



Comité des Partenaires Mobilité

MOBILITÉS
ÇA BOUGE!
Métropole Rouen Normandie

Avis sur le Plan de Mobilité 2035 soumis à enquête publique

Février 2024



Table des matières

1- Avis général du CPM.....	3
2- Les points positifs salués par le comité	4
3- Les réserves émises et les points d'amélioration	7
Le PDM ne donne pas l'impulsion suffisante pour faire évoluer la place de la voiture	7
Les investissements nécessaires en matière de transports en commun	7
Rééquilibrage de l'espace public	9
Le vélo	9
La marche est aussi un mode de déplacement fonctionnel	11
Accompagner le changement	11
Le périurbain.....	12
La ZFE ne règle pas le problème de la pollution de l'air par les voitures.....	14
Le fret ferroviaire	14
Manque de volonté d'innovation et d'expérimentation	16
4- tableau de synthèse des commentaires sur les fiches actions.....	16

I- Avis général du CPM

Le Comité des Partenaires Mobilité (CPM) est une instance rendue obligatoire par la loi LOM pour les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM). Celui de la Métropole Rouen Normandie a été mis en place en novembre 2021 en lien avec le Conseil de Développement Durable, dont il est une des composantes. Le CPM a démarré ses travaux lorsque que la concertation sur le PDM était déjà engagée. Il n'a donc pas pu être véritablement associé à la phase de diagnostic. Cependant, les éléments de diagnostic qui ont permis d'identifier les enjeux et qui ont conduit aux ambitions, puis au plan d'actions lui ont été présentés par les services de la Métropole lors de la plénière d'installation du CDD le 25 novembre 2021 et lors d'un atelier dédié au PDM le 2 décembre 2021.

Le CPM a réalisé ensuite un cycle de travail de 12 séances entre janvier et juin 2022 qui a permis aux membres de développer une expertise et de définir leurs enjeux.

Le comité a ainsi réalisé une contribution en juin 2022¹ autour de deux sujets :

1. Le stationnement comme levier pour faire diminuer l'usage de la voiture
2. La mobilité inclusive et solidaire

Depuis sa contribution, le CPM a été régulièrement associé à différentes démarches liées au PDM et a bénéficié de plusieurs présentations thématiques :

- En octobre 2022, sur le projet de MAAS,
- En mars 2023, sur le projet de PDM avant vote,
- En mai 2023 autour de la démarche Interlud et du projet de charte de logistique urbaine,
- En septembre le plan vélo avant vote,
- En novembre 2023, un point d'information concernant l'avancée de l'étude sur le SERM (service express régional métropolitain).

Le CPM a également rédigé une proposition de tarification solidaire dans les transports en commun qui a été remise au Vice-Président de la Métropole en charge des transports, des mobilités d'avenir et des modes actifs de déplacement en octobre 2023. Les échanges sont encore en cours avec la Métropole sur le sujet.

Grâce à l'expertise d'usage de ses membres ainsi qu'à ses travaux précédents et au suivi thématique réalisé, le CPM peut apporter un regard spécifique sur le PDM arrêté.

Il ne s'est pas estimé compétent pour analyser tous les tomes, ainsi il s'est

¹ Contribution du CPM à l'élaboration du PDM : <https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr/sites/default/files/users/user63/Conseil%20de>

[%20Developpement/contribution%20au%20PDM%20version%20finale%20\(4\).pdf](#)

concentré sur les tomes 3 « stratégie » et 4 « plan d’actions » en détaillant plus particulièrement les sujets qu’il avait déjà traités dans le cadre de ses travaux précédents.

À partir de la sollicitation par courrier recommandé, le CPM a consacré 3 séances à l’élaboration de cet avis et a auditionné les contributions des associations suivantes :

- SOS GARES sur le développement du fret ferroviaire
- CPTC (Comité Pour les Transports en Commun dans l’agglomération rouennaise) sur l’amélioration du réseau de transport en commun
- Sabine sur la place du vélo dans les aménagements urbains

Fort de ces éléments, le CPM apporte un avis favorable au projet de PDM, mais émet un certain nombre de réserves et de suggestions qui sont détaillées ci-après.

2- Les points positifs salués par le comité

Le CPM constate des objectifs de part modale assez ambitieux et proches des métropoles exemplaires en matière de mobilité.

Le tome 3 du PDM, qui traite de la stratégie globale du projet, fixe les ambitions de la Métropole en matière d’évolution des parts modales entre la période actuelle et 2035 :

Métropole rouennaise: ambitions du PDM 2035 en matière d’évolution des parts modales

2023	VP	TC	vélo	marche
Ville centre	45	23	2	29
Première couronne	56	17	1	25
Ensemble métropole	61	13	1	26

2035	VP	TC	vélo	marche
Ville centre	26	28	12	36
Première couronne	37	23	7	33
Ensemble métropole	45	18	5	32

Ces chiffres indiquent une volonté affirmée de faire reculer l’usage de la voiture et de faire très fortement progresser ceux des transports en commun et du vélo

La question se pose toutefois de savoir si ces objectifs se situent dans une bonne trajectoire, lorsqu’on les compare aux réalités observables dans les autres métropoles

françaises de poids démographique comparable.

Avant d'affiner toute comparaison, le premier élément d'information à connaître est le positionnement actuel de la Métropole de Rouen dans le groupe des six métropoles françaises de 450 000 à 500 000 habitants.

Parts modales actuelles comparées des Métropoles de 450 000 à 500 000 habitants en %

Métropoles	VP	TC	vélo	marche
Grenoble	45	15	4	34
Montpellier	52	13	3	29
Rennes	46	14	4	34
Rouen	61	11	1	26
Strasbourg	37	15	11	37
Toulon	57	7	2	35

Et d'où la possibilité, maintenant, de comparer les parts modales de Strasbourg, la ville la plus performante, en confrontant les évolutions survenues au cours de la dernière décennie, aux ambitions du PDM 2035.

Parts modales comparées Rouen / Strasbourg évolutions au cours de la dernière décennie, et perspective PDM 2035, en %

Rouen	VP	TC	vélo	marche
EMD 2007	63	8	1	26
EMD 2017	61	11	1	26
Objectifs PDM 2035	45	18	5	32

Strasbourg	VP	TC	vélo	marche
EMD 2009	45	12	8	33
EMD 2019	37	15	11	37

*EMD : enquête ménage déplacement.

Les chiffres actuels et anciens expriment la **persistance du retard** de la Métropole de

Rouen : un usage excessif de la voiture, et un trop faible des autres modes.

Mais, en atteignant les objectifs fixés dans le PDM 2035, la Métropole atteindrait le meilleur niveau sur le plan national :

- En matière d'usage des transports en commun, le retard serait en partie comblé
- En ce qui concerne le vélo, cela permettrait une réduction significative de l'usage de la voiture (- 16 points), sans pour autant atteindre la meilleure performance dans ce domaine (objectif situé 8 points en dessous du niveau actuel de Strasbourg).

Il est enfin intéressant d'examiner plus en détails la manière dont se différencie le partage modal entre les différents secteurs constitutifs des métropoles (cœur d'agglomération, premières couronnes, ensemble du territoire) en prenant comme référence Rennes et Strasbourg, et de les comparer aux objectifs annoncés dans le PDM 2035.

Parts modales comparées : variations à l'intérieur des territoires %

Rennes (EMD 2018)	VP	TC	vélo	marche
Ville centre	31	19	5	43
Périphéries	61	12	2	26
Ensemble métropole	46	14	4	34

Strasbourg (EMD 2019)	VP	TC	vélo	marche
Hypercentre	16	14	15	55

Ensemble métropole	37	15	11	37
--------------------	----	----	----	----

Rouen (EMD 2017)	VP	TC	vélo	marche
Ville centre	45	23	2	29
Première couronne	56	17	1	25
Ensemble métropole	61	13	1	26

Rouen (PDM 2035)	VP	TC	vélo	marche
Ville centre	26	28	12	36
Première couronne	37	23	7	33
Ensemble métropole	45	18	5	32

Ces chiffres montrent que les objectifs du PDM 2035 sont :

- Assez ambitieux pour le centre-ville pour la réduction d'usage de la voiture, ainsi que pour la progression du vélo et celle de la marche.
- D'un niveau moyen en périphérie pour la réduction d'usage de la voiture, ainsi que pour la progression du vélo et celle de la marche.
- Visent l'excellence en matière de transports collectifs à toutes les échelles territoriales.

Toujours dans le Tome 3 « stratégie », le PDM 2035 affiche une volonté forte de développer l'usage du vélo avec des objectifs très importants de reports modaux et un déplacement moyen à vélo ambitieux. En matière des transports en commun, ce

nouveau plan de mobilité vise à rééquilibrer les modes de transport au sein de la Métropole, prévoyant une hausse de 50% de l'utilisation des transports en commun, avec notamment l'utilisation du train comme mode de déplacement urbain à travers la mise en place du Service Express Régional Métropolitain (SERM). **La possibilité de développer un réseau ambitieux sur les cinq branches de l'étoile ferroviaire de Rouen, à plusieurs horizons de temps, pré et post Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) est ainsi actée dans le document. Le CPM salue ce point et tient à rappeler l'importance stratégique qu'aura le SERM dans les mobilités périurbaines.**

D'autre part, concernant l'épineuse question du stationnement, le CPM salue la proposition de mettre en place un comité de stationnement, dont il a été à l'initiative dans sa contribution initiale au PDM. Il se propose par ailleurs pour intégrer ce comité.

Si le CPM salue les ambitions affichées dans le tome 3 « stratégie », il est en revanche plus réservé sur la capacité du plan d'actions proposé dans le tome 4 à atteindre ces objectifs ambitieux d'ici 2035. Celui-ci comporte beaucoup d'études à court et moyen terme, mais manque d'engagements et d'investissements pour faire face aux futurs défis des mobilités.

3- Les réserves émises et les points d'amélioration

Le PDM ne donne pas l'impulsion suffisante pour faire évoluer la place de la voiture

L'espace public souffre d'un déséquilibre très net au détriment des modes actifs et doux et en faveur de l'automobile. Son emprise hégémonique s'est constituée depuis les années 60 avec des infrastructures très lourdes, qui furent autrefois synonymes de progrès. Cet héritage les rend difficiles à remettre en cause dans le débat public et dans le paysage urbain. Même si le CPM reconnaît cette difficulté, urbanistique et culturelle, le rééquilibrage de l'espace public est primordial.

Pour tenir ses objectifs ambitieux, le PDM devrait placer les usagers les plus vulnérables des mobilités actives (piétons, PMR, cyclistes, personnes âgées etc.) au centre du système de mobilité au détriment de la voiture. Ainsi, les membres du CPM s'interrogent sur la place laissée à la voiture qui semble encore prépondérante au centre du système de circulation et ne voient pas dans le PDM un changement de paradigme fort.

Le CPM met ainsi en avant des fragilités liées notamment à :

- L'absence ou le **manque de précision dans les temporalités** de mise en service des aménagements de transport en commun.
- L'absence d'engagement sur des **investissements lourds** permettant de faire évoluer le réseau de transport en commun et ainsi absorber la montée en charge du réseau pour atteindre une part modale de plus de 20% en 2050 comme énoncé.
- La faiblesse des fiches actions dédiées au **rééquilibrage de l'espace public** au détriment de la voiture.
- La **faiblesse des réalisations concrètes** pour un véritable report modal vers le vélo.
- L'absence d'une fiche action dédiée à l'amélioration des conditions favorisant la **marche fonctionnelle**.
- La nécessité **d'intensifier les accompagnements au changement** de comportement.

Les investissements nécessaires en matière de transports en commun

Tout un chapitre du plan d'action est dédié aux transports en commun. Le CPM y note beaucoup d'études programmées mais y déplore l'absence d'engagement sur des

investissements lourds permettant de faire évoluer le réseau de transport en commun urbain pour lui permettre d'absorber la montée en charge attendue pour atteindre une part modale de plus de 20% en 2050 comme énoncé. Les enjeux sont déjà prégnants (la surcharge des TEOR est déjà quotidienne), les projets d'évolution ou de création d'infrastructures sont longs à conduire et **les investissements doivent être lancés dès à présent pour prendre le virage de la transition des mobilités**. Ainsi, le CPM soutient et porte les propositions émises par le CPTC² pour consolider le réseau ASTUCE.

À court terme (2025-2030) il faudra **adapter la capacité du système à la croissance de son usage** (+ 3 % par an depuis plus de 10 ans) en :

- Accompagnant à la mise en service du T5
- Résolvant le problème de saturation de TEOR (qui sous sa forme actuelle, ne pourra pas absorber de nouvelles progressions de l'usage)
- Gérant la montée en puissance du Technopôle du Madrillet. Le CPTC propose notamment des prolongations des lignes TEOR ou la création de nouvelles lignes FAST.
- Accompagnant la montée en exigence de la ZFE-m, notamment via des solutions de transport en commun entre les P+R et pôles de vie et d'emploi.

À moyen terme (2030), il faudra **développer les capacités du réseau de transports en commun**, notamment via des lignes de tramway comme dans les autres agglomérations françaises de 450 000 à 500 000 habitants. Le CPTC a bien démontré dans ses analyses que la fréquentation globale d'un réseau de transports en commun urbain est portée par l'étendue de son tramway.

L'objectif fixé par le PDM en termes de parts modales est très ambitieux : 18 % de TC en 2035. Cependant, le plan d'actions se limite à envisager l'éventualité de la construction de nouvelles lignes de tramway, au terme d'études d'opportunité. Or, aucune agglomération, ni en France, ni ailleurs en Europe, n'a jamais atteint 18 % de part modale avec seulement 18 kilomètres de lignes de tramway. **L'extension du réseau tram est donc une condition nécessaire de la réussite du PDM.**

Il faut donc d'ores et déjà prévoir les investissements nécessaires, avoir une vision de très long terme sur le réseau à proposer en 2050 et réussir à phaser le développement du réseau à un rythme supportable pour la Métropole. Sans quoi il ne pourra pas être au même niveau que les réseaux des autres agglomérations françaises de 450 000 à 500 000 habitants.

² Cf. contribution en annexe

Concernant le rail, le CPM a bien conscience que la temporalité de mise en place d'un SERM complet ne correspond pas à la durée de ce PDM. Cependant, **il aurait souhaité voir apparaître dans la fiche action TC05-2 un soutien marqué à une augmentation de l'offre et du cadencement sur les lignes existantes dès à présent.**

Rééquilibrage de l'espace public

Le CPM estime que le PDM est l'outil qui permet de placer les mobilités actives au centre du système des mobilités et de l'espace public. Or, dans son état actuel, **le PDM ne propose pas un changement de paradigme fort** en matière de mobilité avec une **transformation des espaces publics** en profondeur pour **mieux partager l'espace entre les différents modes**, avec une organisation centrée sur les usagers les plus fragiles.

Tout un chapitre du plan d'action est dédié aux espaces publics. Cependant, dans ces fiches actions, le CPM aurait souhaité voir apparaître des engagements et des investissements sur l'ensemble du territoire et détermine ci-dessous ses préconisations :

- En zone urbaine, un rééquilibrage de l'espace public : **prendre de la place à la voiture au profit des mobilités actives**, avec un **objectif progressif chiffré** de récupération de surface d'usage.

- **Identifier des objectifs clairs sur le stationnement en surface** permettant de libérer de l'espace pour les alternatives de mobilité
- Un travail approfondi pour la **sécurisation des différentes mobilités actives** : amélioration de la co-visibilité, marquage au sol, luminosité, mobilier réfléchissant...
- Des solutions pour **éviter les conflits d'usage** : séparation nette des axes de mobilité, code couleur spécifique selon ces espaces de mobilités...
- La mise en place **d'une réelle continuité des aménagements cyclables et piétons** avec la systématisation des **trottoirs et pistes traversantes** : les piétons et les cyclistes ne devraient plus avoir à descendre sur la chaussée pour traverser, ils auraient ainsi une vraie continuité de cheminement sans rupture de niveau. Ici aussi un véritable changement de paradigme où la logique « routière » doit être véritablement inversée, le trottoir doit interrompre la chaussée, et s'imposer physiquement aux voitures qui le franchissent afin de laisser la priorité aux piétons.
- **La formation** de l'ensemble des parties prenantes en charge de l'aménagement et de l'urbanisme pour qu'elles soient toutes en phase et coordonnées.

Le vélo

Le CPM remarque que, même si les objectifs sont clairement en faveur d'un rééquilibrage des parts modales au profit du vélo, à la lecture en détail du plan d'action du PDM certains **moyens pour y parvenir semblent sous-dimensionnés**.

Malgré l'obligation instaurée par l'article L.228-2 du Code de l'environnement, qui stipule : « A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. », le « réflexe vélo » n'est pas encore systématique et crée des disparités. L'absence de cartographie sur la fiche action VEL01-2 sur le RIV (réseau interconnecté vélo) ne permet pas de s'assurer que les discontinuités présentes à l'échelle du REV (réseau express vélo) seront traitées à l'échelle du RIV.

Le CPM s'étonne de ne pas voir dans le PDM de référence au plan vélo adopté en septembre 2023. Celui-ci propose un guide de conception des aménagement cyclables qui devrait être cité notamment dans la fiche action VEL01-03. Les principes de ce guide

doivent être imposés pour une harmonisation des aménagements cyclables du territoire.

De plus, de la même façon que les infrastructures pour la circulation motorisée assurent un certain confort de conduite, il conviendrait de faire de même pour les aménagements cyclables.

Les zones les plus accidentogènes se situent au niveau des carrefours structurants. À l'image de la fiche action EP01-02 « l'aménagement des traversées piétonnes », le CPM souhaiterait voir **apparaître une fiche spécifique prescrivant la généralisation des trottoirs et pistes cyclables traversants**. Cette solution garantirait au cycliste la priorité de la piste cyclable sans rupture de niveau et sans qu'il y ait besoin de signalisation particulière. Cela permettrait par ailleurs une réelle continuité des aménagements cyclables et la suppression des ressauts.

Le CPM soutient et porte l'ensemble de propositions formulées dans la contribution rédigée par l'association SABINE³ en matière d'aménagement et de place du vélo dans les mobilités, qui correspondent entièrement à cette **nécessité de rééquilibrage de l'espace public en faveur des mobilités actives au détriment de la voiture**.

³ Cf. contribution en annexe

La marche est aussi un mode de déplacement fonctionnel

Le CPM regrette l'absence d'une fiche action spécifique pour la marche en tant que mode de déplacement fonctionnel. Il est important de considérer la marche comme un moyen de transport pratique et pas simplement récréatif. Il est important de créer des itinéraires de marche agréables et sécurisés, car certaines parties des rues ne le sont pas actuellement.

Ainsi, il est nécessaire d'améliorer les espaces de marche sur l'ensemble du territoire en :

- **Sacralisant les trottoirs pour les piétons** et éliminant les obstacles tels que les poteaux, lampadaires, poubelles, stationnements, ... qui peuvent être gênants pour les personnes handicapées, âgées ou avec des poussettes.
- Veillant à la **largeur des espaces de marche**.
- Prévoyant des **espaces de repos** protégés, tels que des bancs abrités,
- **Distinguant clairement les trottoirs des pistes cyclables**
- Arrêtant d'empiéter sur l'espace piéton pour aménager des voies cyclables, et vice versa

Il est également important de suivre les "chemins de désirs", qui sont des sentiers naturellement tracés par l'érosion due au passage fréquent de piétons, cyclistes ou

animaux. La présence de ces chemins indique un aménagement urbain inapproprié des passages existants, notamment à travers les parcs ou les terrains vagues.

A titre d'exemple, le CPM regrette par exemple qu'un réseau de marche entre Rouen à Bonsecours ne soit pas envisagé.

Par ailleurs, concernant les objectifs et indicateurs de suivi, il convient de signaler qu'il n'y a **aucun objectif ciblé ni pour 2025 ni pour 2035 en termes de linéaire de zones apaisées**.

Enfin, il semble donc indispensable de créer un **réseau de marche fonctionnelle au quotidien** qu'on aménage et sur lequel on communique, on fournit des plans et des informations.

Accompagner le changement

La fiche action ACC02-2 est dédiée à l'accompagnement des changements de pratiques via les actions du PACTE (Plan d'Accompagnement des Changements de la Transition Ecologique). Le CDD dans le cadre d'une contribution du CETSE (comité d'évaluation de la transition sociale et écologique) au bilan à mi-parcours du Plan

climat Air énergie territorial (PCAET) ⁴ a signalé la qualité des actions mises en place dans le PACTE, qui vont dans le bon sens. Mais il a également précisé que leur nombre est insuffisant et trop disparate et a préconisé **d'intensifier la démarche, en changeant d'échelle pour passer à des actions plus structurantes**; en augmentant leur volume pour accélérer les changements de comportement et augmenter l'impact sur tout le territoire métropolitain.

On sait que les déplacements les moins polluants sont ceux qui ne sont pas réalisés. Or le CPM note que la Métropole ne prévoit **pas de budget** dans le PDM 2035 pour le développement de la culture des mobilités actives, la communication sur les nouveaux services et l'accompagnement vers les nouvelles pratiques pour réduire l'usage de la voiture, qui nécessitent pourtant des emplois, de la communication et des événements.

Le CPM note également que le PDM ne fait pas référence à des **solutions permettant de limiter les déplacements contraints**.

Il semble aussi intéressant d'accompagner les entreprises dans une réflexion autour d'un espace de vie professionnel bien desservi (transports en communs et pourquoi pas navettes interentreprises cofinancées). Cela

passera notamment par un accompagnement dans le choix de leur localisation.

Le périurbain

Il est aujourd'hui évident que les questions de mobilité sont étroitement liées à l'aménagement du territoire. Or, le CPM constate que **le PDM n'associe pas assez les questions de mobilité aux questions d'aménagement du territoire**. En effet, la fiche action EP05 dans sa rédaction ne permet pas de s'assurer que les enjeux de mobilité vont être traités par le futur SCOT AEC (schéma de cohérence territoriale valant PCAET).

Il est indispensable de **tenir compte des zones de proximité et de leurs besoins** : pôles services, santé, commerce, école et périscolaire, l'emploi..., il ne faut donc pas penser l'aménagement des mobilités uniquement en étoile, mais avec **des schémas de mobilité locales dans les zones de proximité et des structures transversales**, ne passant pas nécessairement par le centre du territoire. Dans ce cadre, il faut éviter le plus possible aux habitants du périurbain d'avoir à passer par le centre de l'agglomération.

Par ailleurs, le CPM différencie mobilités domicile-travail (en général du périurbain vers le centre-ville) et les mobilités dans le

⁴ Contribution du CETSE sur le bilan à mi-parcours du PCAET – octobre 2023 : <https://jeparticipe.metropole-rouen->

normandie.fr/sites/default/files/Contribution%20CETSE%20bilan%20mi-parcours%20PCAET%20Vdef.pdf

périurbain uniquement qui nécessitent des solutions différentes et complémentaires.

Pour la liaison vers le centre de la Métropole, un **réseau de lignes express en transports en commun** (bus ou train) avec des cadences à 30 min max permettant d'irriguer l'ensemble du territoire serait nécessaire.

Un autre levier d'action pourrait être des **mesures incitatives au développement du télétravail et du coworking** en périurbain avec notamment la création d'espaces de travail et d'accueil partagés permettant d'éviter les déplacements pendulaires.

Pour le CPM, il conviendrait de :

- **Créer des lignes transversales**, permettant de joindre les localités périurbaines de la Rive droite Ouest et Est à la rive gauche (avec traversées de Seine), ou alors tangentiels, essentiellement vers le Nord. Ceci concerne surtout les déplacements domicile-travail. Pour améliorer le service, il faut œuvrer pour la création de lignes structurantes, lignes tangentiels avec l'ensemble du périurbain. L'orientation vers un **schéma en « grille »** semble aller en ce sens. Ainsi la fiche action TC03-3 évoque le rabattement vers les lignes structurantes et le cœur métropolitain avec un renforcement du schéma en étoile. La fiche action Inter 02-1 (liaisons inter EPCI et niveau régional) évoque la création de lignes ne passant pas par le centre (ex Duclair-

Barentin), cela pourrait correspondre à la logique des lignes tangentiels mais pas au niveau interne à la métropole. Enfin, des traversées de Seine nouvelles sont évoquées dans la fiche TC03-4, mais une fois de plus uniquement sous forme d'études sans annonce de concrétisation d'ici 2035.

- Développer des **moyens de transport intra-zone périurbaine de proximité** en parallèle du développement de services et équipements (santé, commerce, scolarisation et périscolaire, loisirs) et si possible de travail. Ce point n'est évoqué que dans la fiche action EP02-3 et ne concerne que le vélo mais pas la marche. Ce qui veut dire qu'on ne pense pas aux différentes catégories d'habitants (par exemple aux personnes âgées). De même, la fiche action TC02-3 qui évoque le transport à la demande ne fait pas mention de boucles internes aux zones de proximité. Idem pour la partie ferroviaire.
- Il pourrait être proposé des navettes de circuit court avec rabattement sur des axes transversaux, ou des solutions innovantes, comme, des vélotaxis électriques, transport scolaire à vélo (du type S'Cool Bus ou Waylibus), véhicules intermédiaires ...

Nous attribuons ces manques au fait que les enjeux du PDM 2035 ne sont pas associés concrètement à une réflexion globale sur l'aménagement du territoire.

La ZFE ne règle pas le problème de la pollution de l'air par les voitures

La ZFE-M ne règle pas la question des particules fines émises par les pneus. Alors que les émissions de particules à l'échappement ont très nettement baissé avec la généralisation des filtres à particules, celles hors échappement provenant de l'abrasion des freins, des pneumatiques et des chaussées deviennent prépondérantes et représentent en France en 2019, plus de la moitié des particules émises par les transports routiers. Si les véhicules électriques, grâce au freinage régénératif, émettent moins de particules de frein que les véhicules thermiques, elles émettent plus de particules provenant du contact pneu-chaussée et de la remise en suspension, du fait de la plus grande taille de leur pneumatique due à leur masse plus importante. Pour les véhicules récents, les particules hors échappement (PHE) émises par les systèmes de freinage, les pneumatiques ou les chaussées sont devenues largement prépondérantes par rapport aux émissions à l'échappement des véhicules essence et Diesel équipés d'un filtre à particules.

Ainsi, la ZFE ne fait que pénaliser les faibles revenus et favoriser les hauts-revenus, sans

résoudre le problème de la pollution de l'air. La vraie solution réside dans la sobriété, dans la réduction du nombre de voitures en circulation et par la densification des personnes transportées par véhicule (covoiturage). Un véritable changement de paradigme et de comportements vis-à-vis de la voiture.

Le fret ferroviaire

Le CPM partage le constat du collectif SOS GARES d'absence d'éléments dans ce PDM sur le développement du fret ferroviaire. Le CPM tient à souligner le potentiel du fret ferroviaire sur la Métropole avec le transport : de céréales, de conteneurs, d'automobiles, de produits de la chimie, de la pétrochimie, de la métallurgie, de carrières...

Le CPM souligne également les futurs enjeux liés :

- Au transport des matériaux liés à la construction de l'EPR2 de Penly ;
- Aux chantiers de grand carénage des centrales de Paluel et Penly ;
- Au transport des boues de port à la suite de l'évolution de la réglementation pour leur traitement ;
- A la relance de la papeterie de la Chapelle Darblay ;
- Aux projets de zones d'activités « Axe Seine » et « Seine Sud » à proximité immédiate des lignes ferrées ;

- Au développement des ports du Havre et de Rouen (augmentation du volume de containers dans le port du Havre par exemple) et des besoins de solutions de « pré et post-acheminement ». La concurrence créée par le futur canal Seine-Nord donnera des débouchés aux grands ports du Nord de l'Europe. Le développement du ferroviaire est par ailleurs une réponse pour accroître la compétitivité des ports du Havre et de Rouen.

Le CPM, au regard des infrastructures ferroviaires existantes sur le territoire, notamment la gare de triage de Sotteville qui pourrait être configurée comme HUB arrière des deux ports, **propose que le transport par rail soit la solution prônée pour ces projets à venir, afin de permettre une alternative au transport routier.**

Le CPM soutient et porte l'ensemble de propositions formulées dans la contribution rédigée par l'association SOS GARES plus détaillée sur ces points⁵.

Le CPM a bien conscience que la Métropole n'a pas de compétence en la matière, mais par exemple les élus de La Rochelle ont joué un rôle prépondérant dans le développement du port, qui a misé sur le rail pour remplacer des camions pour le transport des céréales (le port est le deuxième port français pour

l'exportation maritime de céréales). Le port a créé son propre opérateur ferroviaire, ce qui a permis de massifier les transports terrestres et ainsi augmenter les volumes destinés au transport maritime et développer l'activité portuaire. Plus près de nous a été créé Normandie Rail Services sur le Port du Havre, qui est une filiale à 100% de la SNCF. Les ports du Havre et de Rouen ont un pôle "réseau ferroviaire portuaire" commun. Certaines possibilités de développement du fret ferroviaire sur le port de Rouen sont envisageables à partir de la création d'un opérateur ferroviaire de proximité, qui nécessiterait l'implication des collectivités pour susciter son émergence.

Ainsi, à l'image de la fiche action LOG02-5 « Des infrastructures portuaires au service du développement du report modal », le CPM préconise l'insertion d'une fiche action dans laquelle la Métropole s'engage à encourager et accompagner SNCF Réseau, l'État, la Région Normandie, Haropa et les chargeurs dans la mise en œuvre d'une stratégie multimodale développant le fret ferroviaire sur la Métropole Rouen Normandie pour favoriser un réel report modal vers le ferroviaire et réduire les importantes nuisances liées au transport routier.

De plus, les collectivités sont régulièrement sollicitées pour donner leur avis sur la

⁵ Cf. contribution en annexe

fermeture d'embranchements et de lignes. Il convient de favoriser la préservation et le maintien des lignes et infrastructures ferroviaires existantes peu ou plus utilisées qui pourraient redevenir nécessaires, proposer d'autres alternatives pour les modes doux et remettre en cause la conversion en voies vertes. **Le CPM sollicite la Métropole pour qu'elle s'engage dans le PDM à étudier systématiquement les demandes de fermetures de lignes, à s'opposer à celles qui pourraient empêcher tout développement ultérieur de flux ferroviaire et qu'elle aide à préserver le foncier lié à la gare de triage de Sotteville-lès-Rouen.**

Manque de volonté d'innovation et d'expérimentation

Enfin, le CPM regrette de ne pas retrouver clairement dans les fiches actions la volonté d'innover, qui est annoncée dans les objectifs. **Le CPM aurait aimé retrouver des éléments en matière d'innovation de technique et d'usage.**

Le CPM prône le **droit à l'expérimentation** notamment pour le développement des nouveaux usages et l'amélioration de services existants. Les marches exploratoires, les tests, les mises en situation, les prototypages, la co-construction sont très pertinents pour réfléchir à l'amélioration de la qualité de





services existants ou nouveaux. Pour ce faire, il faudrait prévoir des crédits pour définir de nouveaux services et pour les modifications éventuelles et l'adaptation de l'existant qui aura été créé.

Le CPM regrette de ne pas avoir pu enrichir sa contribution avec des actions d'innovation, faute de temps.

4- tableau de synthèse des commentaires sur les fiches actions

En complément des réserves émises, le CPM a fait un certain nombre de **commentaires sur les fiches action du tome 4 qui sont synthétisées ci-dessous.**

Le CPM a utilisé un code couleur concernant les fiches qu'il a pu analyser en détail :

	Fiche pertinente
	Fiche qui mérite des compléments
	Fiche qui semble insuffisante
	Fiche non traitée par le CPM

EP : ESPACE PUBLIC

EP.01 Annexe accessibilité : espace public

EP 01-1 Mise en œuvre du PAVE	<p>La Métropole s'engage à « Accompagner et coordonner techniquement les services des communes pour la définition et la programmation des aménagements de l'espace public. » qu'en est-il de la mise en œuvre concrète et des moyens financiers à y consacrer ?</p> <p>Il faut imposer une sacralisation des trottoirs pour les piétons = hors lampadaires, poubelles, stationnements, voies cyclables etc.</p> <p>Interdire les stationnements à cheval sur les trottoirs.</p>
EP 01-2 Traversées	<p>Imposer la mise en place de trottoirs traversants (manière d'aménager certains carrefours où ce n'est pas la voie de circulation générale automobile mais le trottoir qui est continu).</p> <p>Ces traversées de carrefour sont à travailler de façon concomitante avec les traversées des pistes cyclables pour lesquelles il n'y a aucune disposition de prévue spécifiquement dans le PDM.</p>
EP.01-3 Un service de fourniture de télécommandes universelles	<p>Pourquoi ce choix technologique ? A-t-il été testé et validé par les usagers en situation de handicap ? Faut-il équiper tous les feux ? Est-ce réalisable ?</p> <p>Et pour les mal-voyants qui n'habitent pas le territoire comme les touristes ou visiteurs ?</p>

EP.02 Un territoire marchable

EP 02- 1 Des centralités métropolitaines identifiées et partagées

Quel est l'objectif de cette fiche ? Va-t-elle être mise en cohérence et/ou va-t-elle influencer les futurs SCOT AEC et PLU ?

Il est nécessaire de piétonniser les polarités de proximité autour des transports en commun.

EP 02- 2 Une boîte à outils de l'apaisement de l'espace public

En complément de cette boîte à outils, il faut former les services centraux et de proximité de la MRN, ainsi que les services communaux pour harmoniser les méthodes et les pratiques.

L'élaboration de cette boîte à outils doit se faire en partenariat avec les associations concernées compétentes dans ces domaines (accessibilité des personnes à mobilité réduites, des personnes vulnérables, des enfants, des piétons, des cyclistes, etc.) et avec les expertises disponibles telles que le CEREMA.

EP 02-3 Cheminements hameaux – bourgs

Dans cette fiche, il ne devrait pas seulement s'agir que « d'engager une réflexion » à l'échéance 2025. Il faudrait que le PDM 2035 prévoit aussi un budget pour la réalisation effective de liaisons entre les hameaux isolés et les petites communes de la ruralité et du péri-urbain entre elles et de façon sécurisée.

Il faudrait peut-être également envisager des rabattements avec des navettes

L'exemple du manque de maillage piéton entre Rouen et Bonsecours est à souligner.

EP 02-4 Marche loisir

La marche n'est plus à considérer en premier lieu comme un loisir mais comme un mode de déplacement fonctionnel. Il conviendrait donc de créer une fiche spécifique afin de prôner la marche comme un mode de déplacement fonctionnel, créer et communiquer sur un réseau de marche fonctionnelle du quotidien plans, panneaux et communication.

EP.03 Une Métropole des enfants

EP 03- 1 des rues pour tous

La rue est SOUVENT (au lieu de parfois) devenue un lieu insécurisant.
Créer et mettre à disposition des communes un retour d'expériences et un guide de mise en place des « rues des écoles ».
Il faut que ces actions soient complétées par la mise en place de cheminements piétons et vélos pour aller à l'école. La piétonnisation permanente des abords des écoles est aussi à envisager.
L'instauration de dispositifs de ramassages accompagnés utilisant les mobilités actives (les vélobus, pédibus, vélo-taxi, la marche, le vélo, la trottinette, le skate, les rollers...) est à prévoir.
Concernant le mobilier urbain, il faut également prendre en compte les personnes âgées : Un impératif concerne la station debout pénible. Pour éviter aux anciens de rester isolés chez eux, il est indispensable d'installer un nombre conséquent de bancs publics et de toilettes publiques. En moyenne, une personne âgée ne peut marcher que de 300 à 500 mètres avant de devoir faire une pause. La question du nombre et de l'emplacement des bancs publics est donc cruciale si l'on veut éviter aux personnes âgées de rester recluses.

EP.03-2 Une ville plus ludique

Créer un ou plusieurs événements grand public pour imaginer ces nouveaux espaces urbains (type Rue des Mobilités Innovantes du MIX).
Prévoir également des aménagements qui suscitent l'activité physique et sportive des enfants en systématisant le design actif dans l'espace public.
La rédaction actuelle de la fiche ne permet pas de prévoir comment s'assurer de l'application des principes qu'y sont préconisés.
Ce développement d'une ville ludique doit se faire en partenariat avec les usagers à travers la concertation et divers outils comme les marches exploratoires ou les parcours commentés.
Nous vous invitons à consulter la contribution du CCCAT au projet de quartier Flaubert⁶ que regroupe de nombreuses propositions sur ce sujet.

EP.03-3 Une ville à hauteur d'enfant

Comment est-il prévu d'évaluer ces actions ?
Mettre en œuvre l'égalité réelle garçons-filles dans les aménagements.
Intégrer ces préconisations dans les accords de permis de construire de l'habitat collectif notamment pour une mise en œuvre sur les espaces privés (idem pour la marchabilité).
Nous vous invitons à consulter la contribution du CCCAT au projet de quartier Flaubert que regroupe de nombreuses propositions sur ce sujet

⁶ <https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr/sites/default/files/2023-05/contribution%20CCCAT%20Flaubert%20vdef.pdf>

EP.04 Un territoire renaturé	
EP 04- 1 Ouverture vers les forêts	Au-delà des stationnements vélos à prévoir au niveau des entrées des forêts, il faut prévoir les aménagements cyclables pour s’y rendre. En effet, actuellement la plupart de ces forêts sont accessibles via des routes où le trafic motorisé est relativement important et la vitesse élevée sans qu’aucun aménagement cyclable ne soit prévu. Par exemple, pour accéder aux forêts sur les plateaux, il faut pouvoir franchir les pentes. Le CPM appuie la proposition de Sabine de mettre en place des navettes gratuites dédiées pour cyclistes et vélos.
EP 04- 2 Renaturation de l’espace public	Développer le permis de végétaliser (Le permis de végétaliser est un dispositif qui permet à chacun de jardiner dans l'espace public, de préférence en pleine terre) et/ou accompagner les communes à sa mise en place. Renaturer oui, mais commencer par instaurer le principe de ne pas bitumer ou minéraliser à outrance ce qui n’est pas nécessaire (lien avec les SCOT/AEC/PLUI). Éviter de laver l’espace public avec de l’eau potable (eaux de pluie, du fleuve, eau traitée)
EP.04-3 La mobilité et les continuités écologiques	
EP.05 Un aménagement du territoire plus sobre	Imposer la prise en compte des mobilités dans la révision du futur SCOT AEC et du PLU Favoriser la mixité d’usage de la surface viabilisée : logement, emploi, services, commerces, loisirs (tout à 1/4h à pied ou à vélo). Travailler à partir de la ville du quart d’heure (modèle d’une ville où tous les services essentiels sont à une distance d’un quart d’heure à pied ou à vélo, avec l’objectif afin de réduire les transports motorisés) Réduire l’espace dédié à la voiture = plus de foncier pour les espaces verts et les mobilités douces. Garantir les parcours marchables les plus directs possible pour tout nouvel aménagement. Des objectifs de réduction des nuisances sonores sont affichés p13 mais il n’y a aucune action proposée. Concernant les véhicules, l’électrification de la flotte diminuera progressivement leur bruit de fonctionnement, mais pas celui lié à l’infrastructure. Au contraire, le poids croissant des véhicules accentuera cette nuisance sonore. Il convient alors d’expérimenter des enrobés phoniques, en particulier sur les axes où passent les poids lourds et où la vitesse est supérieure à 30 km/h. La Métropole peut se rapprocher de la DIR Nord-Ouest qui expérimentera très prochainement ce type d’enrobés sur son réseau, accompagné des mesures adaptées.
EP : synthèse coût -objectifs et indicateurs de suivi	Concernant les objectifs et indicateurs de suivi, Il n’y a aucun objectif ciblé ni pour 2025 ni pour 2035 en termes de linéaire de zones apaisées. Tout est déjà réalisé ? Comment va être défini l’indicateur de végétalisation projeté au sol de l’espace public ?

VEL : VELO

VEL.01 Un réseau cyclable maillé et sécurisé

VEL.01-1 Un Réseau Express Vélo (REV)

La carte du REV proposée dans le PDM ne permet pas de répondre aux liaisons transversales de la métropole ni à la desserte de certaines communes pôles ou génératrice de trafic. Pas de liaisons entre Rouen et les communes des plateaux Nord, Est et Ouest, même à l'horizon 2035.

VEL.01-2 Un Réseau Interconnecté Vélo (RIV)

L'absence de cartographie ne permet pas de s'assurer que les discontinuités présentes à l'échelle du REV seront traitées à l'échelle du RIV notamment en ce qui concerne la liaison des communes des plateaux entre elles et avec Rouen mais aussi entre les communes voisines plus petites de la métropole et avec Rouen. Un point d'attention à souligner car la prise en compte d'un réseau cyclable est actuellement très disparate selon les secteurs du territoire et les agents de la Métropole en charge des aménagements, notamment de voirie.

VEL.01-3 Les aménagements de proximité

Malgré l'obligation instaurée par l'article L.228-2 du Code de l'environnement, qui stipule: « A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. », le « réflexe vélo » n'est pas encore systématique ce qui crée des disparités.

Le guide de conception des aménagements cyclables élaboré dans le cadre du plan vélo devrait être mis en avant dans cette fiche.

Les zones les plus accidentogènes se situent au niveau des carrefours structurants. Le traitement des carrefours est à réaliser de façon concomitante avec la fiche EP01- 2 Traversées, avec la généralisation des trottoirs et pistes cyclables traversantes. Cette solution garantit au cycliste la priorité de la piste cyclable sans rupture de niveau et sans qu'il y ait

besoin de signalisation particulière et permet une réelle continuité des aménagements cyclables et la suppression des ressauts.

VEL.01-4 L'entretien du réseau cyclable

La question de l'entretien et de la maintenance des itinéraires cyclables est essentielle à la sécurité des usagers qui les pratiquent. On voit trop souvent une piste cyclable non entretenue et non dégagée qui est accolée à une voirie routière propre et entretenue. Si on souhaite que les gens puissent se convertir au vélo, il faut leur garantir de pouvoir circuler en sécurité. Il est nécessaire que des plans d'entretien et de réfection soient mis en place sur la Métropole au niveau des communes comme de l'EPCI afin de prévoir :

- Tous les automnes la question du ramassage des feuilles mortes qui sont responsables de nombreux accidents soit par leur accumulation en provoquant des glissades soit par leur présence en masquant des obstacles (nids de poules, branches, etc.)
- En toutes saisons après chaque gros coup de vent, le ramassage des branches et branchages tombés sur les pistes,
- Du printemps à l'automne la taille des arbustes, haies ou buissons longeant les aménagements cyclables et empiétant sur ceux-ci réduisant considérablement la largeur de l'aménagement jusqu'à parfois empêcher le croisement de cyclistes sur une bidirectionnelle.
- En hiver lors des épisodes des grands froids comme pour les axes routiers principaux, prévoir le salage et le déneigement des axes cyclables les longeant.
- La réfection et l'entretien des aménagements (reprise des revêtements, entretien et marquage) ;

Un bon entretien des aménagements cyclables ne pourra se faire qu'en y mettant les moyens nécessaires : aménagements pensés pour pouvoir être entretenus, machines adaptées à l'entretien, service dédié, etc.

VEL.01-5 La Seine à Vélo

VEL.02 Au service des vélos

VEL.02-1 Une approche globale du stationnement des vélos (Lovélo Stationnement)

L'offre de stationnement telle que prévue ici ne semble pas prévoir de solution pour le stationnement sécurisé des vélos spécifiques non compatibles avec les arceaux traditionnels (véloscargo, long-tail, tricycles, etc.). Il faut en prévoir, aux abords des écoles et des points d'attractions principaux. De nouveaux systèmes ont été mis en place comme le METSTATION à Bordeaux qui sont des exemples à suivre.

Par ailleurs, le nombre de places de stationnement vélo via les « arceaux » implantés sur la voie publique (*hors arceaux vélos en libre-service*) prévus à 2035 (10 000) semble sous-dimensionné (x1,5 par rapport à 2021) au regard de l'évolution de la part modale souhaitée (x6).

Sur les lieux de travail, entreprises, administrations, écoles, collèges, lycées, et plus généralement sur les établissements recevant du public (ERP) et à des nœuds stratégiques du territoire, des abris couverts et sécurisés doivent permettre d'abriter son vélo.

Enfin, une cartographie des arceaux et des stationnements en place est indispensable à la fois pour communiquer aux usagers et identifier les secteurs sous-équipés.

VEL.02-2 Des vélos en libre-service (Lovélo libre-service)

VEL.02-3 La location longue-durée (Lovélo)

Le CPM plaide pour la mise en place d'une location longue-durée de vélos « classiques musculaires » à bas coût, notamment à destination des personnes à faibles revenus, mais également des étudiants.

VEL.02-4 L'aide à l'acquisition

Les conditions doivent comprendre les vélos mécaniques et reconditionnés. En effet, de nombreux vélos électriques d'occasion vont arriver sur le marché, à des prix les rendant bien plus accessibles aux faibles revenus. Dans une logique de sobriété cela semblerait normal que la Métropole puisse aider à acheter du matériel d'occasion (reconditionné par des filières locale de qualité), tout comme du neuf.

Soutien plus volontariste à l'achat de vélos avec un soutien au secteur.

VEL.03 La culture vélo

VEL.03-1 Les événements grand public

VEL.03-2 L'écomobilité scolaire (PACTE)

VEL.03-3 Les associations de promotion des modes actifs

VEL : synthèse coût -objectifs et indicateurs de suivi

Au-delà de l'apprentissage du vélo à l'école, permettre l'accès à vélo aux écoles, aux collèges et aux lycées est un levier primordial pour inciter les enfants, les adolescents et les étudiants à la pratique des modes alternatifs à la voiture individuelle. Cela ne sera possible que :

- Si des espaces de stationnement pour les vélos sont prévus à l'intérieur des établissements (y compris en primaire) afin d'être sécurisés. Si l'aménagement de ces espaces ne relève pas des compétences de la Métropole, elle peut en revanche accompagner les communes ou les établissements (université) dans la fourniture du mobilier et la mise en place de celui-ci conformément aux recommandations.
- Si des aménagements cyclables sont réalisés pour accéder à ces établissements.
- Si les écarts de vitesse entre véhicules motorisés et vélos sont généralisés aux abords des établissements

Nous notons que la Métropole ne prévoit pas de budget dans le PDM 2035 pour le développement de la culture vélo, or développer une culture vélo implique des événements, de la communication, des emplois nécessitant un financement.

TC : TRANSPORTS COLLECTIFS

TC.01 Annexe accessibilité : transports en commun urbains

TC.01-1 Des arrêts accessibles		
TC.01-2 Modernisation du service Handistuce		
TC.01-3 Des données accessibilité fiables et consolidées		
TC.01-4 Une continuité de cheminement aux abords des stations et au sein des stations enterrées du TRAM		
TC.01-5 Un système de sonorisation extérieur des bus adapté		
TC.01-6 Programme de formation « sensibilisation au handicap »		
TC.01-7 L'accessible des autres services de mobilité		

TC.02 L'attractivité du réseau de transports en commun urbains existants

TC.02-1 Le confort à bord		Généralisation des abribus avec équipements sur les stations de transport en commun : des abribus interactifs, des abribus éco-conçus : énergie solaire, végétalisation...
TC.02-2 Des correspondances plus efficaces		Des rabattements efficaces vers les lignes structurantes avec cadencement – amplitude – fréquence Développer des liaisons tangentielles périurbaines Systématiser les abris-bus Prévoir des stationnements vélo sécurisés à proximité des stations de transport en commun. Proposer des navettes de rabattements vers les lignes structurantes et desservent les équipements de services locaux
TC.02-3 Un suivi qualitatif pour un réseau ASTUCE attractif		

TC.03 Le réseau de transports urbains de demain

TC.03-1 Restructurer le réseau ASTUCE	La question de l'adaptation des capacités à la croissance de l'usage n'est pas abordée (+ 3 % par an depuis plus de 10 ans) et aucune solution n'est esquissée. Améliorer le cadencement : renforcer les fréquences, élargir les amplitudes. Développer des navettes de rabattement connectées aux lignes structurantes Développer les dessertes locales
TC.03-2 Un schéma réseau TC structurant 2035	La fiche action ne permet d'anticiper les évolutions de la part modale en faveur des transports en commun urbain, car elle n'engage pas la Métropole dans la mise en œuvre d'un réseau ambitieux et capacitaire. En effet, la création d'infrastructures est longue à conduire et les investissements doivent être lancés dès à présent pour prendre le virage de la transition des mobilités. La mise en place de nouvelles dessertes pourrait remettre en cause certains aménagements prévus (exemple : la liaison A 13 / A 28). Avoir le même rythme de financement que l'Île de France avec un versement transport à la même hauteur sur tout le territoire français pour plus d'égalité.
TC.03-3 Une desserte périurbaine attractive	Créer des navettes de rabattement vers les lignes structurantes. Créer des dessertes de proximité autour des centralités locales à l'échelle des bassins de vie. Un participant suggère que les mêmes navettes pourraient remplir les deux précédentes fonctions et formule la proposition suivante : <ul style="list-style-type: none">- Créer des navettes de rabattements vers les lignes structurantes et desservant les équipements de services locaux- Remplacer Filo'r, trop contraignant, par des « navettes à circulation cadencée ».- Créer des lignes tangentielles de périphérie à périphérie, sans passer par le centre.- Equiper les stations des lignes structurantes de stationnements sécurisés pour les vélos.
TC.03-4 Des liaisons fluviales	Lier les traversées à des lignes de transport en commun transversales
TC.04 Une stratégie de décarbonation et de diversification du parc roulant métropolitain	

TC.05 Etoile ferroviaire rouennaise

TC.05-1 La ligne Nouvelle Paris Normandie : un projet clé

Il faut prévoir des solutions vélos dans les trains et à proximité des gares. La nouvelle gare doit être équipée d'un projet ambitieux et de référence pour la stationnement vélo et l'accès rapide aux quais pour les cyclistes (voir les gares hollandaises ou danoises en référence).

TC.05-2 Le projet du Service Express Régional Métropolitain (SERM)

La fiche action manque de précisions sur la temporalité de réalisation progressive du service. Car il faut pouvoir augmenter l'offre et le cadencement sur les lignes existantes dès maintenant.

La Métropole doit soutenir fermement le maintien des infrastructures ferroviaires existantes (conversion voies vertes, suppression au triage...) pour favoriser la mise en œuvre d'un SERM attractif et évolutif.

La SNCF fait remarquer que la ligne entre Val de Reuil et Louviers apparaît dans la carte qui présente le « SERM ». Le projet de réouverture de la ligne entre Val-de-Reuil et Louviers est un projet déjà engagé, indépendamment des réflexions en cours sur le niveau de service. Il sera une infrastructure en référence du projet de SERM. Les études préliminaires sont en cours et le projet se poursuivra et participera à la décarbonation des déplacements et à l'amélioration des mobilités dans l'aire Métropolitaine, qu'un SERM soit labellisé ou non. Il est donc indispensable que les périmètres de projets soit parfaitement identifiés vis-à-vis de l'Autorité Environnementale et des procédures administratives du projet. En conséquence, il apparaît nécessaire de laisser apparaître la ligne Val de Reuil – Louviers dans la carte sous un figuré différent avec une légende adaptée telle que : « projet de réouverture déjà en cours qui pourra par la suite être intégré au projet SERM ».

Il est dommage de ne pas envisager le SERM jusque Serqueux.

Il y a nécessité que la Métropole lorsqu'elle est sollicitée pour donner un avis sur la fermeture d'embranchements et de lignes, refusent absolument ces fermetures.

TC.05-3 La stratégie ferroviaire métropolitaine

INTER : INTERMODALITE et INTERTERRITORIALITE

INTER-01 Des infrastructures de rabattement et des services de mobilité complémentaires

Poursuivre certains itinéraires du REV aurait du sens au regard du bassin de vie et de ses déplacements, comme poursuivre l'itinéraire 12 jusqu'à Montville ou relier les itinéraires 9,10 et 11 à Barentin.

INTER.01-I Les parkings-relais (P+R)

Un maillage complet du territoire en P+R en lien avec des navettes de transports en commun pour desservir les zones d'emploi ou de rabattements vers les offres de multiples services (économiques et sociaux) est nécessaire. Sinon cela ne fonctionnera pas. Le CPM soutient l'idée des lignes Z proposée par le CPTC.

La terminologie P+R n'est pas claire pour bon nombre d'automobilistes. Même si le code de la route l'impose, il faut soit modifier la terminologie, soit communiquer sur ce terme en explicitant « parking relais vers d'autres modes et en indiquant lesquels et les conditions favorables ».

La signalétique des P+R est à renforcer, notamment sur les voies d'entrée sur le territoire pour favoriser le rabattement.

Une cartographie de l'ensemble des parkings relais est à réaliser et doit être très largement communiquée.

A l'intérieur des parkings relais, il faut :

- Compléter l'information avec les autres modes de déplacement (panneau d'affichage, bornes numériques...) de façon exhaustive.
- Clarifier comment les modes s'interfacent d'un point de vue tarifaire
- Proposer systématiquement des parkings vélos sécurisés

Il pourrait être proposé une politique économique incitative : par exemple, 5% de réduction chez les commerçants de centre-ville sur présentation du ticket de stationnement en parking relais, ou proposer des offres comme transports en commun gratuits, navettes lors d'événements, qui colle avec le début et la fin de ces événements.

Lors de la création de nouveaux P+R, il faut également s'engager dans la logique de sobriété foncière en privilégiant les parkings en silo plutôt que de plain-pied. D'autre part l'extension ou la création de ces parkings impose l'imperméabilisation des sols alors que nous recherchons à renaturer les espaces de villes. Dans le grand cycle de l'eau,

		la doctrine est d'éviter les ruissellements, les risques et les conséquences sur les territoires. Cela oblige la réalisation d'ouvrages de rétention pour ces nouvelles surfaces imperméabilisées. Une infiltration au plus près du point de chute est souhaitable.
INTER.01-2 Les Lieux Fédérateurs de Mobilité (LFM)		Il semble nécessaire de communiquer fortement sur tous les modes et services accessibles dans ces lieux.
INTER.01-3 Les parkings multi-usages		Prévoir des stationnements vélos et des solutions d'intermodalités à partir de ces stationnements.
INTER.01-4 Une pratique intermodale du vélo		<p>Le système « VELO+BUS » est intéressant mais il ne répond pas en l'état à la problématique du franchissement des côtes. En effet, la majorité des vélos-tafeurs travaillent sur les mêmes horaires que les usagers des transports en commun, ils sont donc amenés à devoir se rendre sur les plateaux aux heures de pointes, heures auxquelles ils ne peuvent pas embarquer leur vélo dans le bus. Pour inciter à la pratique intermodale vélo + bus, il faut prévoir des solutions disposant d'un vrai cadencement, avec une fréquence et une amplitude horaire</p> <p>Aucun aménagement cyclable structurant n'est par ailleurs prévu pour accéder aux plateaux depuis Rouen, aucune solution ne leur est donc proposée. Afin de palier à ce problème du franchissement des pentes qui est aujourd'hui un réel frein à l'usage quotidien du vélo, le CPM soutient la proposition de SABINE de mise en place, aux heures de pointes et à certains horaires clés du week-end, de navettes gratuites dédiées aux cyclistes et à leurs vélos sur les tronçons de coteaux (du boulevard vers le plateau Nord, du carrefour St Paul vers le plateau Est, et du MIN vers le plateau Ouest). Ces navettes dédiées pourraient ainsi emporter plusieurs vélos en heure de pointe sans impacter le rendement des bus Fast ou TEOR.</p> <p>Il pourrait être pertinent de prévoir des lignes transversales : rive droite ↔ rive gauche en traversant la Seine, et Est ↔ Ouest.</p>

INTER-02 Un schéma de mobilité à l'échelle du bassin de vie

INTER. 02-1 Les liaisons routières interurbaines

INTER.02-2 Un schéma interterritorial du covoiturage

INTER.02-3 Le syndicat mixte Atoumod

INTER. 02-4 Les bassins de mobilité

INTER. 02-5 Démarche Itinéraire Grand territoire

Avec ce schéma, il faut proposer systématiquement des solutions de stationnement sécurisés pour les voitures et les vélos sur les aires de covoiturage.

Il faudrait que ce schéma soit traduit en plan du réseau des lignes de covoiturage (présent sur toutes les apps).

Ce schéma doit permettre un vrai maillage du territoire et doit être pensé en lien avec le déploiement de l'autopartage.

Le programme est prévu jusqu'en 2024. Qu'en est-il de la suite ? est-il prévu de passer au concret avant 2035 ?

Il semble pertinent de créer un groupe de travail des services de mobilités du bassin de mobilité pour agir de façon collective et coconstruite.

STAT : STATIONNEMENT

STAT.01 Une culture stationnement partagée

Qui définit les « dysfonctionnements » et quels sont-ils ?

Le CPM souhaite être membre du comité stationnement ou tout du moins que des habitants soient présents également au sein de ce comité.

STAT.02 Une stratégie stationnement au service des politiques de mobilités

Le CPM estime qu'il faut avant tout réduire drastiquement les places de stationnement en hypercentre (à faire en plusieurs phases) et en substituer par des dépose minutes. Le CPM déplore l'absence d'objectifs clairs sur la réduction du stationnement en surface permettant de libérer de l'espace pour les alternatives de mobilité

Il faut également encourager les entreprises à diminuer leur nombre de places de stationnement.

La suppression de places de stationnement sur l'espace public doit aller de pair avec la renaturation et est à combiner avec le renforcement de l'offre de parkings relais de proximité ou de LFM.

Le CPM propose de transformer une partie des aires de stationnement supprimées en : stationnements réservés à l'autopartage et aux bornes de recharge , en stationnements vélo et desserte livraison en centre-ville

STAT.03 Une offre publique et privée de stationnement valorisée et mutualisée

VOIT : VOITURE

VOIT.01 L'usage collectif du véhicule particulier

VOIT.01-1 Des services et outils de mise en relation entre usagers

Le CPM souligne la nécessité de mettre en place une application unique sur la Métropole

VOIT 01- 2 Encourager le covoiturage

VOIT.01-3 L'autopartage

Le CPM attire l'attention sur la nécessité que la Métropole soit le gestionnaire de ce service d'autopartage, car le système ne doit pas être lucratif, mais plutôt un service proposé par le territoire intégré au système global de mobilité et dans le MAAS.

Le CPM prône l'expérimentation de l'autopartage résidentiel comme une des solutions en zone urbaine

VOIT.02 Un réseau routier optimisé

VOIT.02-1 La tête Nord du Pont Flaubert : un secteur clé du système de mobilité

Le CPM propose de développer un couloir bus sur l'A150

VOIT.02-2 Une stratégie métropolitaine de gestion et de régulation des trafics

Il s'agit de la méthode de conception urbaine qu'il convient d'inverser : plutôt que de concevoir l'espace pour ensuite en fixer indépendamment la vitesse limite, l'objectif de vitesse moyenne pratiquée doit déterminer l'infrastructure, la limitation ne faisant qu'accompagner réglementairement cet objectif.

VOIT.02-3 La hiérarchisation du réseau routier métropolitain

VOIT.03 Des ouvrages d'arts à entretenir

VOIT.04 Zone à Faibles Emissions – mobilité (ZFE-m)

Le CPM suggère d'augmenter l'incitation financière pour changer de véhicule.

La ZFE-M ne règle pas la question des particules fines émises par les pneus. Alors que les émissions de particules à l'échappement ont très nettement baissé avec la généralisation des filtres à particules, celles hors échappement

provenant de l'abrasion des freins, des pneumatiques et des chaussées deviennent prépondérantes et représentent en France en 2019, plus de la moitié des particules émises par les transports routiers. Si les véhicules électriques, grâce au freinage régénératif, émettent moins de particules de frein que les véhicules thermiques, elles émettent plus de particules provenant du contact pneu-chaussée et de la remise en suspension, du fait de la plus grande taille de leur pneumatique due à leur masse plus importante. Pour les véhicules récents, les particules hors échappement (PHE) émises par les systèmes de freinage, les pneumatiques ou les chaussées sont devenues largement prépondérantes par rapport aux émissions à l'échappement des véhicules essence et Diesel équipés d'un filtre à particules.

Ainsi, la ZFE pénalise les faibles revenus et favorise les hauts-revenus. La vraie solution est dans le changement des comportements vis-à-vis de la voiture et le renforcement du covoiturage.

VOIT.05 Une stratégie électromobilité

VOIT 05- I VOIT.05-I Un équipement équilibré du territoire en point de charge

Le CPM souligne la nécessité de faire attention aux différentes compatibilités de modèles de prises et aux risques de prix abusifs par certains acteurs privés.

VOIT.05-2 Un soutien des entreprises

LOG : LOGISTIQUE

LOG.01 Une logistique durable

LOG.02 De nouvelles solutions multimodales de logistique

ACC : ACCOMPAGNEMENT

ACC.01 Mobility As A Service (MaaS)

Cet outil indispensable doit être couplé obligatoirement à un accueil physique comme une maison des mobilités.

ACC.02 L'évolution des pratiques de mobilité

ACC.02-1 Les Plan De Mobilité-employeurs (PDM-e)

Le CPM suggère de subventionner selon des critères plus contraignants. Ex : proratiser le montant d'aide suivant un ratio « forfait mobilité durables » / nombre d'employés ou minorer la subvention suivant le nombre de place de parking dont dispose l'entreprise.

Le CDD dans le cadre d'une contribution du CETSE au bilan à mi-parcours du PCAET⁷ a proposé de changer d'échelle en la matière en proposant des PDM interentreprises par zone géographique pertinente où la densité d'entreprise est importante (ex : une zone d'activité).

Il faut tout au moins intensifier cette démarche pertinente pour qu'elle touche également les TPE.

Cela passe par des moyens humains supplémentaires, dont on ne voit pas dans le PDM s'ils sont prévus.

ACC.02-2 L'accompagnement des changements de pratiques à la transition écologique (PACTE)

Il faut prévoir un accompagnement au changement de pratiques pour tous les modes alternatifs.

Il est nécessaire de communiquer massivement sur les bienfaits pour la santé de la marche et du vélo au quotidien, sur les alternatives à la voiture et nouveaux services (vélos, lignes de bus, P+R...) pour favoriser l'usage.

⁷ Et ² Contribution du CETSE sur le bilan à mi-parcours du PCAET – octobre 2023 : <https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr/sites/default/files/Contribution%20CETSE%20bilan%20mi-parcours%20PCAET%20Vdef.pdf>

		<p>Monitorer l'impact des actions de changement de comportement sur les reports modaux.</p> <p>Le CDD dans le cadre d'une contribution du CETSE au bilan à mi-parcours du PCAET² a signalé la qualité des actions mises en place dans le PACTE, qui vont dans le bon sens. Mais il a également précisé que leur nombre est insuffisant et trop disparate et a préconisé d'intensifier la démarche, en changeant d'échelle pour passer à des actions plus structurantes ; en augmentant leur volume pour accélérer les changements de comportement et augmenter l'impact sur tout le territoire métropolitain.</p>
<p>ACC.02-3 Les ambassadeurs de la mobilité</p>		<p>Faire des enquêtes qualitatives sur un temps long avec les ambassadeurs.</p> <p>Communiquer plus sur les retours d'expérience des ambassadeurs (verbatim, vidéos, conférences...) et prévoir des retours dédiés dans les communes.</p>
<p>ACC.02-4 De nouveaux rythmes urbains</p>		
<p>ACC synthèse coût -objectifs et indicateurs de suivi</p>		<p>Le CPM note que la Métropole ne prévoit pas de budget dans le PDM 2035 pour accompagner l'évolution des pratiques de mobilité, or cela implique des événements, de la communication, des emplois nécessitant un financement.</p> <p>Il est dommage qu'aucun objectif ne soit fixé en termes de nombre annuel de jeunes « sensibilisés » aux mobilités durables dans le cadre du Programme Local d'Éducation (PLE).</p>

INCLUS : MOBILITE INCLUSIVE

INCLUS.01 La tarification	<p>Étudier les différentes solutions de recettes pour compenser la baisse des abonnements en cas de gratuité partielle ou totale (taxe de séjour ?)</p> <p>Le CPM tient à souligner la nécessité de mettre en œuvre dès 2024 la tarification solidaire</p>
INCLUS.02 La mobilité de personnes en situation de précarité	<p>Le CPM note qu'aucun budget dédié n'est prévu</p>
INCLUS.03 Un Plan d'action commun en faveur de la mobilité solidaire	<p>Proposer une offre de location longue durée de vélos « classiques » à bas prix pour les personnes en précarité et à faibles revenus.</p>
INCLUS.04 Annexe accessibilité : une accessibilité inclusive et partagée	<p>Cette fiche action doit permettre une ville aménagée pour la mobilité des plus fragiles et/ou contraints. Qu'en est-il des réalisations et d'un budget dédié ?</p> <p>Le CPM suggère de favoriser les marches exploratoires afin de tester et valoriser l'expertise d'usage.</p>
INCLUS.05 L'accès aux soins pour tous et partout	<p>Encore un état des lieux, qu'en est-il de la programmation d'actions concrètes à 2035 ?</p> <p>Le CPM souhaite être associé à l'adaptation de l'offre collective.</p> <p>Cette fiche ne doit pas se limiter au CHU, mais doit prendre en compte l'ensemble des antennes du CHU, mais aussi cliniques etc.</p> <p>Cette fiche met en avant la pertinence de créer une gare à proximité du CHU rue de Martainville.</p> <p>A-t-on des éléments chiffrés et des indicateurs de suivi de nonaccès aux soins pour les habitants des zones rurales ?</p> <p>Un travail partenarial avec l'agence d'urbanisme pourrait être pertinent sur le sujet.</p>
INCLUS : coût objectifs et indicateurs	<p>Nous notons que la Métropole ne prévoit pas de budget dans le PDM 2035 pour accompagner la mobilité inclusive et ne définit pas d'objectif, ni d'indicateur pour ce chapitre entier</p>

INN : INNOVATION

INNO.01 Le Poste Central de Régulation du Trafic (vers un modèle prédictif)

INNO.02 Le laboratoire des Mobilités Innovantes (MIX)

INNO.03 Territoire d'Innovation

Proposition de service nouveau : développer des offres d'autopartage à l'intérieur des quartiers avec un gardien et situer une station de réparation de vélos à proximité et autres = conciergerie multi services

INNO.04 Les filières professionnelles/académiques

DON. DONNEES

DON.01 Connaître les mobilités

DON.02 L'ouverture des données sur la mobilité (OPEN DATA)

DON.03 Les besoins de mobilités et d'énergie en vue du 100 % Energie Renouvelable (EnR) en 2040

DON.04 Le Comité des partenaires mobilité (CPM) : au cœur du suivi et de l'évaluation du PDM

Le CPM souhaite bien évidemment être partie prenante du suivi du PDM, mais il aura besoin pour se faire de rapports et d'analyses complets. De ce fait, quels sont les autres outils d'évaluation en continu prévus ?



Retrouvez l'actualité et l'intégralité des contributions sur la page
Internet dédiée au CDD :

[https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr/conseil-
de-developpement-durable-de-la-metropole](https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr/conseil-de-developpement-durable-de-la-metropole)

Des questions, des propositions, écrivez à :
cdd@metropole-rouen-normandie.fr

Mise en page et harmonisation de la contribution :
Claire MONTAY, Service participation et citoyenneté - MRN - 2024

