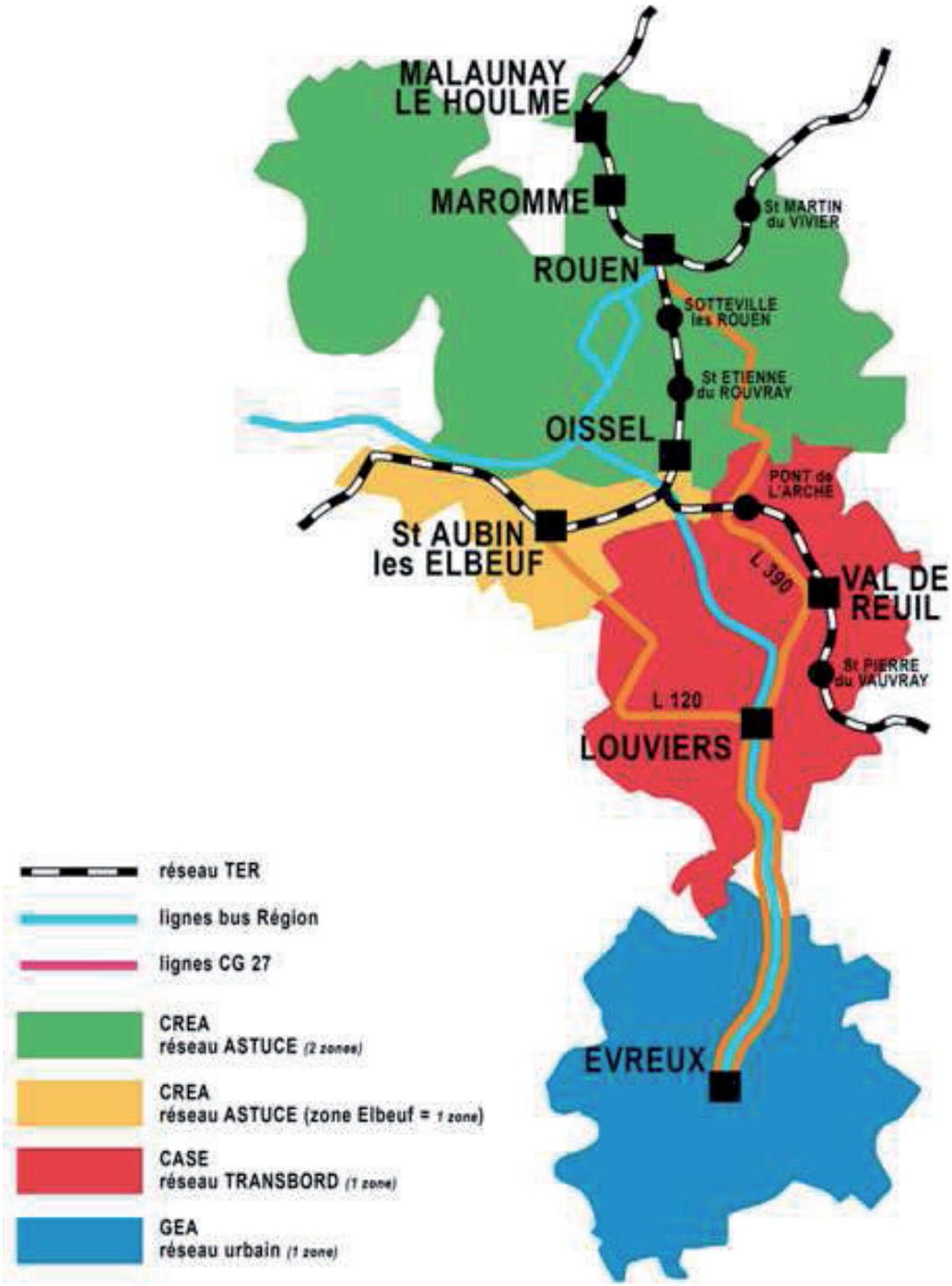
Pour chacune des thématiques, une progression graduelle est nécessaire, via des séquences d'expérimentation, afin de tendre à long terme vers un système complètement intégré.

Après plusieurs mois d'expérimentation de la carte Atoumod dans les agglomérations de Rouen, Elbeuf et Evreux, la Région et ses partenaires mettent en place Atoumod'Multi, nouvel abonnement qui permet de voyager sur plusieurs réseaux de transport.
Avec un seul et même titre de transport chargé sur la carte Atoumod, il est désormais possible de circuler en toute liberté et en illimité dans la ou les zones de son choix, en train, bus, métro et/ou car. D'abord testé à l'échelle de la métropole rouennaise et des agglomérations de Louviers/Val-de-Reuil et d'Evreux, Atoumod'Multi sera peu à peu étendu à toute la Haute-Normandie.

ACTION D : COORDONNER LES SERVICES DES DIFFÉRENTES AUTORITÉS ORGANISATRICES DES TRANSPORTS (AOT)

Nature de l'action	Infrastructures / Exploitation / Réflexions
Phasage	Court Terme
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	Nombre de voyages inter-réseaux (ATOUMOD)
Objectif(s) code des transports	- Diminution du trafic automobile - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants - Tarification et billettique intégrée

▶ *ATOUMOD' MULTI TRAIN. CAR. TRAMWAY. BUS - ROUEN / ELBEUF / VAL DE REUIL / LOUVIERS / EVREUX*



FICHE ACTION 3 : AMÉLIORER LES PERFORMANCES DU RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS EXISTANT

Les besoins de mobilité évoluent. Le réseau de transports collectifs doit s'adapter aux besoins des territoires. Ceci englobe une meilleure prise en compte des nouvelles attentes des usagers afin d'offrir un service pour tous (vitesse, fréquence, régularité, accessibilité) et une adaptation des moyens mis en œuvre, à la lumière des enjeux écologiques et économiques.

ACTION A : RENFORCER LA HIÉRARCHISATION ET LA LISIBILITÉ DE L'ARCHITECTURE DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN URBAIN (TCU)

Une recomposition du réseau TCU dans sa structure est nécessaire, afin de mieux adapter l'offre aux besoins de mobilité, tout en améliorant les performances du réseau. La démarche à suivre est d'atténuer les barrières d'usage des TC par ses utilisateurs potentiels en créant un réseau plus clair et plus facile à utiliser. En outre, les comportements des usagers ayant changé dans le temps, l'offre TC doit suivre ces nouveaux besoins.
Ceux-ci vont bien au-delà des classiques déplacements domicile-travail couverts par les heures de pointe le matin et soir. Notamment l'augmentation des amplitudes horaires de travail et la croissance des déplacements pour le motif loisirs nécessitent une adaptation de l'offre. Dans cette perspective, il apparaît nécessaire de faire évoluer les réseaux de transports actuels présents sur le périmètre de la Métropole Rouen Normandie pour aboutir à un réseau de transport harmonisé et cohérent.

ACTION A : RENFORCER LA HIÉRARCHISATION ET LA LISIBILITÉ DE L'ARCHITECTURE DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN URBAIN (TCU)

Nature de l'action	Exploitation
Phasage	Court Terme
Pilotage	La Métropole est pilote de l'action en lien avec différents partenaires
Indicateurs	Nombre de voyage par km par ligne
Objectif(s) code des transports	- Diminution du trafic automobile - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants

ACTION B : AMÉLIORER LES CONDITIONS DE CIRCULATION DES TRANSPORTS URBAINS EN COMMUN (TCU) SUR DES AXES PRIORITAIRES

Aujourd'hui, plusieurs lignes de bus se trouvent ralenties voire bloquées à certains horaires par la circulation automobile.
Afin d'assurer une meilleure performance du réseau et une plus grande attractivité vis-à-vis des usagers, ces points noirs du réseau TC devront être traités, notamment s'ils sont situés sur des axes fortement fréquentés par des bus.
Ce travail nécessite de hiérarchiser les besoin d'intervention en fonction de critères : gain de vitesse commerciale, nombre de voyageurs concernés,… Les aménagements concerneront des priorités aux feux, des couloirs bus, des arrêts en avancée sur la chaussée afin de faciliter la réinsertion du véhicule dans la circulation.

ACTION B : AMÉLIORER LES CONDITIONS DE CIRCULATION DES TRANSPORTS URBAINS EN COMMUN (TCU) SUR DES AXES PRIORITAIRES

Nature de l'action	Infrastructures
Phasage	Continu
Pilotage	La Métropole est pilote de l'action en lien avec différents partenaires
Indicateurs	Vitesses commerciales
Objectif(s) code des transports	- Diminution du trafic automobile - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants - Amélioration de l'usage du réseau de voirie

FICHE ACTION 3 : AMÉLIORER LES PERFORMANCES DU RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS EXISTANT

ACTION C : EXPERIMENTER UNE DIVERSIFICATION DES ÉNERGIES POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Les enjeux environnementaux et les exigences économiques nécessitent de réfléchir à des modes de propulsion plus écologiques et moins coûteux à long terme, notamment pour le bus.
Par ailleurs, cette démarche impulsera une image novatrice pour les transports collectifs.

ACTION C : EXPÉRIMENTER UNE DIVERSIFICATION DES ÉNERGIES POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Nature de l'action	Réflexions
Phasage	Continu
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	Répartition modes de propulsion du parc roulant TCU
Objectif(s) code des transports	Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants

ACTION D : METTRE EN ŒUVRE LE SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ

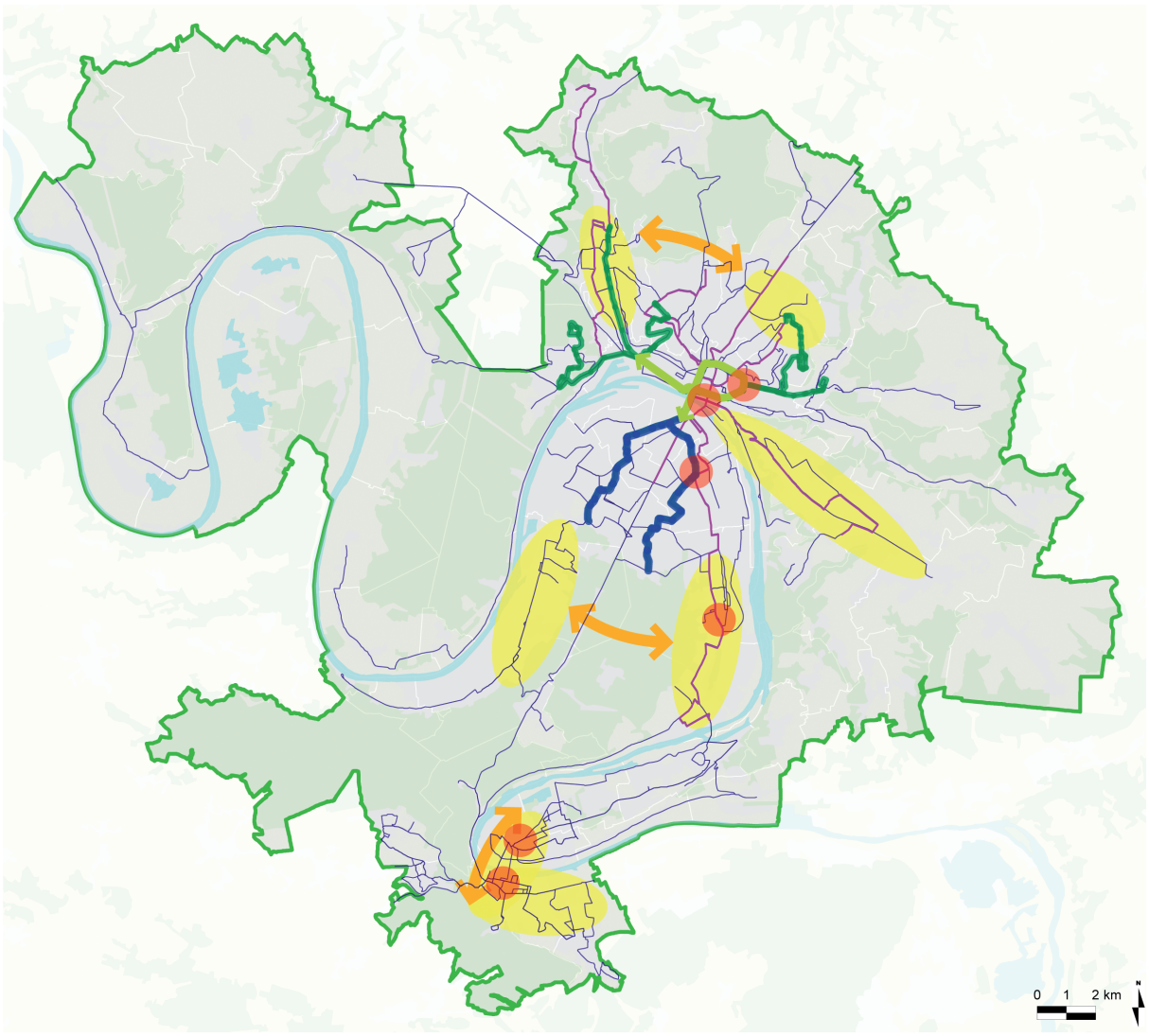
La mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite est imposée par la loi.
Au-delà des exigences réglementaires, cette démarche permet de rendre l'usage des transports collectifs plus simple et rendre l'exploitation plus efficace.
Le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) de la Métropole Rouen Normandie, adopté en décembre 2012, a défini des objectifs de réalisation, répondant tant aux exigences réglementaires qu'à une volonté de simplifier l'usage des transports publics pour tous :

- mise en accessibilité des points d'arrêts de bus,
- mise en accessibilité des stations de tramway et de TEOR,
- mise en accessibilité des bâtiments accueillant du public : points de vente, commerces des dépositaires,
- mise en accessibilité du matériel roulant,
- mise en accessibilité des abords des points d'arrêt et stations,
- déploiement d'une offre de substitution pour pallier les impossibilités techniques de mise en accessibilité.

ACTION D : METTRE EN ŒUVRE LE SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ

Nature de l'action	Infrastructures
Phasage	Continu
Pilotage	La Métropole est pilote de l'action en lien avec différents partenaires
Indicateurs	Nombre de points d'arrêts mis en accessibilité
Objectif(s) code des transports	- Renforcement de la cohésion sociale et urbaine - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants

▶ *AMÉLIORER LES TRANSPORTS COLLECTIFS*



Territoire de Rouen Métropole Normandie

Réseau TC actuel

Réseau structurant

Tramway

TEOR

Lignes Fast

Autres Lignes

Zone de conflits

Circulation routière à résorber pour améliorer la compétivité des transports collectifs

Secteur où une amélioration des itinéraires des transports collectifs est nécessaire

Amélioration des transports collectifs

Amélioration des liaisons existantes

Mise en places d'itinéraires de transports collectifs pour désaturer les principaux axes dans le centre de l'agglomération

métropole ROUEN NORMANDIE

Octobre 2014 - Service Etudes Prospectives et Grands Projets de Mobilité

FICHE ACTION 3 : AMÉLIORER LES PERFORMANCES DU RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS EXISTANT

ACTION E : POURSUIVRE LA DÉMARCHE DE SUIVI QUALITÉ

Les attentes des utilisateurs des transports collectifs concernent majoritairement l'offre de service (fréquence et amplitude).
En second lieu, les voyageurs souhaitent bénéficier d'un service fiable, notamment les non-captifs.
Afin d'assurer une bonne qualité de service de son réseau, la Métropole Rouen Normandie souhaite poursuivre une démarche qualité volontariste par la certification de lignes et le renforcement du processus qualité, en lien avec les exploitants.

ACTION E : POURSUIVRE LA DÉMARCHE DE SUIVI QUALITÉ

Nature de l'action	Exploitation
Phasage	Continu
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	Nombre de lignes certifiées
Objectif(s) code des transports	Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants

ACTION F : ÉTUDIER LES MODALITÉS DE DESSERTE DES ZONES D'ACTIVITÉ

De par leurs configurations et leurs usages, les zones d'activité sont des espaces complexes à desservir de manière compétitive en transport en commun.
Ainsi, au-delà des zones d'activité en projet, dont l'aménagement doit être anticipé à proximité des lignes de force du réseau de transport en commun, il est nécessaire de conduire une étude auprès des entreprises, dans le cadre des P.D.E., pour connaître les besoins de déplacements et les potentiels afin d'apporter les réponses de mobilité les plus adaptées et travailler sur la configuration des zones.
En effet, dans un contexte de renchérissement de l'énergie, la desserte de ces zones d'activité représente un enjeu pour la commercialisation et pour l'accessibilité des employés.

ACTION F : ETUDIER LES MODALITÉS DE DESSERTE DES ZONES D'ACTIVITÉ

Nature de l'action	Réflexions
Phasage	Court Terme
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	Sans objet
Objectif(s) code des transports	Renforcement de la cohésion sociale et urbaine

FICHE ACTION 4 : ADAPTER L'OFFRE COLLECTIVE DE TRANSPORT A L'ÉCHELLE PERI-URBAINE

Il s'agit d'améliorer l'offre en transports collectifs au-delà de la partie centrale de l'agglomération. L'objectif est de créer une alternative à la voiture individuelle, notamment pour les déplacements entre les communes périurbaines et le cœur d'agglomération, d'inciter au report modal et de poursuivre un rééquilibrage du niveau de l'offre en transports collectifs entre la partie centrale de l'agglomération et les communes périurbaines.

ACTION A : ÉTUDIER LES LIAISONS À HAUT NIVEAU DE SERVICE

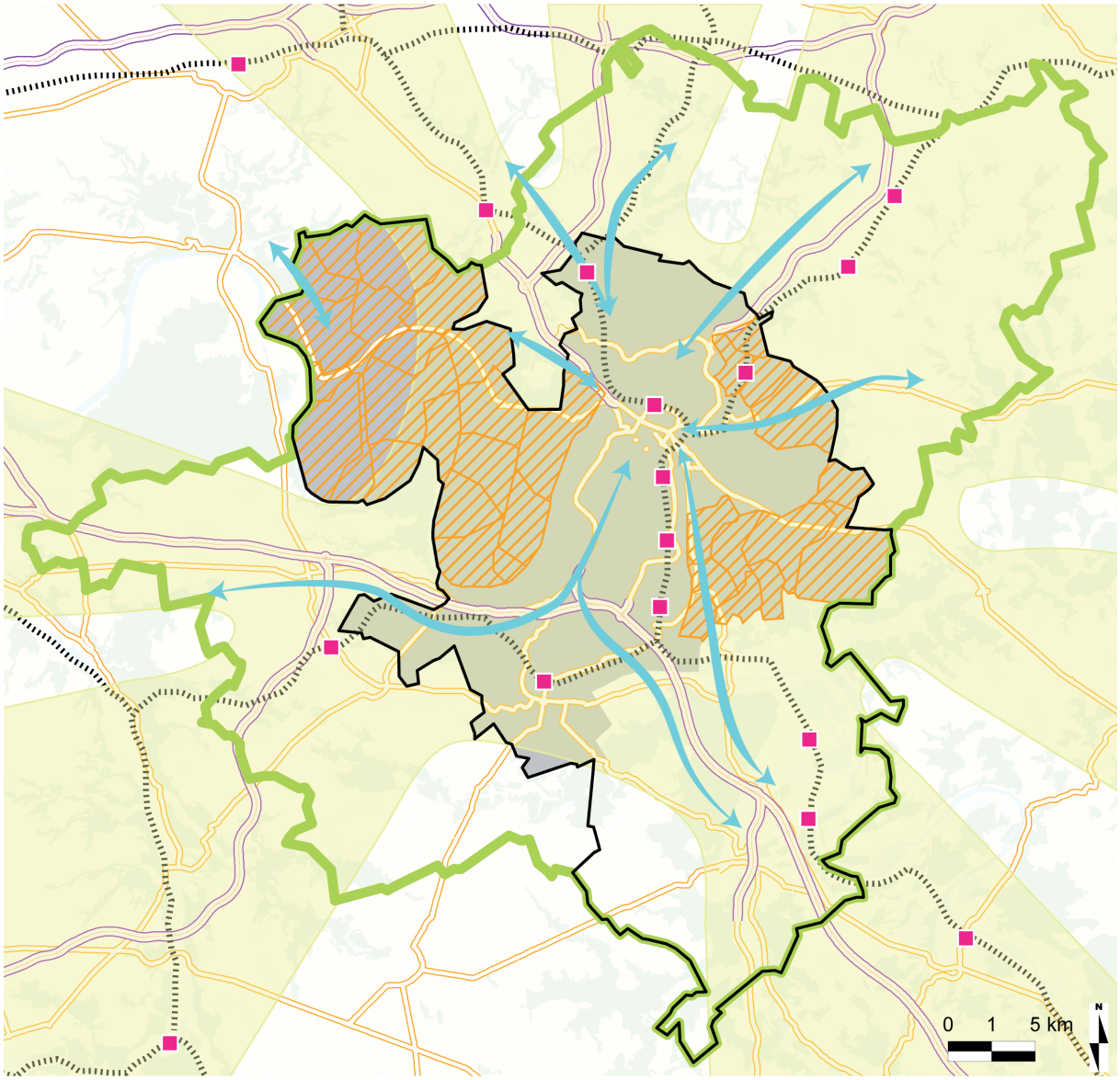
Semblable au Bus à Haut Niveau de Service (B.H.N.S.) dans ses caractéristiques, le Car à Haut Niveau de Service (C.H.N.S.) se différencie par la zone de pertinence qu'il dessert : le péri-urbain et l'inter-urbain. Le C.H.N.S. permet de proposer une offre et un niveau de service de transport en commun alternatif à la voiture pour les résidents du périurbain et pour les liaisons ville secondaire-ville centre. Il est d'autant plus efficace lorsque l'offre ferroviaire fait défaut sur le territoire concerné. Le C.H.N.S. répond aux exigences de mobilité (extension urbaine, variété des déplacements), de coûts (prix au kilomètre très faible) et de développement durable (report de la voiture vers le bus, faible empreinte carbone, fluidité des réseaux et du centre-ville).
Le dispositif du C.H.N.S. peut également être composé de liaisons express pour lesquelles les lignes de bus ou car ne desservent que les arrêts les plus importants. L'objectif est d'être plus compétitif en temps de parcours, sans nécessairement avoir la priorité absolue sur la circulation automobile.
Ce moyen de transport extra-urbain permet de desservir de nouvelles populations et de donner de la cohérence au territoire. Une étude, en lien avec les réflexions conduites sur la coordination physique des réseaux dans le cadre d'ATOUMOD, est nécessaire afin de travailler sur cet outil.
Cette étude pourrait, entre autres, s'emparer des problématiques suivantes :

- un potentiel justifiant la mise en place de tels services,
- une exploitation de qualité (amplitude horaire et haute fréquence),
- la flexibilité du service (dessertes qui peuvent soit s'arrêter aux limites de la centralité de l'agglomération en imposant une rupture de charge via des points d'échanges, soit aller jusqu'au centre-ville),
- des aménagements viaires pour fluidifier la circulation sur des points durs de congestion routière,
- un matériel roulant adapté aux besoins des citadins (accessibilité, design attractif, confort).

ACTION A : ETUDIER LES LIAISONS À HAUT NIVEAU DE SERVICE

Nature de l'action	Réflexions
Phasage	Court Terme
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	Sans objet
Objectif(s) code des transports	- Renforcement de la cohésion sociale et urbaine - Diminution du trafic automobile - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants - Amélioration de l'usage du réseau de voirie

▶ *LA MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE DE LA MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE ET LES TERRITOIRES LIMITROPHES*



Territoire de l'Inter-SCot

Territoire du Pôle Métropolitain CREA-Seine-Eure

Territoire de Rouen Métropole Normandie

Infrastrustructures de transports

Réseau autoroutier

Réseau primaire

Réseau secondaire

Réseau ferré

Gare et halte ferroviaire

Action B - Conforter le service de transport à la demande

Territoire desservi par Filo'r. Echange interne au territoire desservi par Filo'r + échange externe vers point de correspondance structurants

Action C - Réfléchir la mobilité à l'échelle du grand territoire

Liaison TC interurbaine

Grand corridor de mobilité - Interface avec les territoires limitrophes

métropole ROUENNORMANDIE

Octobre 2014 - Service Etudes Prospectives et Grands Projets de Mobilité

FICHE ACTION 4 : ADAPTER L'OFFRE COLLECTIVE DE TRANSPORT A L'ECHELLE PERI-URBAINE

ACTION B : CONFORTER LE SERVICE DE TRANSPORT À LA DEMANDE

La création du Transport À la Demande (TAD) en 2011 a permis d'offrir un service de transports collectifs aux habitants de la Métropole Rouen Normandie qui jusqu'à présent n'en bénéficiaient pas. Les zones les moins denses du territoire sont ainsi particulièrement adaptées à ce type de service que le PDU propose d'affirmer. En lien avec l'amélioration du réseau de transports collectifs, le service TAD (Filo'r et Allo-bus) devra continuer à s'adapter aux pratiques et aux besoins du territoire.

ACTION B : CONFORTER LE SERVICE DE TRANSPORT À LA DEMANDE

Nature de l'action	Exploitation
Phasage	Court Terme
Pilotage	La Métropole est pilote de l'action en lien avec différents partenaires
Indicateurs	Nombre de voyages par km par ligne
Objectif(s) code des transports	- Renforcement de la cohésion sociale et urbaine - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants

ACTION C : CONSTRUIRE DES STRATÉGIES DE MOBILITÉ EN FONCTION DES BASSINS DE DÉPLACEMENT ET PAS SIMPLEMENT DES LIMITES ADMINISTRATIVES

Les déplacements ne se limitent pas au sein des périmètres des communes, des périmètres de compétences des Autorités Organisatrices de la Mobilité ou des structures intercommunales.
Il convient donc de développer une logique de réflexion qui :
-s'affranchit des limites administratives et coïncide avec les logiques de déplacements opérant sur le territoire ;
-met en cohérence les différents réseaux de transport gérés par différentes les Autorités Organisatrices des Transports.

Cette ambition se traduit donc par la mise en place :
- de périmètres d'étude s'inscrivant dans des logiques de bassin de déplacements, à titre d'exemple :
  . la Vallée du Cailly (Schéma Directeur de Mobilité);
  . le Corridor Est (Etude pour la définition d'une stratégie de rabattement VP-TC sur le corridor Est de la Métropole Rouen Normandie).

- de partenariats institutionnels permettant de traiter dans des conditions optimales la question du report modal
  . Pôle Métropolitain ;
  . Inter-SCOT (Pays en Seine-et-Bray/Pays du Roumois/Communauté d'Agglomération Seine- Eure) ;
  . ATOUMOD (15 Autorités Organisatrices des Transports de la Région Haute-Normandie).

ACTION C : CONSTRUIRE DES STRATÉGIES DE MOBILITÉ EN FONCTION DES BASSINS DE DÉPLACEMENTS ET PAS SIMPLEMENT DES LIMITES ADMINISTRATIVES

Nature de l'action	Réflexions
Phasage	Court Terme
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	Sans objet
Objectif(s) code des transports	- Renforcement de la cohésion sociale et urbaine - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants - Amélioration de l'usage du réseau de voirie

II

AMÉNAGER UN TERRITOIRE MOINS CONSOMMATEUR EN ÉNERGIE ET MOINS DÉPENDANT DE LA VOITURE PARTICULIÈRE

FICHE ACTION 5 : FAVORISER L'INTENSIFICATION URBAINE LE LONG DES AXES DE TRANSPORTS COLLECTIFS STRUCTURANTS EXISTANTS ET FUTURS

À un problème de mobilité ne correspond pas toujours une solution de transports : le mode d'urbanisation peut aussi y répondre. La Métropole Rouen Normandie propose de réorienter l'aménagement de son territoire vers un urbanisme plus dense et plus intense, axé sur les transports collectifs, permettant de régénérer les espaces urbains actuels et d'éviter de fragiliser davantage l'équilibre des espaces agricoles et naturels.

ACTION A : ORGANISER LE STATIONNEMENT PRIVÉ DANS LES PLANS LOCAUX D'URBANISME (PLU)

	Les bâtiments neufs à usage principal d'habitation			**Les bâtiments neufs à usage principal tertiaire et/ou de bureaux**		
Mode de transport	Vélo	Véhicules automobiles thermiques	Véhicules électriques ou hybrides rechargeables	Vélo	Véhicules automobiles thermiques	Véhicules électriques ou hybrides rechargeables
Tous périmètres	Arrêté ministériel	Fonction article.12 / Plan Local d'Urbanisme	Arrêté ministériel	Arrêté ministériel	Fonction article.12 / Plan Local d'Urbanisme	Arrêté ministériel
Dans le périmètre d'attractivité des stations de transports en commun structurants de la Métropole Rouen Normandie	Dans les secteurs dotés d'une desserte en transport collectif structurant, les exigences en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les vélos seront augmentées.	Dans les secteurs dotés d'une desserte en transport collectif structurant, les exigences en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules automobiles seront réduites.	Similaire normes tous périmètres	Dans les secteurs dotés d'une desserte en transport collectif structurant, les exigences en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les vélos seront augmentées.	Dans les secteurs dotés d'une desserte en transport collectif structurant, les exigences en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules automobiles seront réduites.	Similaire normes tous périmètres

ACTION A : ORGANISER LE STATIONNEMENT PRIVÉ DANS LES PLANS LOCAUX D'URBANISME (PLU)

Nature de l'action	Réflexions
Phasage	Court Terme
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	Ratio nombre de place de stationnement par logement
Objectif(s) code des transports	- Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants - Véhicules électriques

FICHE ACTION 5 : FAVORISER L'INTENSIFICATION URBAINE LE LONG DES AXES DE TRANSPORTS COLLECTIFS STRUCTURANTS EXISTANTS ET FUTURS

ACTION B : FAVORISER DANS LES PLANS LOCAUX D'URBANISME (PLU) UNE URBANISATION PRIORITAIRE LE LONG DES AXES DE TRANSPORTS COLLECTIFS STRUCTURANTS

Il est proposé que le PDU favorise l'urbanisation des projets situés dans le périmètre d'attractivité des transports en commun, périmètre défini en coordination avec les réflexions conduites dans le cadre du S.C.O.T.
Ce périmètre est fixé selon les itinéraires structurants actuels du réseau de transport en commun urbain desservant le territoire.

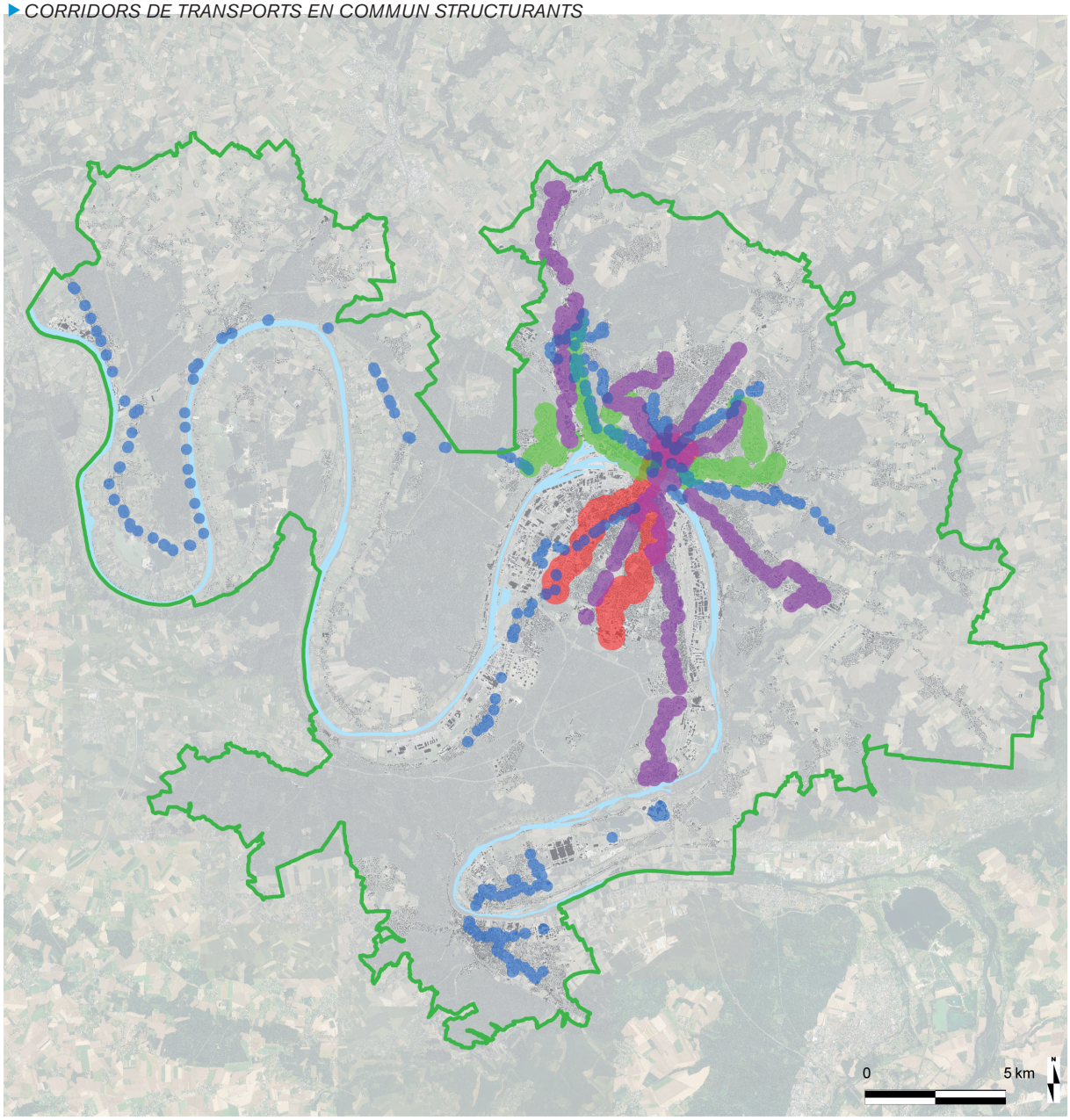
Dans ces périmètres, il est proposé :

- de poursuivre l'intensification de l'urbanisation (par la construction de logements, la création d'emplois, d'équipements, de services et de commerces) le long des axes structurés par des lignes déjà très performantes (Métro, TEOR) et autour des gares,
- d'intensifier l'urbanisation le long des lignes structurantes qui disposent de potentiel de développement de l'offre de transport. Aussi, est-il proposé une densité minimale de construction de logements dans les opérations d'urbanisme supérieure de 10 % à celle recommandée pour le reste du territoire. À cette fin, il est proposé, dans le cadre de la mise en œuvre du PDU et du S.C.O.T., d'organiser des « ateliers de la ville intense » en lien avec les communes, pour étudier les potentiels mobilisables.

ACTION B : FAVORISER DANS LES PLANS LOCAUX D'URBANISME (PLU) UNE URBANISATION PRIORITAIRE LE LONG DES AXES DE TRANSPORTS COLLECTIFS STRUCTURANTS

Nature de l'action	Réflexions
Phasage	Court Terme
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	Sans objet
Objectif(s) code des transports	- Renforcement de la cohésion sociale et urbaine - Diminution du trafic automobile - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants

▶ *CORRIDORS DE TRANSPORTS EN COMMUN STRUCTURANTS*



Territoire de Rouen Métropole Normandie

Bâti

Aire d'attractivité autour des différents arrêts du réseau de transports urbains structurants

Aire d'attractivité de 500 m autour des arrêts des lignes du TRAM

Aire d'attractivité de 400 m autour des arrêts des lignes TEOR

Aire d'attractivité de 300 m autour des arrêts des lignes FAST

Aire d'attractivité de 200 m autour des arrêts des autres lignes structurantes

métropole ROUENNORMANDIE

Octobre 2014 - Service Etudes Prospectives et Grands Projets de Mobilité

FICHE ACTION 6 : PROMOUVOIR UN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE FAVORISANT LA SOBRIÉTE ÉNERGETIQUE DANS LES DÉPLACEMENTS

Lors des décennies passées, la ville s'est étendue sans qu'existe toujours un lien avec les transports collectifs. Les habitants vivent toujours plus loin de leur lieu de travail et les temps de trajets continuent de s'allonger. Le projet de territoire de la Métropole Rouen Normandie promeut un aménagement propice aux courtes distances, un urbanisme mixant les fonctions pour une ville plus intense et des espaces moins spécialisés, valorisant les investissements publics dans les transports collectifs.

ACTION A : ANTICIPER LA COHÉRENCE ENTRE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LA DESSERTE EN TRANSPORT EN COMMUN

Il est proposé d'étudier l'urbanisation des projets situés hors du périmètre d'attractivité des transports en commun, périmètre défini en coordination avec les réflexions conduites dans le cadre du S.C.O.T.
Ces études pourront être notamment conduites à l'occasion de la révision des documents d'urbanisme locaux, en concertation avec l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains. Ainsi, les caractéristiques de ces projets en lien avec une éventuelle desserte en transports collectifs seront-elles précisées, au regard des exigences de faisabilité technique.

ACTION A : ANTICIPER LA COHÉRENCE ENTRE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LA DESSERTE EN TRANSPORT EN COMMUN

Nature de l'action	Réflexions
Phasage	Continu
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	Evolution des densités autour des axes de transports collectifs
Objectif(s) code des transports	- Renforcement de la cohésion sociale et urbaine - Diminution du trafic automobile - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants

ACTION B : PRIORISER LES OPERATIONS DE LOGEMENT À PROGRAMMER EN FONCTION DE CRITÈRES D'ACCESSIBILITÉ DANS LE CADRE DU PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT (PLH)

Les objectifs de production de logements neufs par an, réaffirment l'ambition d'un développement de l'offre de logements qui participe par sa typologie et sa localisation à améliorer le fonctionnement du territoire.
Les critères de priorisation des opérations contribuant à la réalisation du PLH seront ainsi définis selon leur proximité aux centralités existantes et au réseau structurant de transports collectifs.

ACTION B : PRIORISER LES OPÉRATIONS DE LOGEMENT À PROGRAMMER EN FONCTION DE CRITÈRES D'ACCESSIBILITÉ DANS LE CADRE DU PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT (P.L.H.)

Nature de l'action	Réflexions
Phasage	Continu
Pilotage	La Métropole est pilote de l'action en lien avec différents partenaires
Indicateurs	Sans objet
Objectif(s) code des transports	- Renforcement de la cohésion sociale et urbaine - Diminution du trafic automobile - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants

FICHE ACTION 6 : PROMOUVOIR UN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE FAVORISANT LA SOBRIÉTE ÉNERGETIQUE DANS LES DÉPLACEMENTS

ACTION C : TENDRE VERS UNE PRÉSERVATION RAISONNÉE DES EMPRISES FERROVIAIRES

En lien avec la Région Haute-Normandie, Autorité Organisatrice des Transports et RFF, le gestionnaire du réseau, un travail de sensibilisation des élus et des acteurs est nécessaire sur la préservation des voies ferroviaires non exploitées et des emprises foncières, afin de ne pas obérer l'avenir.
Par exemple, avec la concrétisation du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie, la nouvelle configuration du système ferroviaire ouvrira l'opportunité de valoriser le réseau ferroviaire existant et de réfléchir à un nouveau schéma de desserte périurbain. Dans cette perspective, il importe de préserver l'avenir en vue du développement de nouvelles dessertes ou haltes ferroviaires à long terme.

ACTION C : TENDRE VERS UNE PRÉSERVATION RAISONNÉE DES EMPRISES FERROVIAIRES

Nature de l'action	Réflexions
Phasage	Continu
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	Sans objet
Objectif(s) code des transports	Renforcement de la cohésion sociale et urbaine

ACTION D : DÉVELOPPER UNE STRATÉGIE FONCIÈRE ET MOBILISER LES OUTILS FONCIERS AU SERVICE DE LA MOBILITÉ

Le manque d'anticipation sur une lecture stratégique du territoire de la mobilité obère le développement de certain projet, faute de potentiel foncier.
Afin de sortir de cette logique il s'agit d'identifier, en amont, des zones stratégiques de manière à mobiliser des outils fonciers, afin de ne pas obérer les potentialités de développement de certains projets.
Dans ces circonstances, il convient donc :
-d'observer et caractériser les dynamiques foncières ;
-de s'inscrire dans les stratégies foncières à l'oeuvre entre les partenaires au titre des enjeux de mobilité ;
-de préserver le foncier en conséquence, notamment à proximité des grands corridors de mobilité.
Dans ces circonstances, le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie mobilisera en particulier de fortes ressources foncières. Il conviendra donc de préserver un potentiel foncier en conséquence afin que le projet puisse s'exprimer dans sa pleine fonctionnalité.

ACTION D : DÉVELOPPER UNE STRATÉGIE FONCIÈRE ET MOBILISER LES OUTILS FONCIERS AU SERVICE DE LA MOBILITÉ

Nature de l'action	Réflexions
Phasage	Continu
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	Sans objet
Objectif(s) code des transports	Renforcement de la cohésion sociale et urbaine

III

FAIRE ÉVOLUER LES COMPORTEMENTS

FICHE ACTION 7 : FAVORISER LA PRATIQUE DE NOUVELLES FORMES DE MOBILITÉ

La Métropole Rouen Normandie souhaite accompagner chacun vers le changement des habitudes, en encourageant de nouvelles pratiques qui sont souvent peu connues des habitants.
Pour cela, la Métropole Rouen Normandie s'engage en faveur de la promotion des nouveaux outils, et agit pour développer les pratiques de déplacement innovantes et collectives de l'automobile.

ACTION A : ÉTUDIER LES MODES DE DÉPLACEMENTS INNOVANTS

La Métropole Rouen Normandie souhaite promouvoir le développement de systèmes de déplacements innovants afin de compléter la chaine de mobilité actuelle. Ces systèmes font appel à des techniques non conventionnelles mais qui émergent progressivement dans le paysage des transports en France.
Dans un territoire marqué par des reliefs et un fleuve, ils peuvent ouvrir d'autres perspectives de réflexion et porter une image renouvelée du transport collectif.
Aussi, des études seront conduites afin d'estimer la faisabilité de tels systèmes : navette fluviale, transport par câble...
Néanmoins, des problématiques localisées et la définition d'un besoin précis devront être un préalable au lancement de ces réflexions, afin de donner du sens à ces investigations.

ACTION A : ETUDIER LES MODES DE DÉPLACEMENTS INNOVANTS

Nature de l'action	Réflexions
Phasage	Court Terme
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	Sans objet
Objectif(s) code des transports	Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants

ACTION B : DÉVELOPPER UNE PRATIQUE COLLECTIVE DU VÉHICULE PARTICULIER

La Métropole Rouen Normandie souhaite promouvoir la pratique du covoiturage et de l'autopartage, et accroitre le nombre de voyages effectués de cette manière, afin d'optimiser l'usage de la voiture particulière.
En termes de promotion du covoiturage, la Métropole Rouen Normandie participera stratégiquement à la mise en œuvre à l'échelle du Département de Seine-Maritime

du schéma directeur des aires de covoiturage, afin de proposer un maillage cohérent d'aires de covoiturage sécurisées en :
- intégrant de façon systématique la « dimension covoiturage » lors des études sur les pôles d'échanges et les parkings relais (réservation de places de stationnement dédiées aux véhicules des covoitureurs),
- conduisant des actions ciblées de sensibilisation à l'usage du covoiturage dans le contexte des plans de mobilité.

Dans le cadre de l'élaboration du PDU et du plan en faveur du développement du véhicule électrique (CREA'VENIR), la Métropole Rouen Normandie a réfléchi à l'opportunité de mettre en place un service d'autopartage comme outil de valorisation de l'usage du véhicule électrique. Au vu des impacts financiers révélés par cette étude, l'opportunité de lancer un projet d'autopartage n'est pas apparue évidente.
La maturation de la réflexion sur un tel service, à la lumière de l'évolution du contexte national et des intentions locales, permettra, avec le recul nécessaire, d'envisager à moyen terme les suites données par la Métropole Rouen Normandie à cette opportunité.

ACTION B : DÉVELOPPER UNE PRATIQUE COLLECTIVE DU VÉHICULE PARTICULIER

Nature de l'action	Réflexions
Phasage	Court Terme
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	- Nombre de places de covoiturages aménagées - Taux d'occupation des aires de covoiturage - Nombre d'inscrits sur site internet covoiturage
Objectif(s) code des transports	- Diminution du trafic automobile - Amélioration de l'usage du réseau de voirie

ACTION C : FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉLECTROMOBILITÉ

Suite aux expérimentations réalisées dans le cadre du plan en faveur du développement du véhicule électrique « CREA'VENIR » (Véhicules Electriques Novateurs, Intelligents et Responsables), les mesures suivantes seront prises:
- poursuivre le déploiement d'infrastructures de rechargement ouvertes au public sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie. En complément des points de charges déployés dans le centre-ville, certains parkings-relais de l'agglomération, les centres urbains et les quatre pépinières d'entreprises de la Métropole Rouen Normandie seront équipés de points de charge,
- renouvellement du parc automobile de la Métropole Rouen Normandie,
- groupement de commandes avec les communes pour l'achat mutualisé de véhicules électriques et de bornes de rechargement,
- réflexion sur la mise en place d'aide à l'acquisition de bornes de recharge pour les entreprises.

ACTION C : FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉLECTROMOBILITÉ

Nature de l'action	Infrastructures / Exploitation / Réflexions
Phasage	Continu
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	Nombre de bornes de charges implantées
Objectif(s) code des transports	Véhicules électriques

FICHE ACTION 8 : FÉDÉRER LES ACTEURS AUTOUR D'UNE PRISE DE CONSCIENCE DE L'ENVIRONNEMENT

La mobilité est un besoin essentiel, mais aussi un droit, qui conditionne l'accès à l'emploi, aux services, aux lieux de loisirs... la Métropole Rouen Normandie souhaite aller au-delà de la mise en place des nouvelles infrastructures de transport, en faisant évoluer les habitudes de déplacements vers des pratiques plus durables.

ACTION A : ÉDUQUER, INFORMER, SENSIBILISER, COMMUNIQUER

La Métropole Rouen Normandie souhaite mettre en place une palette d'outils permettant de sensibiliser et d'informer les habitants sur les enjeux de la mobilité. Il s'agit de faire prendre conscience à chacun de la nécessité du changement, tant au niveau individuel que collectif, ainsi que de favoriser l'apprentissage de la pratique des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, selon son degré d'autonomie et le contexte.
L'objectif est de donner envie aux différents publics de tester et combiner différents modes de déplacement, adaptés à son trajet.
Ce programme sera adapté en fonction de plusieurs publics-cibles :

- les scolaires (1er degré et 2e degré) et le périscolaire,
- les étudiants,
- les entreprises,
- le grand public.

Dans le cadre du Plan local d'éducation à l'environnement (PLEE) adopté au Conseil Communautaire de décembre 2012, ce programme consistera à :

- identifier les besoins (plus particulièrement, pour les publics spécifiques, à destination des bénéficiaires du Plan Local d'Insertion à l'Emploi, des personnes en parcours d'insertion, des habitants des quartiers en Contrats Urbains de Cohésion Social et en renouvellement urbain) des entreprises, les partenaires et les relais,
- concevoir les outils pédagogiques et le plan de communication,
- diffuser les outils pédagogiques sur la thématique de l'écomobilité (Définition, conception ou acquisition d'outils pédagogiques, animations),
- s'appuyer sur les dispositifs de diffusion existants,
- proposer des actions de sensibilisation autour des différents modes de déplacements durables lors des grands événements relatifs à la mobilité (semaine de la mobilité, semaine des transports publics…),
- créer et proposer des animations ciblées pour les plus jeunes, lors des événements pour le grand public,
- organiser un concours pour valoriser l'engagement de citoyens dans des pratiques écomobiles,
- développer des actions de promotion des transports collectifs et des parkings relais à relayer par les commerçants des centres-villes,
- mener des actions de promotion des pratiques de mobilité (cours de vélo en ville, autopartage, covoiturage…).

ACTION A : EDUQUER, INFORMER, SENSIBILISER, COMMUNIQUER

Nature de l'action	Réflexions
Phasage	Court Terme
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	Sans objet
Objectif(s) code des transports	- Diminution du trafic automobile - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants - Amélioration de l'usage du réseau de voirie - Véhicules électriques

ACTION B : DÉVELOPPER LES PLANS DE MOBILITÉ

En complément des actions de sensibilisation et de communication, une démarche initiée à une échelle très locale (entreprise, établissement scolaire, administration, zone d'activités…) doit être menée afin d'adapter finement aux besoins l'offre des différents moyens de déplacements, mais aussi de relayer efficacement les actions menées à une échelle communautaire. C'est le rôle des plans de mobilité [plan de déplacements d'entreprises (P.D.E.), interentreprises (P.D.I.E.), d'administrations (P.D.A.)] que la Métropole Rouen Normandie souhaite encourager et accompagner, via son rôle de conseil à la mobilité.
Ce partenariat, mis en place par la Métropole Rouen Normandie, se formalise, entre autres, par des conventions multipartites: entreprises ou administrations, TCAR, Métropole Rouen Normandie, et communes (le cas échéant).

Dans le cadre de ces conventions, la Métropole Rouen Normandie s'engage, à titre d'exemple, sur les actions suivantes:

- apporter son soutien financier sur les abonnements de transport en commun souscrits par les salariés,
- assurer des missions conseil en mobilité,
- accorder des tarifs réduits de location des vélos,
- étudier l'amélioration de la desserte en transports en commun,
- participer à des animations en entreprise,
- élaborer des documents pédagogiques,
- Participer au suivi du plan de déplacements d'entreprise.

ACTION B : DÉVELOPPER LES PLANS DE MOBILITÉ

Nature de l'action	Réflexions
Phasage	Court Terme
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	- Nombre de conventions signées - Nombre d'abonnement P.D.E.
Objectif(s) code des transports	- Diminution du trafic automobile - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants - Amélioration de l'usage du réseau de voirie - Véhicules électriques

IV

STRUCTURER UN MEILLEUR PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

FICHE ACTION 9 : OPTIMISER LA PLACE DE LA VOITURE SUR LA VOIRIE ET L'ESPACE PUBLIC

Le développement des infrastructures viaires a été conduit sans interroger le fonctionnement global du système routier ce qui conduit aujourd'hui à des usages détournés des voiries.
Aussi, il est essentiel de créer les conditions d'une mise en corrélation de traitement des voies et des fonctions qu'elles assurent, ou que l'on souhaite leur faire assurer.

ACTION A : METTRE EN PLACE UN SYSTÈME DE GESTION DYNAMIQUE DE TRAFIC ET D'AIDE AUX DÉPLACEMENTS

En raison de la fragilité du fonctionnement du réseau viaire, il y a une volonté de créer un outil de coordination et d'optimisation de la gestion routière entre les multiples gestionnaires de voirie et d'information des usagers sur l'état de circulation, ainsi que sur les modes alternatifs à la voiture particulière.
À titre d'exemple et non exhaustif, pourront s'intégrer dans ce système de gestion dynamique de trafic et d'aide aux déplacements de l'agglomération :

- le déploiement de systèmes de recueil de données de trafic routier, en temps réel, (comptage, vidéosurveillance…),
- le développement de la gestion dynamique de la signalisation lumineuse tricolore pour une optimisation de la voirie et une amélioration de la performance des transports collectifs,
- l'agrégation des données collectées par les différents gestionnaires de voirie pour le partage, en temps réel, des informations en situation récurrente ou exceptionnelle,
- l'information cohérente et globale des usagers avant et pendant leurs déplacements sur l'ensemble des modes offerts à travers différents supports de communication, notamment pour favoriser l'intermodalité. Cette information pourrait être divulguée sur :
- des panneaux à messages variables (temps de parcours, particularités, taux de remplissage des parkings relais, temps en minutes restant pour un départ en transport collectif…)
- un portail de la mobilité intégrant des données routières (traficolor, temps de parcours, taux de remplissage des parkings et des parcs relais….), sur les transports collectifs (horaire, temps de parcours, correspondances…), sur les deux roues (taux de remplissage des parcs vélos fermés, disponibilité de vélos en location courte ou longue durée…), …

La synthèse des données ainsi collectées permettra d'alimenter l'observatoire des déplacements OSCAR.

ACTION A : METTRE EN PLACE UN SYSTÈME DE GESTION DYNAMIQUE DE TRAFIC ET D'AIDE AUX DÉPLACEMENTS

Nature de l'action	Infrastructures / Exploitation / Réflexions
Phasage	Moyen Terme
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	Comptages routiers
Objectif(s) code des transports	- Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants - Amélioration de l'usage du réseau de voirie

ACTION B : ORGANISER LA CIRCULATION SUR LA BASE D'UNE HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU VIAIRE

La hiérarchisation du réseau de voirie vise à mettre en cohérence l'aménagement de la voirie avec les types de trafics qu'elle supporte (en fonction du niveau de trafic et du caractère de desserte locale ou au contraire de transit des déplacements). Elle permet aussi d'orienter les grands flux sur les axes structurants, pour préserver la vie locale le long des voies secondaires.
À l'horizon du PDU, plusieurs projets structurants de voirie pourraient être mis en œuvre ; il s'agit donc de prévoir ces évolutions et de préparer les aménagements à venir pour requalifier et apaiser les circulations routières.

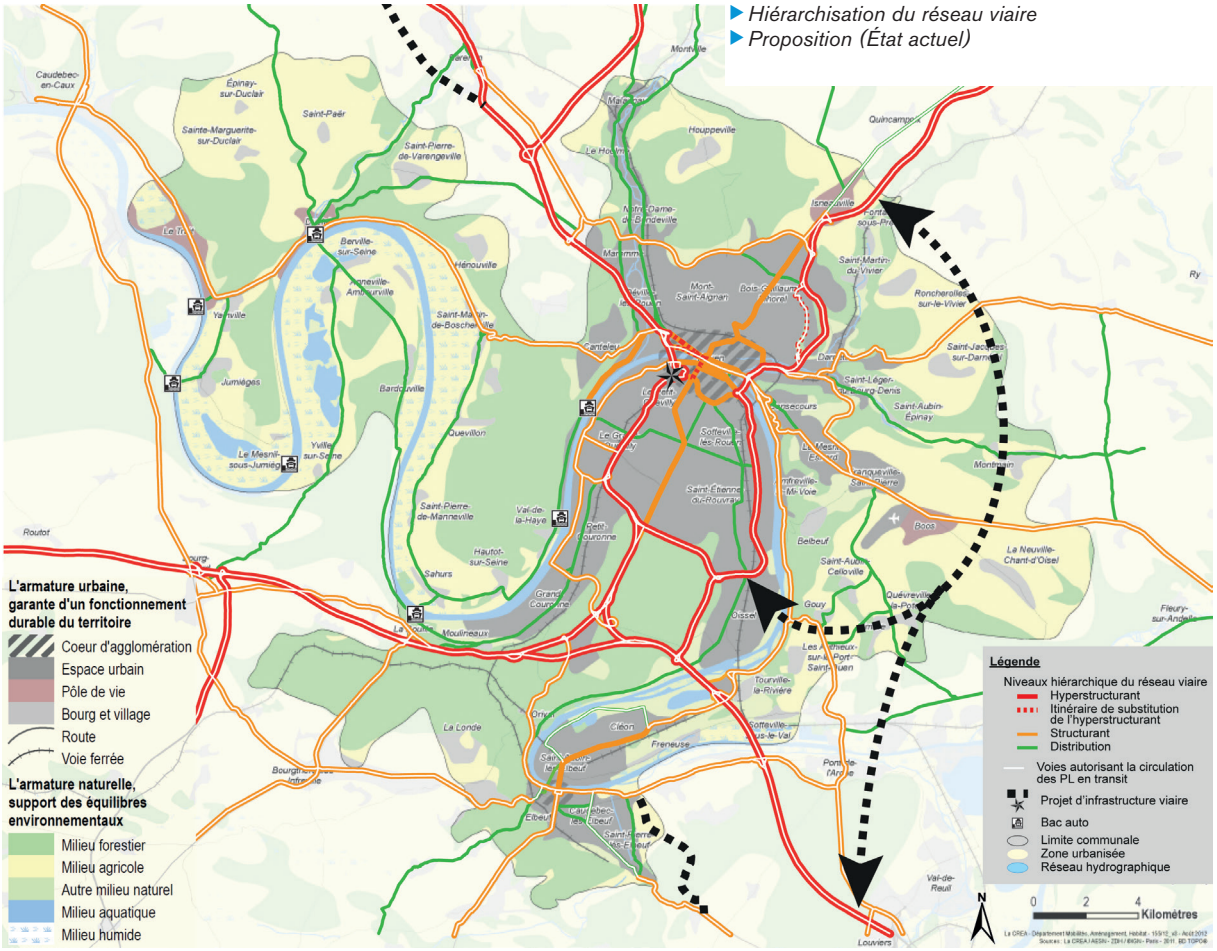
La concrétisation de cette classification pourrait se traduire par la mise en place de trois outils :

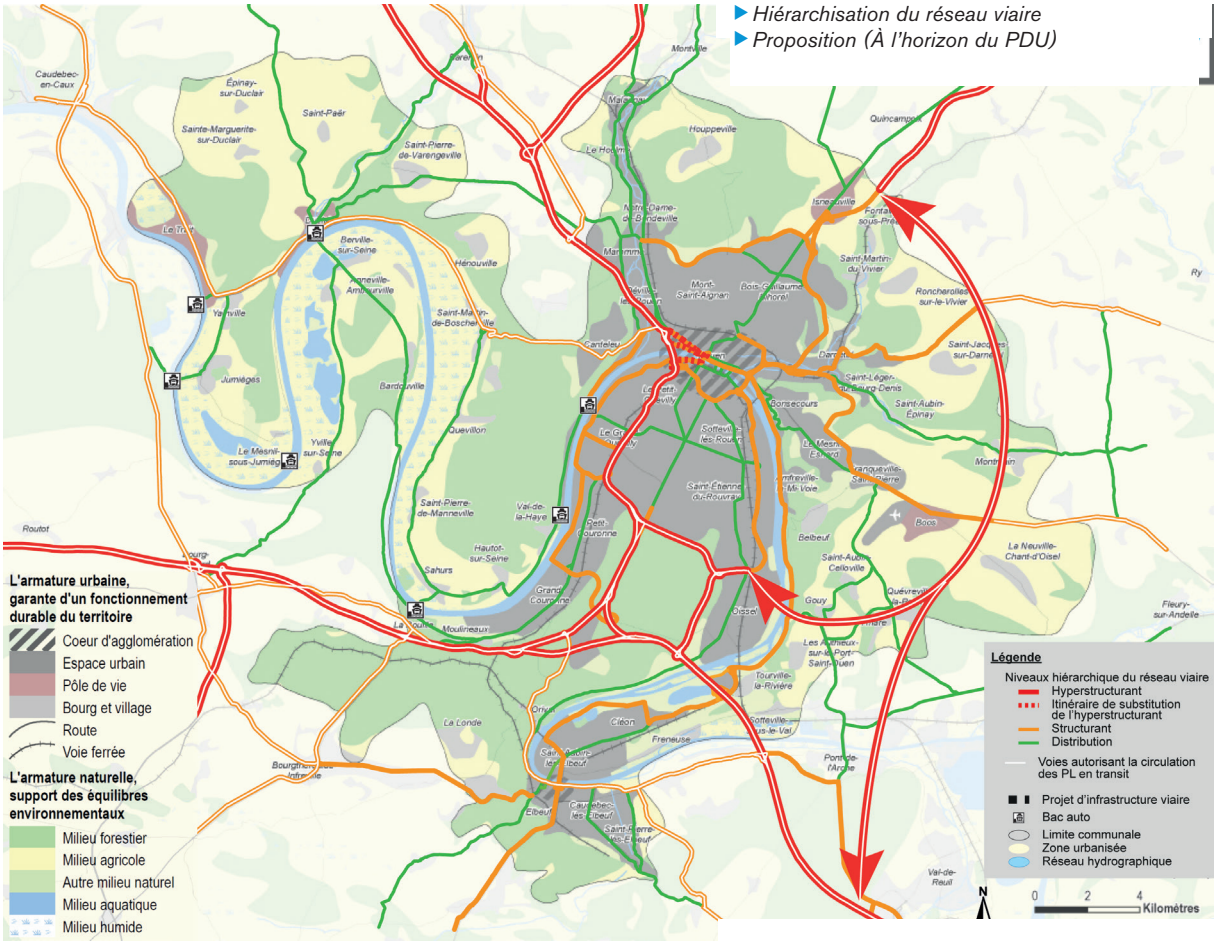
- un schéma de circulation : répartition des flux à l'intérieur des espaces afin de résoudre les problèmes « d'usage » (charges de trafic importantes sur des axes peu adaptés, accidentologie),
- un schéma directeur de jalonnement : mise en cohérence du jalonnement directionnel avec le niveau de hiérarchisation de la voie pour offrir aux usagers une information adaptée,
- un plan de modération des vitesses afin d'assurer la cohérence de la lisibilité des aménagements et d'améliorer la sécurité des différents usagers de la voirie.

ACTION B : ORGANISER LA CIRCULATION SUR LA BASE D'UNE HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU VIAIRE

Nature de l'action	Réflexions
Phasage	Court Terme / Moyen Terme
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	Comptages routiers
Objectif(s) code des transports	- Sécurité des déplacements - Amélioration de l'usage du réseau de voirie

Niveau hiérarchique	Fonctionnalité	Partage de l'espace public				
		TC	Vélo	MAP	VP	PL
Hyperstructurant 70 à 130 km/h	Axes de circulation permettant l'écoulement des trafics et d'échanges, contournement du cœur de l'agglomération	Lignes express interurbaines Éventuellement voies dédiées TC/covoiturage			La totalité de l'espace public est dédié aux VP et aux PL pour le trafic de transits et d'échanges	
Structurants 50 à 90 km/h	Axes de circulation accueillant le trafic d'échanges avec le cœur de l'agglomération Les traversées de pôles de vie doivent avoir des circulations apaisées	Axes débouchant sur des pôles d'échanges (P+R, gares…) supportant des TC structurants	Aménagements sécurisés	Aménagements sécurisés cheminements dédiés Les traversées piétonnes ne doivent pas excéder 2 voies de circulation sans refuge intermédiaire	Mode privilégié mais débouchant sur des points de restrictions incitant au report modal	Axe de circulation dédié au trafic d'échanges avec les secteurs d'activités du territoire à l'extérieur de la ceinture du réseau hyperstructurant
Distribution 30 à 70 km/h	Axes de circulation permettant l'irrigation des cœurs d'agglomération et des pôles de vie	Axes ayant vocation à accueillir des lignes TC structurantes avec aménagement bus (résorption des points noirs, sites propres…)	Aménagements sécurisés	Aménagements sécurisés cheminements dédiés	VL contraints afin de libérer de l'espace pour les autres modes notamment TC, espaces de stationnement contraints et organisés	Axe de circulation dédié à la desserte locale fine et à la livraison urbaine





ACTION C : COORDONNER LES STRATÉGIES DE STATIONNEMENT COMMUNALES

En application de la loi du 27 janvier 2014, de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, la CREA va prendre le statut de métropole à compter du 1er janvier 2015.
A ce titre, la future métropole se verra dotée de nouvelles compétences en matière de stationnement. Les enjeux pour la Métropole sont donc de prendre la mesure de ce nouveau contexte sur la base d'une étude globale et concertée, de façon à disposer des éléments lui permettant de partager les orientations d'une stratégie à l'échelle du territoire.

ACTION C : COORDONNER LES STRATÉGIES DE STATIONNEMENT COMMUNALES

Nature de l'action	Réflexions
Phasage	Court Terme
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	Sans objet
Objectif(s) code des transports	Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics

FICHE ACTION 10 : DÉVELOPPER L'USAGE DU VÉLO

Les cyclistes sont des usagers vulnérables. Pour favoriser la pratique de ce mode, il faut donc travailler sur l'ensemble des maillons qui composent la chaine de déplacement, afin de rendre les trajets lisibles, performants et sécurisés.

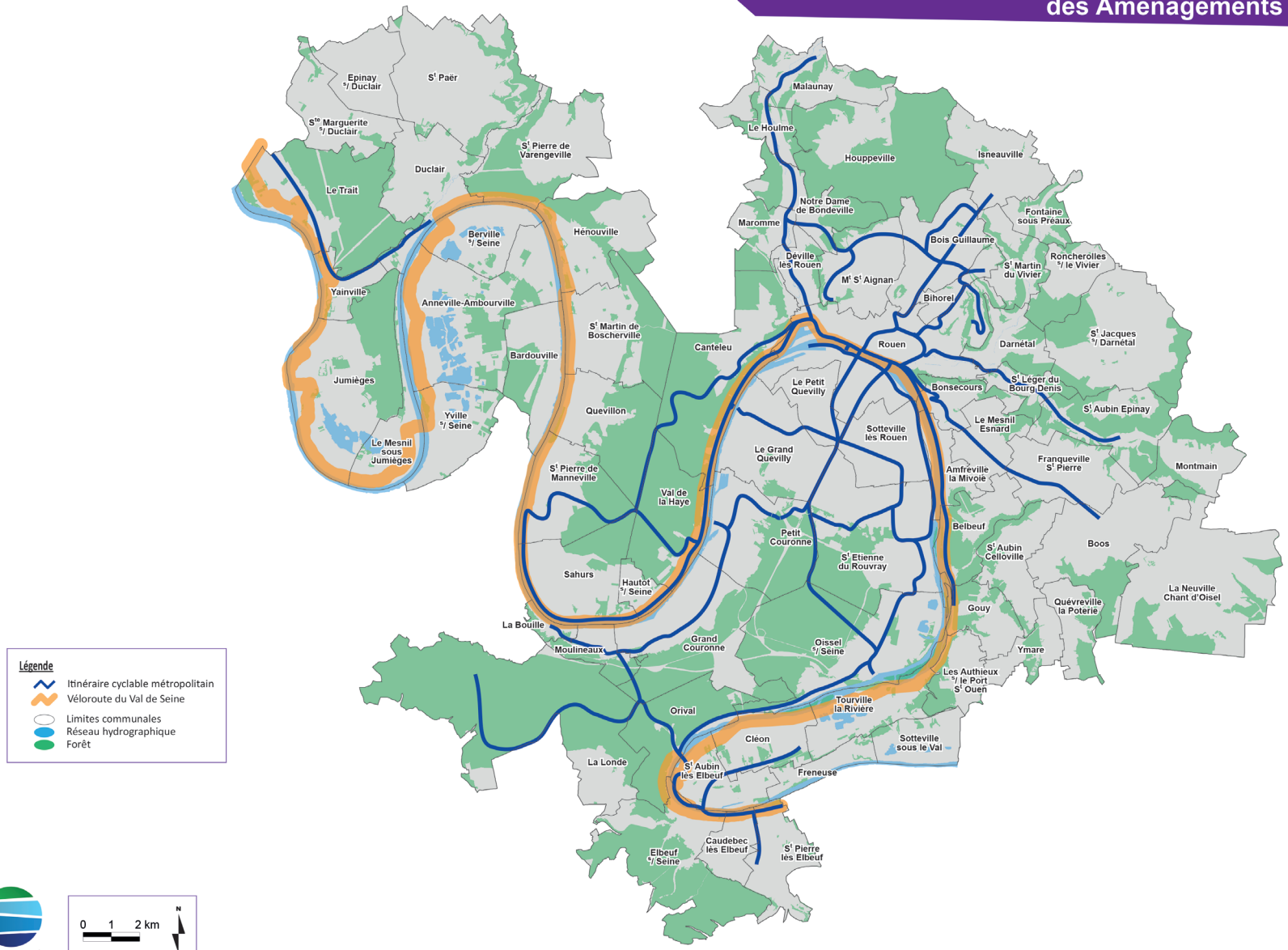
ACTION A : ACCÉLÉRER LA POLITIQUE D'AMÉNAGEMENT CYCLABLE

La Métropole s'est engagée depuis de nombreuses années dans le déploiement d'un réseau cyclable d'agglomération afin de permettre au plus grand nombre de se déplacer à vélo. Elle souhaite poursuivre cet effort en développant ce réseau avec l'objectif d'atteindre 220 kilomètres d'aménagements cyclables à l'horizon du PDU. Pour ce réseau métropolitain, les aménagements en site propre seront prioritairement recherchés, toutefois, lorsque l'emprise ne le permet pas, des aménagements plus légers de type bandes cyclables, voire plus exceptionnellement du jalonnement, seront recherchés afin d'assurer les continuités.

ACTION A : ACCÉLÉRER LA POLITIQUE D'AMÉNAGEMENT CYCLABLE

Nature de l'action	Infrastructures
Phasage	Court Terme
Pilotage	La Métropole est pilote de l'action en lien avec différents partenaires
Indicateurs	Linéaire de pistes aménagées
Objectif(s) code des transports	- Sécurité des déplacements - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants - Amélioration de l'usage du réseau de voirie

Schéma Directeur Métropolitain des Aménagements Cyclables



métropole ROUENNORMANDIE

MAH - ED - Octobre 2014 - Ca. 14.041.

source : GEOFLA® - 2010 - IGN - Paris.

ACTION B : ÉLABORER ET DÉPLOYER UN PLAN DE JALONNEMENT DES ITINÉRAIRES CYCLABLES

Les aménagements cyclables sont nécessaires mais ne représentent qu'une partie des services à mettre en place pour favoriser l'usage du vélo. Un plan de jalonnement permettra aux habitants de la Métropole Rouen Normandie de mieux connaître les itinéraires cyclables et les temps de parcours à vélo pour se rendre d'un point à un autre. Des panneaux indiqueront les grandes directions, la distance mais aussi le temps de parcours moyen pour s'y rendre.

ACTION B : ELABORER ET DÉPLOYER UN PLAN DE JALONNEMENT DES ITINÉRAIRES CYCLABLES

Nature de l'action	Infrastructures
Phasage	Court Terme
Pilotage	La Métropole est pilote de l'action en lien avec différents partenaires
Indicateurs	Sans objet
Objectif(s) code des transports	- Sécurité des déplacements - Diminution du trafic automobile - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants - Amélioration de l'usage du réseau de voirie

FICHE ACTION 10 : DÉVELOPPER L'USAGE DU VÉLO

ACTION C : CONFORTER LE SYSTÈME DE LOCATION DES VÉLOS

La Métropole souhaite encourager la pratique du vélo.
Ainsi, avoir la possibilité de tester les déplacements à vélo dans la métropole permet de mieux se rendre compte de la réalité du territoire et des nombreuses possibilités de déplacements offertes par ce mode souple, peu coûteux et efficace en milieu urbain.
Dans ces circonstances, l'opportunité offerte par la création de la Métropole pour reconsidérer la location de vélos en libre service, permettra éventuellement d'envisager son développement géographique en fonction des besoins et des possibilités offertes par le dispositif contractuel en vigueur.
Complémentairement, un système de prime à l'attention des particuliers est mis en place afin d'encourager l'achat de vélos.

ACTION C : CONFORTER LE SYSTÈME DE LOCATION DES VÉLOS

Nature de l'action	Réflexions
Phasage	Court Terme
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	Sans objet
Objectif(s) code des transports	- Diminution du trafic automobile - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants

ACTION D : ORGANISER LE STATIONNEMENT DES DEUX ROUES SUR L'ESPACE PUBLIC

Plus encore que les itinéraires cyclables, la possibilité de garer son vélo, et sans risque de vol, est le levier essentiel pour convaincre de nouveaux publics de se déplacer à vélo. Il s'agit donc dans cette action de développer l'offre en stationnement sur l'espace public.
Cela nécessite la mise à disposition d'arceaux de stationnement ou d'autres dispositifs, lorsque le besoin le justifie (parcs vélos, consignes collectives, usage mutualisé des parkings de stationnement public…). Une stratégie d'implantation pourra être développée.
En appui de cette action, une information sur la localisation des stationnements sur l'espace public sera un outil nécessaire.
Par ailleurs, les deux roues motorisés (2RM) – terme qui regroupe les cyclomoteurs et les motocyclettes - sont de plus en plus présents en ville. Cette augmentation entraine quelques dysfonctionnements dans le partage de l'espace qu'il convient donc d'anticiper par l'aménagement de lieux de stationnement sur la base de besoins identifiés.

ACTION D : ORGANISER LE STATIONNEMENT DES 2 ROUES SUR L'ESPACE PUBLIC

Nature de l'action	Infrastructures / Réflexions
Phasage	Court Terme / Moyen Terme / Long Terme
Pilotage	La Métropole est pilote de l'action en lien avec différents partenaires
Indicateurs	- Fréquentation des parcs vélos - Nombre d'espaces de stationnement créés
Objectif(s) code des transports	- Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants - Amélioration de l'usage du réseau de voirie

FICHE ACTION 11 : AFFIRMER LA PLACE DES MODES DOUX SUR L'ESPACE PUBLIC

Aujourd'hui encore, l'espace est trop souvent monopolisé par la voiture, et l'espace public urbain semble organisé pour elle. Donner la place qui leur revient à tous les modes de déplacements nécessite de repenser l'aménagement et la gestion au quotidien de l'espace public.

ACTION A : DÉFINIR UNE CHARTE DES BONNES PRATIQUES VISANT À CONSOLIDER LA PLACE DU PIÉTON DANS L'ESPACE PUBLIC

La Métropole Rouen Normandie se fixe l'objectif de requalifier l'espace public au profit des modes alternatifs au véhicule particulier, et en particulier la marche.
Cette action consiste à élaborer une charte « piétons » permettant d'initier la mise en sécurité et l'accessibilité de cheminements piétons autour de 4 objectifs :

- favoriser les déplacements à pied,
- assurer la sécurité du piéton,
- réaliser des aménagements de qualité,
- informer, sensibiliser et éduquer l'usager.

ACTION A : DÉFINIR UNE CHARTE DES BONNES PRATIQUES VISANT À CONSOLIDER LA PLACE DU PIÉTON DANS L'ESPACE PUBLIC

Nature de l'action	Réflexions
Phasage	Court Terme
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	Sans objet
Objectif(s) code des transports	- Sécurité des déplacements - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants - Amélioration de l'usage du réseau de voirie

ACTION B : AMÉLIORER LA MOBILITÉ DURABLE PAR UNE REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS ET DES GRANDS AXES DE L'AGGLOMÉRATION

La Métropole souhaite encourager une meilleure prise en compte des modes actifs et des transports en commun dans les projets de requalification des espaces publics et des grands axes d'agglomération. A cet effet, la prise de compétence voirie par la Métropole permettra une meilleure maîtrise globale de l'espace public et de toutes les composantes des compétences liées à l'espace public.

ACTION B : AMÉLIORER LA MOBILITÉ DURABLE PAR UNE REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS ET DES GRANDS AXES DE L'AGGLOMÉRATION

Nature de l'action	Infrastructures /Réflexions
Phasage	Court Terme / Moyen Terme / Long Terme
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	Sans objet
Objectif(s) code des transports	- Sécurité des déplacements - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants - Amélioration de l'usage du réseau de voirie

V

FAVORISER UNE ORGANISATION DE LA CHAÎNE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PLUS RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT

FICHE ACTION 12 : ORGANISER ET RATIONNALISER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE

La logistique urbaine est la façon d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville. Champ stratégique très complexe de par la dispersion des compétences et des stratégies, il est essentiel de consolider les réflexions entre les différents acteurs afin d'assurer durablement les conditions performantes pour l'approvisionnement des territoires.

ACTION A : PÉRENNISER LE GROUPE DE TRAVAIL MARCHANDISES EN VILLE (GTMV)

Afin d'améliorer les fonctions de livraison et de distribution de marchandises en ville, les objectifs assignés au groupe de travail marchandises en ville (GTMV) pourraient être :

- approfondir et partager les connaissances, les usages et besoins du transport de marchandises en ville, entre les collectivités et les acteurs économiques,
- prendre en compte les nouveaux comportements d'achat et de distribution, notamment le développement du e-commerce,
- mettre en œuvre une politique de livraisons de marchandises en ville équilibrée et évolutive, issue d'une concertation avec les acteurs.

En contribuant à la construction d'une culture commune afin d'améliorer la connaissance et l'action sur la logistique urbaine, ce groupe de travail permettra ainsi de promouvoir la concertation entre les acteurs et de favoriser la mise en œuvre opérationnelle d'actions pour une logistique urbaine plus soutenable.

ACTION A : PÉRENNISER LE GROUPE DE TRAVAIL MARCHANDISES EN VILLE (GTMV)

Nature de l'action	Réflexions
Phasage	Continu
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	Sans objet
Objectif(s) code des transports	Organisation des conditions d'approvisionnement

ACTION B : METTRE EN PLACE UNE CHARTE DES BONNES PRATIQUES SUR LES LIVRAISONS DE MARCHANDISES EN VILLE

Dans la continuité des réflexions et des actions menées par le groupe de travail « marchandises en ville », il est proposé d'établir une charte concertée sur « les marchandises en ville » au sein du groupe de travail dédié afin de formaliser collectivement des engagements.
À la lumière des réflexions en cours, cette charte pourra notamment porter sur l'harmonisation des réglementations en matière de circulation des véhicules de transport de marchandises sur le territoire et sur la problématique des places de livraison.

ACTION B : METTRE EN PLACE UNE CHARTE DES BONNES PRATIQUES SUR LES LIVRAISONS DE MARCHANDISES EN VILLE

Nature de l'action	Réflexions
Phasage	Court Terme
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	Sans objet
Objectif(s) code des transports	- Amélioration de l'usage du réseau de voirie - Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics - Organisation des conditions d'approvisionnement

ACTION C : INTEGRER LA PROBLÉMATIQUE DES LIVRAISONS DE MARCHANDISES EN VILLE EN AMONT DANS TOUS LES PROJETS URBAINS

Pour s'assurer du bon fonctionnement d'un projet urbain dans sa composante logistique, il convient de réserver des emprises fonctionnelles pour les livraisons lors de projets de réaménagement de l'espace public.
Le PDU préconise que pour les nouvelles activités générant du trafic de véhicules utilitaires, soient prévues des aires de livraisons hors des voiries publiques (Cf. article 12 des PLU).
Le PDU recommande d'établir à minima les normes suivantes dans les PLU :
- pour les commerces : une aire de livraison pour 1000 m² de surface de vente. Cette aire doit permettre l'accueil d'un véhicule de 2,60 m de large, d'au moins 6 m de long et 4,20 m de haut, y compris le débattement de ses portes et d'un hayon élévateur. En outre, elle doit disposer d'une zone de manutention (de l'ordre de 10 m²). Ces dimensions pourraient être diminuées sur justification.
- pour les bureaux et activités : une aire de livraison de 100 m² pour 6 000 m² de SHON.

ACTION C : INTÉGRER LA PROBLÉMATIQUE DES LIVRAISONS DE MARCHANDISES EN VILLE EN AMONT DANS TOUS LES PROJETS URBAINS

Nature de l'action	Réflexions
Phasage	Continu
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	Sans objet
Objectif(s) code des transports	- Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics - Organisation des conditions d'approvisionnement

FICHE ACTION 13 : RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ LOGISTIQUE DU TERRITOIRE

La logistique fait partie de l'identité économique du territoire, connecté aux grands corridors d'échanges, il est essentiel de valoriser cet atout dans un contexte économique et énergétique incertain, afin de conforter collectivement cette ambition.

ACTION A : RÉFLÉCHIR À UNE STRATÉGIE LOGISTIQUE

Le diagnostic du PDU a démontré la nécessité d'accompagner un développement cohérent de la filière logistique en structurant la dynamique territoriale.

La réflexion sur un schéma logistique permettra, à l'échelle de la Métropole Rouen Normandie, de :

- définir les moyens à mettre en œuvre afin de valoriser les infrastructures ferroviaires et fluviales existantes pour le transport de marchandises,
- préserver les espaces susceptibles de participer à la valorisation des infrastructures ferroviaires et fluviales pour le transport de marchandises,
- intégrer la réflexion fret sur le devenir de l'étoile ferroviaire rouennaise,
- mettre en cohérence les projets de plateforme portés par les différents acteurs du transport de marchandises.

Ce schéma pourrait venir concrétiser la démarche « référentiel logistique » initié par les acteurs du territoire en lien avec l' A.U.R.B.S.E.

ACTION A : RÉFLÉCHIR À UNE STRATÉGIE LOGISTIQUE

Nature de l'action	Réflexions
Phasage	Court Terme / Moyen Terme
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	Sans objet
Objectif(s) code des transports	- Sécurité des déplacements - Diminution du trafic automobile - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants - Amélioration de l'usage du réseau de voirie - Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics - Organisation des conditions d'approvisionnement

ACTION B : VALORISER LA MULTIMODALITE DES FLUX MARCHANDS

Au-delà d'une nécessaire réflexion stratégique sur la logistique, le fonctionnement actuel et futur du système de transport de marchandises comporte un certain nombre de points de fragilité qui obèrent le développement des alternatives au transport routier des marchandises. Il convient donc que chaque acteur, en concertation et en responsabilité, puisse s'approprier ces problématiques afin de travailler ensemble à leur solution, de manière à favoriser une mobilité plus soutenable du transport de marchandises à l'échelle du territoire.
Les points de vigilances sont les suivants :

La tranchée couverte de Rouen
La tranchée couverte de Rouen permet la superposition de deux infrastructures de transport sur la rive gauche de la Ville de Rouen. En partie inférieure, la tranchée permet le passage de la voie ferrée Rouen Gauche-Couronne, laquelle constitue la seule sortie ferrée de ce côté de la Seine pour le Grand Port Maritime de Rouen (G.P.M.R.). En partie supérieure, la voie portée est une chaussée à 2 fois 2 voies reliant la RD 181 E, au G.P.M.R. (rive gauche) et à l'A 150.
Des investigations récemment conduites ont démontré la fragilité de l'ouvrage. Il convient dès lors de proposer des solutions permettant d'en préserver et/ou renforcer les caractéristiques structurelles afin de garantir la pérennité de l'ouvrage.

Le centre routier
Seul équipement de l'agglomération de ce type, le centre routier est aujourd'hui saturé. Sa gestion est confiée à un syndicat mixte comprenant les villes de Rouen, de Grand-Quevilly et la CCI de Rouen.
Cette saturation engendre du stationnement générant des problèmes de sécurité et de dégradation autour de l'équipement.

La modernisation de la Ligne Serqueux-Gisors
Le projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors repose sur un double impératif :

- créer un nouvel itinéraire fret pour renforcer la desserte ferroviaire du port du Havre,
- libérer de la capacité de trafic sur la ligne Paris-Rouen-Le Havre.

Les travaux de modernisation doivent permettre de hisser la ligne Serqueux-Gisors quasiment au même niveau de performance que la ligne Paris-Rouen-Le Havre autour de 4 priorités :

- la réalisation d'un raccordement direct au sud de Serqueux,
- un nouveau système de télécommunication,
- la mise en place d'une signalisation automatique,
- l'électrification de la ligne.

Seine-Sud

Cette future zone d'activité dispose d'atouts géographiques remarquables qui la positionnent comme une plate-forme multimodale extrêmement attractive, le long de l'axe Seine, en complément des deux grands ports Maritimes de Rouen et du Havre, et d'autres plate-formes avoisinantes. Autour d'activités innovantes, d'industries à forte valeur ajoutée, de la logistique, des services, Seine Sud a vocation à contribuer de manière importante au développement de la Métropole Rouen Normandie.
Les premières études ont permis de constituer le Plan Directeur d'Aménagement et de Développement Durable (PDADD) de Seine Sud, document cadre définissant le programme, les grandes orientations pour la redynamisation et la reconversion économique de ce secteur.

ACTION B : VALORISER LA MULTIMODALITÉ DES FLUX MARCHANDS

Nature de l'action	Réflexions
Phasage	Court Terme / Moyen Terme / Long Terme
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	Sans objet
Objectif(s) code des transports	- Sécurité des déplacements - Diminution du trafic automobile - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants - Amélioration de l'usage du réseau de voirie - Organisation des conditions d'approvisionnement

ACTION C : GARANTIR LA COMPÉTITIVITÉ DU COMPLEXE PORTUAIRE

La compétitivité du complexe portuaire passe par :

- la garantie de l'amélioration des accès nautiques au port de Rouen qui permettrait, à travers la massification des flux maritimes, un gain économique et environnemental ;

- la poursuite du rééquilibrage des parts modales portuaires au profit du ferroviaire et du fluvial, cet enjeu se traduisant notamment par :
  · le maintien des capacités de sillons fret ferroviaires sur l'axe historique Rouen-Paris ;
  · la préservation des capacités ferroviaires existantes permettant d'étudier l'opportunité d'un accès sud au réseau ferré portuaire ;
  · l'intégration de la problématique de fret ferroviaire dans les réflexions autour de la nouvelle gare d'agglomération ;
  · le développement de nouveaux services et/ou itinéraires ferroviaires ;
  · l'accompagnement du développement des infrastructures fluviales à l'amont du Pont Jeanne d'Arc jusqu'à Poses.

ACTION C : GARANTIR LA COMPÉTITIVITÉ DU COMPLEXE PORTUAIRE

Nature de l'action	Réflexions
Phasage	Court Terme / Moyen Terme / Long Terme
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	Part modale en pré et post acheminement / Complexe portuaire
Objectif(s) code des transports	- Diminution du trafic automobile - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants - Amélioration de l'usage du réseau de voirie - Organisation des conditions d'approvisionnement

VI

ÉVALUER ET SUIVRE LE PDU

FICHE ACTION 14 : POURSUIVRE L'AMÉLIORATION DES CONNAISSANCES LIÉES À LA MOBILITÉ

Il est nécessaire d'éclairer les acteurs du territoire sur la mobilité. Cette connaissance se construit sur la base de différents indicateurs qui doivent être ciblés, appropriés et structurés afin d'en faciliter l'appropriation.

ACTION A : RÉALISER UNE ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS

Consécutivement à celles conduites en 1983, 1996 et 2007, l'enquête sera réalisée selon la méthodologie nationale des « enquêtes ménages déplacements » définie par le CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques). Elle sera effectuée auprès d'un échantillon représentatif de ménages résidant dans le périmètre d'enquête retenu sur la base d'entretien par téléphone et/ou à domicile, afin de recueillir les habitudes de déplacement des personnes qui composent ces ménages.
Permettant de mieux connaître les habitudes de déplacements des habitants et d'en mesurer les évolutions, c'est une base de données fiable et complète qui sert de support décisionnel aux élus et acteurs des politiques de déplacement.
La lourdeur du dispositif ne permet pas de conduire régulièrement ce type d'enquête. Aussi, il sera important de s'interroger sur un dispositif plus léger qui permette de suivre les habitudes de déplacement des habitants à intervalles plus réguliers.
Les logiques de déplacements peuvent justifier d'arrêter un périmètre d'enquête qui dépasse les limites administratives du territoire de la Métropole Rouen Normandie : cela a d'ailleurs été le cas lors de la dernière enquête en 2007.

ACTION A : RÉALISER UNE ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS

Nature de l'action	Observation
Phasage	Court Terme
Pilotage	La Métropole est pilote de l'action en lien avec différents partenaires
Indicateurs	Sans objet
Objectif(s) code des transports	- Renforcement de la cohésion sociale et urbaine - Sécurité des déplacements - Diminution du trafic automobile - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants - Amélioration de l'usage du réseau de voirie - Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics - Organisation des conditions d'approvisionnement - Plan de mobilité - Tarification et billettique intégrée - Véhicules électriques

ACTION B : POURSUIVRE L'OBSERVATOIRE DE LA MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE DE LA MÉTROPOLE

Cet observatoire évolutif, issu d'un travail partenarial dans un souci de mutualisation des connaissances et des moyens, a plusieurs objectifs :
- suivi et analyse des données relatives aux déplacements : trafics routiers, accidentologie, stationnement, transports collectifs urbains, modes actifs et qualité de l'air,
- mise à jour et exploitation d'un modèle de trafic sur le périmètre de la Métropole, qui comprend actuellement un modèle routier complet et un modèle de choix modal,
- alimentation du suivi régulier du PDU,
- aide à la décision : l'observatoire analyse chaque année différents thèmes tels que les événements majeurs en lien avec le réseau viaire, le stationnement, l'accidentologie afin d'étayer les réflexions des différents partenaires,
- action de communication : outil technique à destination des décideurs et des acteurs de l'aménagement du territoire, les résultats de l'observatoire s'adresse à un large panel de personnes par le biais d'une exploitation visuelle facile d'accès.

ACTION B : POURSUIVRE L'OBSERVATION DES DÉPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE DE LA MÉTROPOLE

Nature de l'action	Observation
Phasage	Continu
Pilotage	La Métropole participe à l'action qui est piloté par un ou plusieurs partenaires
Indicateurs	Sans objet
Objectif(s) code des transports	- Renforcement de la cohésion sociale et urbaine - Sécurité des déplacements - Diminution du trafic automobile - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants - Amélioration de l'usage du réseau de voirie - Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics - Organisation des conditions d'approvisionnement - Plan de mobilité - Tarification et billettique intégrée - Véhicules électriques

FICHE ACTION 14 : POURSUIVRE L'AMÉLIORATION DES CONNAISSANCES LIÉES À LA MOBILITÉ

ACTION C : ÉTABLIR UN COMPTE DÉPLACEMENT

La loi SRU fait obligation aux autorités compétentes pour l'organisation des transports publics (pour des PTU comprenant plus de 100 000 habitants) d'établir un compte déplacements. L'objet en est de faire apparaître pour les différentes pratiques de mobilité dans l'agglomération, et dans son aire urbaine, les coûts pour l'usager et ceux qui en résultent pour la collectivité.
Cependant la loi SRU ne précise ni les délais, ni les périodicités, ni les modalités de réalisations de ces comptes.

L'expérience montre que :

- il s'agit d'un exercice relativement complexe qui aborde les aspects économiques et les aspects financiers, les coûts directs et les externalités, la fiscalité ; la sphère privée et la sphère publique, les investissements et l'exploitation, … ce qui nécessite la mise en place de moyens spécifiques appropriés,
- le compte déplacement est essentiellement rétrospectif (un bilan sur plusieurs années écoulées), mais il permet d'engager des réflexions prospectives telles que : objectifs sur la ventilation par modes des investissements consacrés aux transports, modes de financement, impact financier d'une hausse de l'offre de transport, recherche de nouvelles sources de financement,
- les résultats d'un compte déplacement constituent des éléments utiles pour le suivi de la politique publique de déplacements mais aussi pour sensibiliser l'ensemble des acteurs aux différentes facettes des coûts et du financement des déplacements, avec des données pédagogiques concrètes relatives à un territoire déterminé.

La mise en œuvre d'un tel compte déplacement constitue donc une des actions du PDU qui prendra place dans le processus d'observation et de suivi.

ACTION C : ETABLIR UN COMPTE DÉPLACEMENT

Nature de l'action	Observation
Phasage	Court Terme
Pilotage	La Métropole est pilote de l'action en lien avec différents partenaires
Indicateurs	Sans objet
Objectif(s) code des transports	- Renforcement de la cohésion sociale et urbaine - Sécurité des déplacements - Diminution du trafic automobile - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants - Amélioration de l'usage du réseau de voirie - Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics - Organisation des conditions d'approvisionnement - Plan de mobilité - Tarification et billettique intégrée - Véhicules électriques

ACTION D : EFFECTUER UNE ENQUÊTE CORDON

Une « enquête cordon » de circulation routière a pour objectif de connaître les origines et destinations des trafics routiers entrant dans l'agglomération ou qui la traversent. La dernière enquête datant de 1997 sur le secteur de Rouen et de 1998 sur le secteur d'Elbeuf, l'actualisation des données anciennes est nécessaire.
Le PDU prévoit la réalisation d'une nouvelle enquête cordon selon des modalités à définir.

ACTION D : EFFECTUER UNE ENQUÊTE CORDON

Nature de l'action	Observation
Phasage	Court Terme
Pilotage	La Métropole est pilote de l'action en lien avec différents partenaires
Indicateurs	Sans objet
Objectif(s) code des transports	- Renforcement de la cohésion sociale et urbaine - Sécurité des déplacements - Diminution du trafic automobile - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants - Amélioration de l'usage du réseau de voirie - Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics - Organisation des conditions d'approvisionnement - Plan de mobilité - Tarification et billettique intégrée - Véhicules électriques

FICHE ACTION 15 : ADAPTER LES POLITIQUES DE DÉPLACEMENTS EN FONCTION DU SUIVI ET DE L'ÉVALUATION DU PDU

Le PDU programme des mesures qu'il convient de suivre et d'évaluer pour juger de leur efficacité, et si nécessaire réorienter la politique de déplacements de l'agglomération. La loi prévoit une évaluation au bout de 5 ans, éventuellement suivie d'une révision du PDU si les conclusions de cette évaluation la jugent nécessaire. Pour mener à bien cette évaluation quinquennale, il convient de définir les modalités de suivi au cours des cinq premières années de la mise en œuvre du programme d'actions.

ACTION A : METTRE EN PLACE UNE DÉMARCHE D'ÉVALUATION REGULIÈRE

En lien avec l'Observatoire de la mobilité, une série d'indicateurs de suivi, identifiés pour chacune des actions, sera alimenté afin de constater l'avancement des projets et les évolutions des pratiques de mobilité.
L'ensemble des indicateurs fera annuellement l'objet d'une publication sous forme de tableau de bord qui viendra utilement alimenter l'instance de suivi de l'évaluation régulière du PDU.

ACTION A : METTRE EN PLACE UNE DÉMARCHE D'ÉVALUATION RÉGULIÈRE

Nature de l'action	Observation
Phasage	Continu
Pilotage	La Métropole est pilote de l'action en lien avec différents partenaires
Indicateurs	Sans objet
Objectif(s) code des transports	- Renforcement de la cohésion sociale et urbaine - Sécurité des déplacements - Diminution du trafic automobile - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants - Amélioration de l'usage du réseau de voirie - Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics - Organisation des conditions d'approvisionnement - Plan de mobilité - Tarification et billettique intégrée - Véhicules électriques

ACTION B : MOBILISER LES PARTENAIRES DANS LE CADRE D'INSTANCE DE SUIVI AUTOUR DE CETTE ÉVALUATION RÉGULIÈRE

A partir des tableaux de bord produits en lien avec l'Observatoire de la mobilité, le PDU préconise que, chaque année, le conseil Métropolitain soit destinataire d'une évaluation faisant état du taux d'avancement du plan d'action, et des résultats en termes de mobilité.
Afin de garantir la bonne mise en oeuvre du plan d'actions du PDU, autant dans sa temporalité que dans son contenu, une instance d'évaluation devra être mise en place, composée de trois structures :
-un Comité technique de suivi du PDU, composé de responsables des principales Directions
concernées de la Métropole, ainsi que des représentants des collectivités partenaires (Régions, Département, communes) et de l'Etat ;
-la Commission Mobilité Durable, composés d'élus de la Métropole ;
-le Conseil Consultatif de Développement, composés des représentants de la société civile.
Elle devra se réunir au moins une fois par an, afin de débattre des résultats de l'évaluation.
Par ailleurs et dans la continuité de l'association régulière des communes, des réunions seront complémentairement organisées par secteur géographiques afin d'échanger autour de ce processus d'évaluation.

ACTION B : MOBILISER LES PARTENAIRES DANS LE CADRE D'INSTANCE DE SUIVI AUTOUR DE CETTE ÉVALUATION RÉGULIÈRE

Nature de l'action	Observation
Phasage	Continu
Pilotage	La Métropole est pilote de l'action en lien avec différents partenaires
Indicateurs	Sans objet
Objectif(s) code des transports	- Renforcement de la cohésion sociale et urbaine - Sécurité des déplacements - Diminution du trafic automobile - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants - Amélioration de l'usage du réseau de voirie - Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics - Organisation des conditions d'approvisionnement - Plan de mobilité - Tarification et billettique intégrée - Véhicules électriques

5. SYNTHÈSE FINANCIÈRE

Depuis plusieurs années, et notamment dans le budget 2013 de la CREA, les transports constituaient le premier poste de dépense représentant près de 30 % des investissements.
Malgré un contexte économique national difficile, la Métropole Rouen Normandie souhaite poursuivre cette politique tout en proposant une stratégie à la fois prudente et offensive.
D'autre part, compte tenu des incertitudes qui pèsent sur l'aboutissement de certains grands projets et des nécessaires études préalables à d'autres projets, il s'agit de donner ici une tendance qui permet d'appréhender la surface financière de l'ambition portée par le PDU au sein de l'ensemble des politiques publiques de La Métropole Rouen Normandie.

Une certaine vigilance reste néanmoins nécessaire compte-tenu de l'évolution des finances publiques et de la fragilité qui pèse sur les ressources des collectivités.
Cette synthèse financière présente les montants qui pourraient être consacrés à la politique de mobilité dans le cadre de la programmation pluriannuelle de la Métropole Rouen Normandie.
Afin de se donner les moyens d'atteindre les objectifs du Plan de Déplacement Urbain, la Métropole Rouen Normandie envisage d'investir près de 400 M€ entre 2014 et 2019.
Outre cette capacité d'investissement, les moyens humains et matériels internes viendront compléter ce dispositif en offrant des capacités importantes d'études, de réalisation et de suivi de ces orientations.
Ces efforts consacrés à la mise en œuvre de la politique de la mobilité sur le territoire contribueront à la réalisation du plan d'actions dans les 5 ans qui viennent.

Les dépenses envisagées sur la période 2014 / 2019 pour répondre au plan d'action sont les suivantes :

1 – afin de compléter et organiser les réseaux de déplacement : environ 350M€
> dont 187 M€ afin de poursuivre le développement des infrastructures de déplacement :

- la réalisation de l'ARC Nord Sud ;
- la desserte en transport en commun de l'Eco quartier Flaubert ;
- l'accompagnement des grands projets d'infrastructures ferroviaires et routières (ligne nouvelle Paris Normandie et nouvelle gare de Rouen, grands projets routiers dont accès au Pont Flaubert, maintien des accès ferroviaires de la zone portuaire) ;
- les anticipations relatives à la desserte en transport en commun de la Nouvelle Gare.

> plus de 150 M€ afin de mettre en œuvre les actions permettant de favoriser l'intermodalité et d'améliorer les performances du réseau de transport collectif existant :

- la création de parking relais ;
- l'aménagement des abords de gare ;
- l'amélioration du réseau de bus et notamment son accessibilité ;
- l'acquisition de nouveaux véhicules avec une volonté d'orienter les achats vers des technologies propres mais éprouvées ;
- l'entretien, la maintenance et le renouvellement des systèmes et équipements ;
- la participation au projet ATOUMOD régional.

2 – afin de faire évoluer les comportements : environ 1,8 M€

> dont 1,3 M€ afin de favoriser la pratique de nouvelles formes de mobilité :

- la mise en œuvre de bornes de recharge électrique
- l'acquisition de véhicules électriques
- des réflexions relatives à l'autopartage.

> dont 0,5 M€ pour fédérer les acteurs autour d'une prise de conscience de l'environnement en déclinant le schéma directeur d'Education à l'Environnement

3 – afin de structurer un meilleur partage de l'espace public : 25 M€

4 – afin de renforcer l'attractivité logistique du territoire : 12 M€ consacrés à la participation aux travaux du chenal maritime

5 – afin de poursuivre l'amélioration des connaissances liées à la mobilité : 4,2 M€ consacrés à la réalisation d'enquêtes, d'études et la mise en œuvre d'un système de gestion de trafic

Les recettes pour financer les dépenses liées aux déplacements

« *Il est rappelé que la loi 73-640 du 11 juillet 1973 prévoit, que les autorités organisatrices (collectivités territoriales et leurs groupements), afin de financer l'organisation des transports publics, peuvent bénéficier de l'instauration d'une taxe : le Versement Transport (VT).*
Ainsi selon l'article L2333- 64 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), les personnes physiques ou morales, publiques ou privées, à l'exception des fondations et associations reconnues d'utilité publique à but non lucratif dont l'activité est de caractère social, peuvent être assujetties à un versement destiné au financement des transports en commun lorsqu'elles emploient plus de neuf salariés.

Selon l'article L.2333-68 du CGTC, le versement est affecté au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics urbains et des autres services de transports publics qui, sans être effectués entièrement à l'intérieur du périmètre des transports urbains, concourent à la desserte de l'agglomération dans le cadre d'un contrat passé avec l'autorité responsable de l'organisation des transports urbains. Le versement est également affecté au financement des opérations visant à améliorer l'intermodalité transports en commun-vélo. »

Le versement transport est estimé à un peu plus de 90 millions d'euros / an, sous réserve de l'évolution des bases d'imposition. Il permettra de financer une partie des dépenses prévues.

Les restants seront financés par le budget de la Métropole Rouen Normandie qui, de par son statut d'établissement public intercommunal, est autorisé à percevoir un certain nombre de recettes. Celles-ci sont constituées :

• des recettes de remplacement de la taxe professionnelle (contribution foncière des entreprises, contribution sur la valeur ajoutée des entreprises, taxe d'habitation, taxe sur foncier bâti, taxe sur foncier non bâti, imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux, taxe additionnelle sur les surfaces commerciales) ;
• des dotations de l'État (dotation globale de fonctionnement et fonds national de garantie individuelle des ressources notamment) ;
• en outre, la Métropole Rouen Normandie est également autorisée à faire appel à l'emprunt pour assurer le financement d'une partie de ses investissements.

Les principales recettes directement liées à la mobilité s'établissent comme suit :

	2014	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**
Versement transport	93,2	95,1	97,0	98,9	100,9	102,9
Reversement DGD par le Département (suite ext. PTU)	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
DGD (Dotation Globale de Décentralisation)	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7
	96,5	98,4	100,3	102,2	104,2	106,2

Le coût des transports urbains

Chaque année, la Métropole Rouen Normandie consacre des sommes importantes pour le fonctionnement du réseau de transport.

Une des actions importantes de la politique de mobilité de la Métropole Rouen Normandie est le maintien dans la durée de sa contribution à l'exploitation du réseau.

Les recettes et les dépenses s'établissent comme suit :

	2014	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**
Lignes de transport Rouen-Elbeuf	2,1	2,2	2,2	2,3	2,3	2,4
Lignes de transport pôles de proximité de Duclair et du Trait	2,7	2,9	2,9	2,9	3,0	3,1
Service de transport à la demande (Filo'R)	4,1	4,2	4,2	4,3	4,4	4,5
Exploitation SOMETRAR/ TCAR	104,7	107,8	111,1	113,7	116,1	117,4
Exploitation TAE	7,1	7,3	7,4	7,6	7,8	7,9
Autres dépenses d'exploitation du réseau	2,6	2,6	2,6	2,7	2,8	2,8
coût global d'exploitation (hors ARC NS mise en service 09/2018)	123,4	126,9	130,6	133,6	136,3	138,1

recettes commerciales TCAR	26,1	27,3	28,4	29,5	30,4	31,3
recettes commerciales autres	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
recettes commerciales TAE	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9
recettes commerciales totales	28,2	29,3	30,5	31,6	32,5	33,4
taux de couverture Recettes/ Dépenses	22,8%	23,1%	23,3%	23,7%	23,8%	24,2%