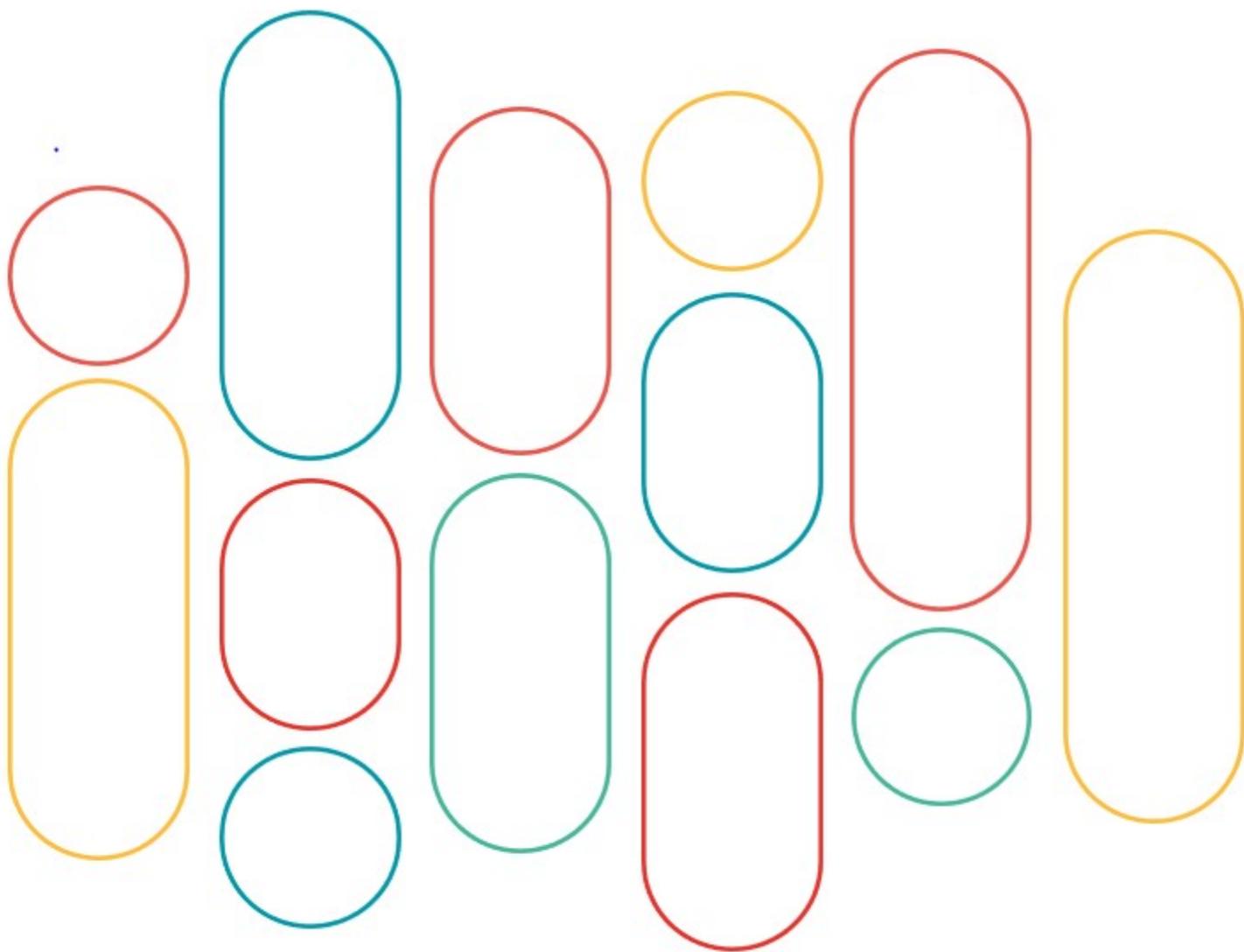




Comité des Partenaires Mobilité



Avis du CPM sur le Plan de Mobilité 2035

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	8
Rééquilibrage de l'espace public	9
Le vélo	10
La marche est aussi un mode de déplacement fonctionnel	11
Accompagner le changement	12
Le périurbain.....	13
La ZFE ne règle pas le problème de la pollution de l'air par les voitures.....	14
Le fret ferroviaire	15
Manque de volonté d'innovation et d'expérimentation	17
4- tableau de synthèse des commentaires sur les fiches actions.....	17
ANNEXES.....	39
ANNEXE 1 - Présentation du comité des partenaires mobilité (CPM)	39
Composition.....	39
Liste des membres du CPM au 1 ^{er} janvier 2024.....	39
ANNEXE 2 – Contribution du CPM à l'élaboration du PDM	41
ANNEXE 3 – Extrait de l'intervention du CPTC au CPM.....	55
ANNEXE 4 – Contribution de SABINE.....	61
ANNEXE 5 – Contribution de SOS GARES.....	71

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 :

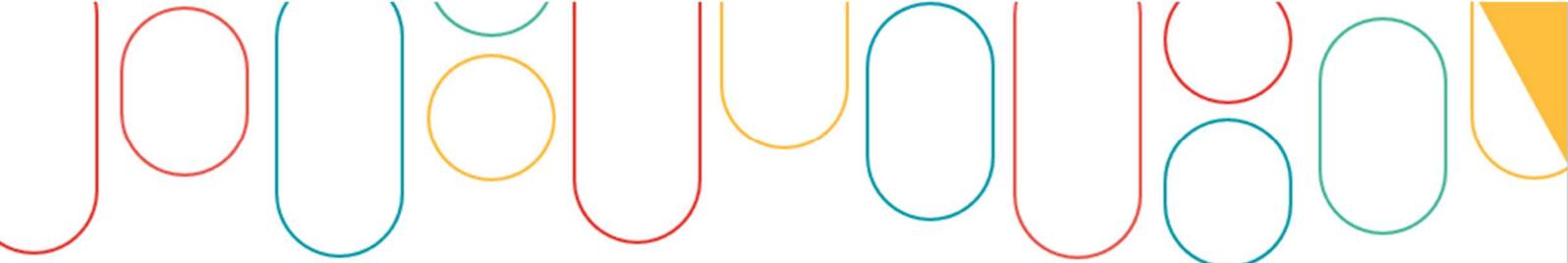
- Assez ambitieux pour le centre-ville pour la réduction d'usage de la voiture, ainsi que pour la progression du vélo et celle de la marche.
- D'un niveau moyen en périphérie pour la réduction d'usage de la voiture, ainsi que

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

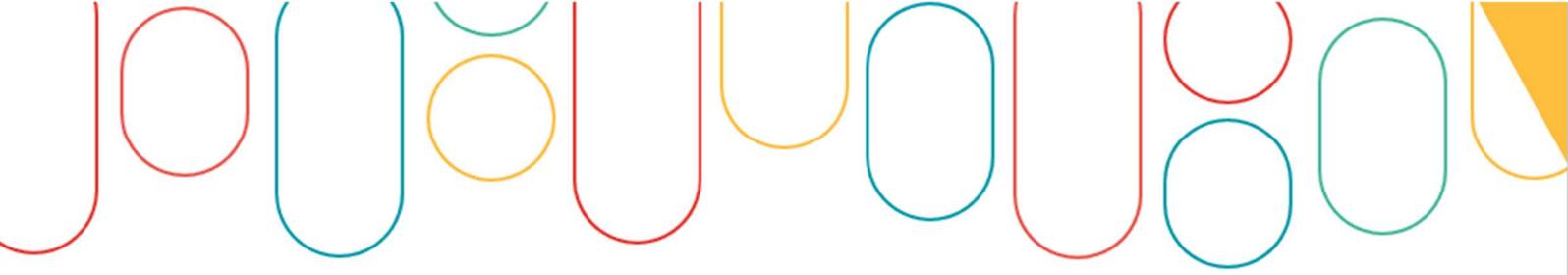
conduire et **les investissements doivent être lancés dès à présent pour prendre le virage de la transition des mobilités**. Ainsi, le CPM soutient et porte les propositions émises par le CPTC² pour consolider le réseau ASTUCE.

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

² Cf. contribution en annexe



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.

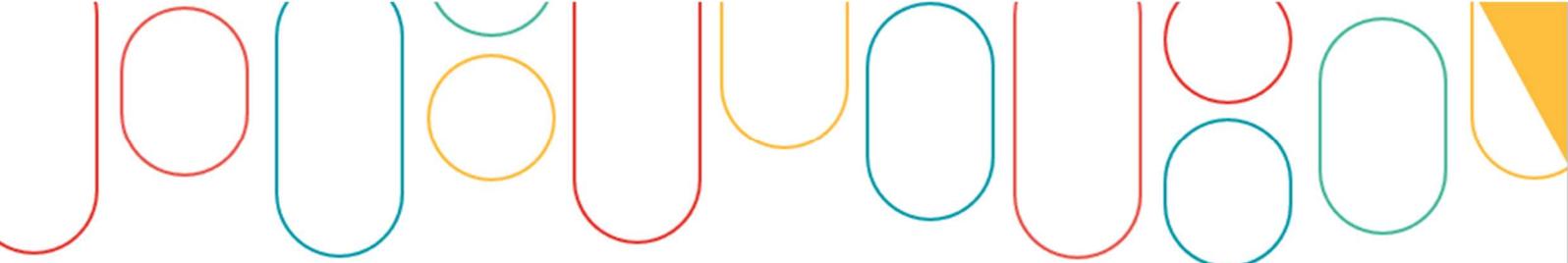
Concernant le rail, le CPM a bien conscience que la temporalité de mise en place d'un SERM complet ne correspond pas à la durée de ce PDM. Cependant, **il aurait souhaité voir apparaître dans la fiche action TC05-2 un soutien marqué à une augmentation de l'offre et du cadencement sur les lignes existantes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

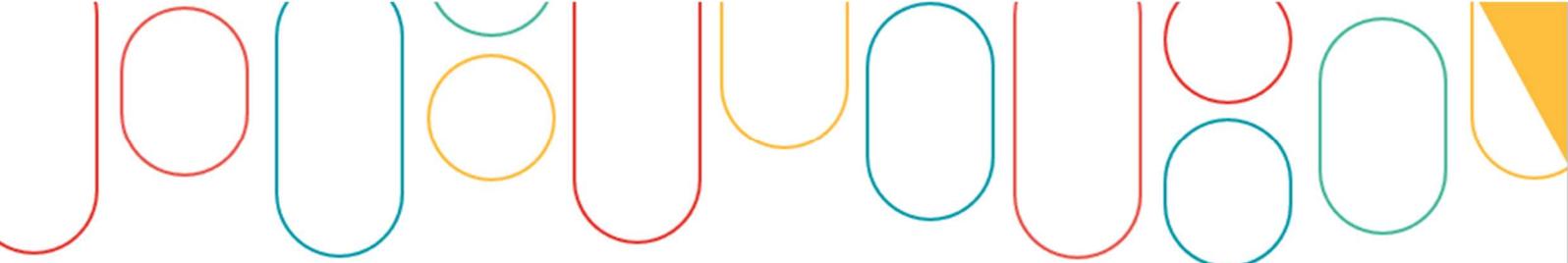
Le vélo

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 VELO1-2 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 VELO1-03. 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**.

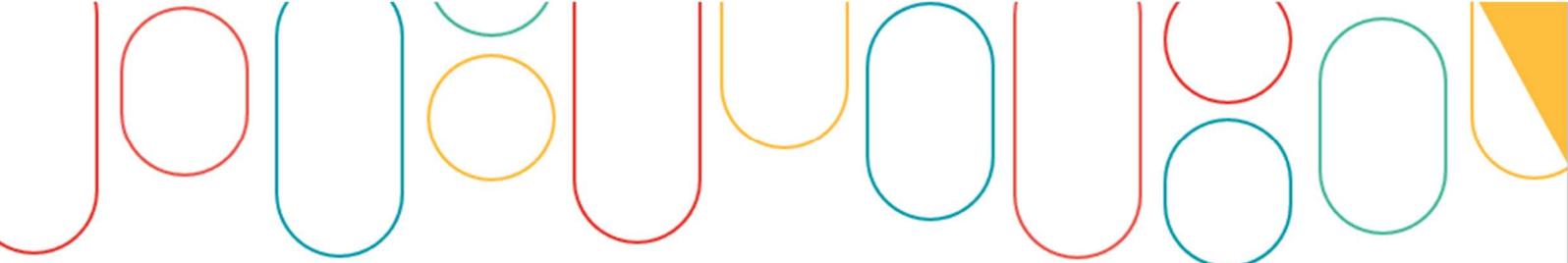
³ Cf. contribution en annexe

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

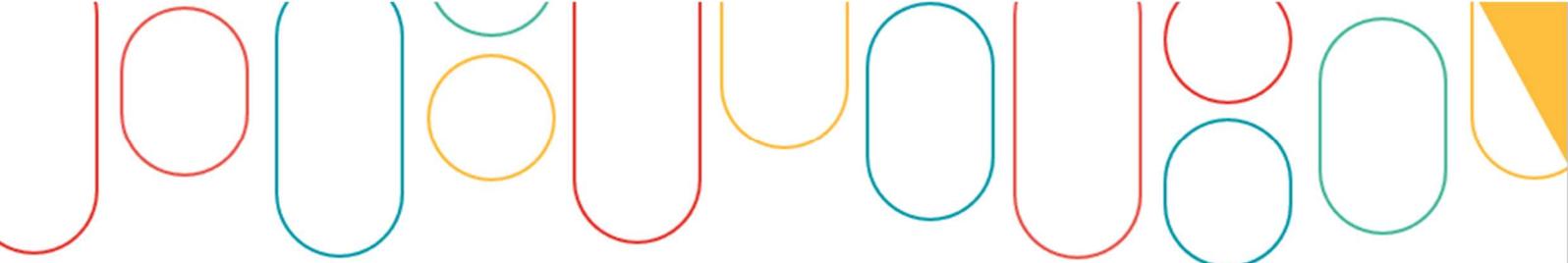
Transition Ecologique). Le CDD dans le cadre d'une contribution du CETSE (comité d'évaluation de la transition sociale et écologique) au bilan à mi-parcours du Plan climat Air énergie territorial (PCAET) ⁴ a signalé la qualité des actions mises en place dans le PACTE, qui vont dans le bon sens. Mais 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.**

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



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 passe 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 territorial 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'agglo.

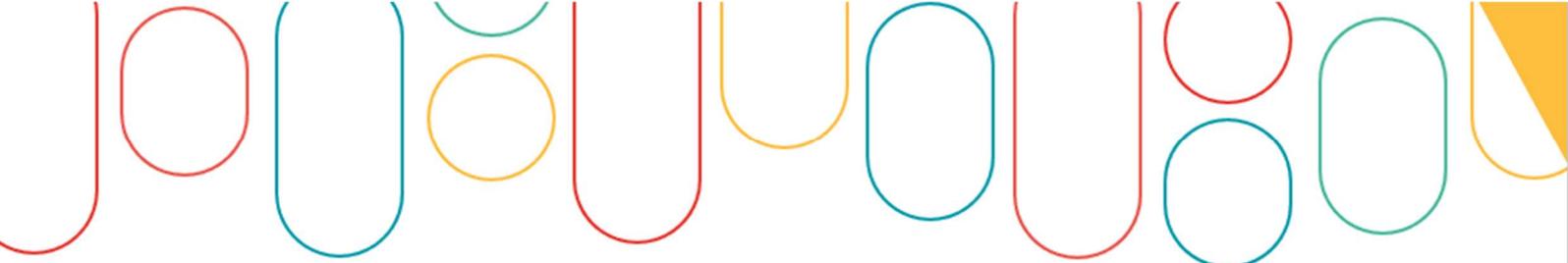
Par ailleurs, le CPM différencie mobilités domicile-travail (en général du périurbain vers le centre-ville) et les mobilités dans le périurbain uniquement qui nécessitent des solutions différentes et complémentaires.

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 tangentielles, 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 tangentielles 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 tangentielles 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

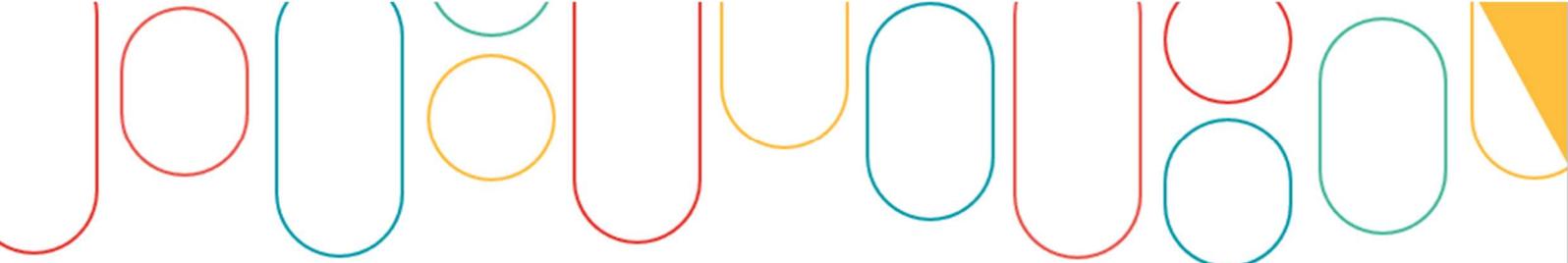
de proximité. Idem pour la partie ferroviaire.

- 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.**

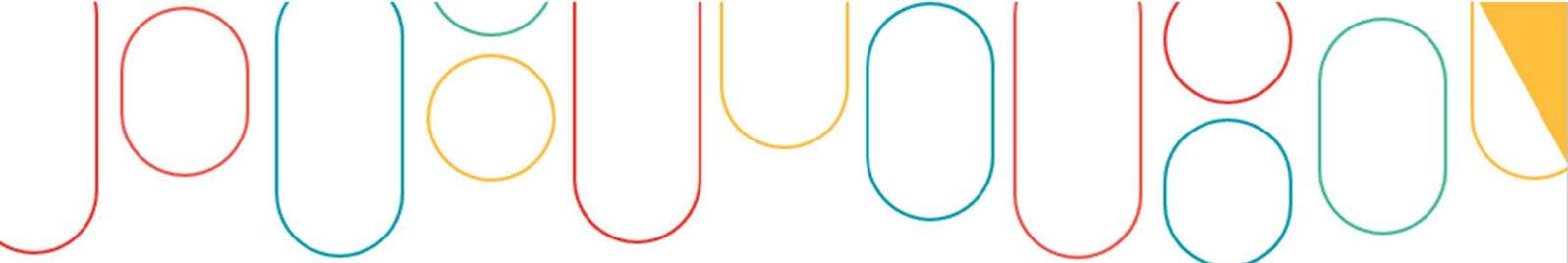
Le fret ferroviaire

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 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**

⁵ Cf. contribution en annexe

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 réduite, 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)	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 ».</p> <p>Il est dommage de ne pas envisager le SERM jusque Serqueux.</p> <p>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.</p>
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 et 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 ?

ANNEXES

ANNEXE I - Présentation du comité des partenaires mobilité (CPM)

La loi d'Orientation des Mobilités (LOM) exige la création d'un comité des partenaires de la mobilité (article 15) afin de renforcer le dialogue et la concertation entre les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) et les différentes parties prenantes de la mobilité, et les élus de la Métropole ont souhaité intégrer ce comité au Conseil de Développement Durable (CDD).

Il a pour mission de **contribuer à l'élaboration et au suivi du Plan de Mobilité de la Métropole (PDM)**, ainsi que l'étude de :

- Toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire
- La qualité de service et l'information à destination des usager·es
- Toute instauration ou évolution du taux de versement mobilité destiné au financement des services de mobilité de la Métropole

Composition

Le CPM est composé de 65 membres et est coordonné par le binôme suivant :



Liste des membres du CPM au 1^{er} janvier 2024

NOM	PRENOM	STRUCTURE
ABDOULAYE	Adisa	C&D EVENEMENTIEL
ALLARD	Amandine	Chambre de Commerce et d'Industrie
ARIBAUD	Guillaume	TCAR Transdev Rouen
AUDOUARD	Christophe	Confédération des Petites et Moyennes Entreprises - CPME Normandie
AUZOUX	Nicolas	Chambre de Commerce et d'Industrie
BANNER	Hubert	CFTC Union Départementale de Seine-Maritime
BENITTA	Laurent	Artemys
BERNAL-FORTIN	Emanuèle	C.F.E./C.G.C. Union Départementale de la Seine-Maritime
BIA	Francis	FNE Normandie
BOCA	Grégoire	UniLaSalle
BORDE	Véronique	La Poste
BRUNET	Pierre-Emmanuel	Rouen Respire
BUISSON	Nathalie	SNCF
CAMBERLIN	Jean-Paul	CPTC/FNAUT/Rue de l'Avenir
CASTELA	Corine	THELEME
CHABANET	Julien	GUEULE D'ATMOSPHERE

NOM	PRENOM	STRUCTURE
CHABERT	Patrick	UNAPL Normandie Union nationale des professions libérales
CHAMPEAUX	Bernard	CPTC/FNAUT/Rue de l'Avenir
CHEVAL	Josette	Rouen Tourisme
CHOURIN	Michel	Education et Formation
CORREIA HOUËL	Magali	Effet De Serre Toi-Même
DALIBERT	Jean-Louis	Collectif SOS Gares
DE GIOVANNI	Jean-Louis	Cinergie Citoyens Normands de l'Energie
DE NIJS	Remi	Rouen Normandie Aménagement
DEGRAVE	Caroline	Les copeaux numériques
DEVARS	Jean-Pierre	THELEME
DIOUF	Koura	PAM Pour Un Avenir Meilleur
DUBOIS	Jérôme	PAM Pour Un Avenir Meilleur
DUBOIS	Gaëtan	C.F.E./C.G.C. Union Départementale de la Seine-Maritime
FERE	Serge	CAF
FURET	Jean	Normandie en Seine
GAILLARD	Stéphane	comité citoyen
GODARD	Maxime	VE2A Villes et Architectures en Ateliers
GOUSSAULT	Alain	RESISTES
GRAVET	Sylvie	comité citoyen
GRIMA	Guillaume	Effet De Serre Toi-Même
GUILLIOT	Bruno	Transports Gratuits /Collectif de l'Agglo Rouennaise
HOUDAS	Jean-Clément	ARML Missions Locales Normandie - Rouen
JEANNE	Annie	CAF
JULIEN	Olivier	Chambre d'agriculture
KALETA	Paloma	GUEULE D'ATMOSPHERE
LE DOARÉ	Sandrine	Sabine
LECLERCQ	Christine	Collectif SOS Gares
LETELLIER	Virginie	Artemys

NOM	PRENOM	STRUCTURE
MALETRAS	Stéphanie	Rouen Normandie Aménagement
MARC	Catherine	Transports Gratuits /Collectif de l'Agglo Rouennaise
MARMIEYSSE	Mathias	MIX - Laboratoire des Mobilités Innovantes
MEBARKI	Gwenaëlle	TCAR Transdev Rouen
MIELLE	Jean-François	Sabine
MILAIRE	Virginie	NEOMA Business school
MODARD	Bastien	comité citoyen
MORROW	Ghislaine	SVP Bouger plateforme de mobilité solidaire Rouen Métropole
MOUSSET	Flavien	La Luciline s'active
MOUTRILLE	Bertrand	Grand Elbeuf à vélo
NEUFVILLE	Samuel	FNTR Normandie
PRIETO	Guillaume	Les volants de la Mivoie
PUECHBERTY	Laurence	Université de Rouen
ROUZIES	Alain	U.F.C. Que Choisir de Rouen
SAINJUST	Morgan	comité citoyen
SIMON	Alexandre	FEDER Fédération des étudiants rouennais
SORIN	Anne-Laure	C.G.T. Union Départementale de Seine-Maritime
SOUBRANE	Claire	UNAPL Normandie Union nationale des professions libérales
VALDERRAMA	Tatiana	MIX - Laboratoire des Mobilités Innovantes
VALETY	Philippe	comité citoyen
VINOUSE	Anne	FNTR Normandie



Conseil de Développement Durable

Comité des partenaires de la mobilité

Contribution au plan de mobilité

Juin 2022



Le comité des partenaires mobilité a été saisi pour apporter sa contribution à l'élaboration du Plan de mobilité de la Métropole (PDM). Après une séance dédiée à la présentation du PDM et de ses enjeux et un atelier de travail spécifique, les membres du CPM ont décidé de bâtir leur contribution autour de 2 axes :

- La mobilité inclusive et solidaire
- Le stationnement comme outil pour diminuer la part modale de la voiture en centre-ville

Deux groupes de travail thématiques ont ainsi été organisés, ils se sont réunis 6 fois sur le thème de la mobilité inclusive et 3 fois sur celui du stationnement.

Il est à noter que le thème de la démobilité (ou mobilité maîtrisée) n'a pu être traité faute de temps, mais qu'il pourrait faire l'objet de travaux ultérieurs au sein du CPM et en lien avec les services de la Métropole.

Lors de la séance du 9 juin dernier, une relecture collégiale a permis de proposer le document suivant.

Par ailleurs, le comité a également émis le souhait de consacrer deux séances à la question ferroviaire. Ainsi, le projet de Service Express Métropolitain (SEM) porté par le collectif SOS Gares (membres du CPM), et la démarche d'études menées par SNCF Réseau (également membres du CPM) en partenariat avec la Région et la Métropole ont pu être présentés et discutés.

Le comité souhaite pouvoir être associé au suivi de ces études car ils considèrent que le développement de l'offre ferroviaire dans le pôle urbain métropolitain est un enjeu majeur. En effet, la Métropole Rouen Normandie doit engager une dynamique vertueuse pour viser la décarbonation des transports terrestres d'ici 2050, et en complément avec les autres propositions présentées dans la contribution ci-après, ils préconisent d'organiser à cet effet un report modal vers le train.

LA MOBILITÉ INCLUSIVE ET SOLIDAIRE

PREAMBULE

La Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 précise le contour des Plan De Mobilité (PDM) en leur assignant des objectifs importants de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de lutte contre la pollution de l'air et contre la pollution sonore. Ils doivent également tenir compte de la diversité des composantes du territoire, notamment des zones périurbaines et rurales, ainsi que des besoins spécifiques de la population de ces différents territoires (mobilité inclusive).

Les membres du Comité des partenaires mobilité (CPM) ont identifié la nécessité de travailler spécifiquement sur la question de la mobilité inclusive mais également solidaire. Leur réflexion s'est articulée autour de trois axes :

- I. La gratuité des Transports en commun (TC) vs. la tarification solidaire, l'étude des deux possibilités dans le but de les expliciter et d'éclairer les choix.
- II. Le développement d'une offre multimodale de transports
- III. Les enjeux de l'accompagnement à la mobilité (aux mobilités), les cibles, le rôle de la Métropole dans ce domaine

Cette contribution fait part des premières réflexions du Comité de partenaires mobilité autour de la mobilité inclusive et solidaire, elles conduisent à envisager une suite, des réflexions plus poussées et des études complémentaires sur le moyen et le long terme. Il s'agit donc bien d'une première contribution qui se nourrira de plusieurs éléments d'information que la Métropole devra apporter. Notamment une étude précise autour de la gratuité, ainsi que des possibilités de mise en œuvre concrète d'une tarification solidaire en complément de la tarification sociale existante.

Il convient par ailleurs de préciser que le CPM a souhaité établir trois postulats de départ :

- Les réflexions du CPM doivent s'inscrire dans les objectifs du PDM de réduction de la part modale de la voiture individuelle ;
- Les préconisations du CPM doivent donc tenir compte de la nécessité de combiner le droit fondamental à la mobilité pour tous sans pour autant conduire la collectivité à perdre sa capacité financière à offrir un service de transports multimodal attractif ;
- La Métropole doit étudier la possibilité de mettre en place une tarification solidaire dont le but est que chaque usager participe au financement du service public à hauteur de sa capacité contributive. En effet, il convient de distinguer la tarification sociale qui repose sur le statut, de la tarification solidaire qui repose sur les ressources.

I. La gratuité des TC vs. la tarification solidaire

Réflexions sur la gratuité

Si les restrictions de circulation très strictes ont un véritable impact dans la réduction de la voiture individuelle en ville, et l'objectif de piétonisation des centres-villes est souhaitable, on se doit de proposer des mesures d'accompagnement permettant à chacun de se déplacer aisément en ville ou ailleurs. Quid donc, de la gratuité des transports en commun ?

Pour le CPM, le levier tarifaire ne doit pas être le seul, car même s'il contribue à la liberté de déplacements, il semble indiscutable que le levier majeur pour agir dans le report des parts modales soit la qualité de l'offre alternative de transports.

La gratuité implique inévitablement des coûts supplémentaires, plus de kilomètres, plus de bus et plus de chauffeurs. Actuellement le fonctionnement du réseau de la Métropole est chiffré à plus de 100 M€, dont 25 M€ de recettes récupérées grâce à la vente des titres de transport. À cet éventuel manque à gagner, il faudrait ajouter au moins 30% de coûts supplémentaires pour le renforcement du réseau en cas de passage à la gratuité. En effet, il faudrait être en mesure de garder la capacité à développer l'offre de TC en vue de l'augmentation de la part modale induite par la gratuité.

Comment mettre en place la gratuité des TC sans limiter la capacité d'action de la collectivité ? Les bonnes expériences de gratuité sont toujours passées par des étapes de gratuité partielles.

Il y a ainsi à minima deux étapes à positionner dans le temps : une première, avec le système actuel (tarification sociale et gratuité partielle) agrémentée d'une véritable tarification solidaire, et une deuxième permettant de s'acheminer vers la gratuité dans quelques années. Cela permettrait d'ailleurs d'attendre le retour d'expérience des grands territoires ayant sauté le pas de la gratuité⁸.

Ainsi, après des longs échanges sur le sujet, le CPM propose à la Métropole de :

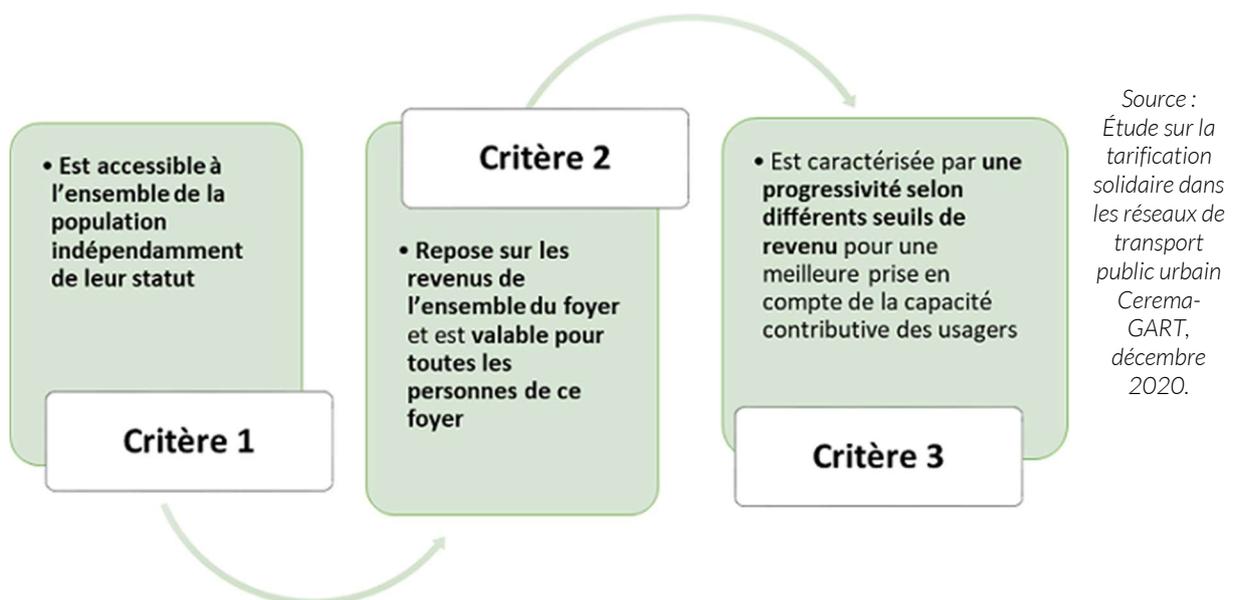
- Poursuivre les expérimentations de gratuité partielle et surtout les évaluer : impact social, impact financier, impact sur la part modal, étude sociologique des utilisateurs (quelle population est majoritairement impacté par cette mesure ?) ;
- Engager en parallèle une véritable tarification solidaire qui permette à chacun de participer à hauteur de ses moyens ;
- Prendre le temps d'étudier l'élargissement de la gratuité pour tous les publics, tant dans l'impact sur la part modale que l'impact financier global de la mesure pour la collectivité, notamment sur le maintien de sa capacité à développer de l'offre de service supplémentaire dans le temps.

⁸ Par exemple Montpellier, qui par ailleurs a fait le choix de proposer la gratuité seulement pour les habitants de la Métropole, ce qui implique de maintenir tout le système de billetterie (qui est coûteux). Il conviendrait de les auditionner pour avoir leur retour d'expérience.

Une tarification solidaire qui privilégie la logique de revenus à la logique de catégories

La tarification solidaire doit être accordée, sous conditions de ressources, à tous les membres d'une famille habitant la Métropole rouennaise.

Ainsi, elle doit être **basée sur les revenus et la composition de l'ensemble du foyer** et permettre de mieux prendre en considération la capacité contributive des ménages. La réduction tarifaire pourrait être accordée par « palier » selon les revenus du foyer, et être basée sur le quotient familial CAF (QF) des familles (en partenariat avec la CAF pour plus de simplicité pour l'utilisateur, cf. [expérience grenobloise](#)) ou reposer sur des dispositifs "ad hoc" en se fondant sur les niveaux de ressources fiscales des ménages hors QF CAF.



Afin de permettre l'accès au tarif solidaire au plus grand nombre de potentiels bénéficiaires, il est nécessaire de concevoir un dispositif qui tienne compte de la fracture numérique, et qui soit simple et souple à la fois (ex : récemment plusieurs femmes suivies par la plateforme SVP Bouger ont indiqué ne pas avoir accès à un tarif réduit car leur nom n'apparaissait pas sur le dernier avis d'imposition du foyer fiscal, or ces femmes font partie du public précaire ayant besoin que les TC ne pèsent pas trop lourd dans leur budget).

Il est par ailleurs **proposé d'octroyer une dérogation spéciale pour les personnes rencontrant des difficultés d'insertion sociale ou administrative** (par exemple : SDF, migrants en situation irrégulière, des personnes en situation d'urgence, femme victime de violences conjugales quittant son foyer, ...).

La Métropole doit **créer une « commission d'agrément de gratuité sociale »** qui définirait des catégories de publics et des prescripteurs habilités à fournir des titres gratuits pour ces publics. Cette démarche vise notamment des personnes susceptibles de non-recours au droit et qui sont bloqués dans leur insertion sociale et professionnelle.

II. Le développement d'une offre multimodale de transports

La prééminence de la voiture individuelle reste aujourd'hui encore très importante puisque près de 9 Français sur 10 l'utilisent régulièrement pour se déplacer (87%)⁹. Cela est encore plus vrai en milieu périurbain où la dépendance à la voiture est quasi totale.

Il semble donc indispensable de poursuivre le développement d'une offre multimodale de transports qui permette, notamment aux habitants des territoires périurbains, d'avoir une véritable alternative à la voiture individuelle.

Le seuil d'acceptabilité pour un trajet en TC est de 30 minutes, avec une fréquence minimale (seuil bas pour le périurbain) de 1 heure et une amplitude horaire sur 12h, il faut tenir compte de ces chiffres lorsqu'on réfléchit à l'attractivité des TC et au report modal.

Particulièrement en milieu rural et périurbain, le CPM préconise de mettre en place un ensemble de mesures permettant d'offrir des alternatives à la voiture individuelle :

- Faciliter la marche à pied (trottoirs, voies apaisées, etc.)
- Déployer des pistes cyclables sécurisées
- Développer une offre ferroviaire complémentaire au TC
- Développer un service de navettes performant reliant aux lignes structurantes de TC
- Offrir un service d'autopartage
- Organiser l'auto-stop en sécurité
- Développer le covoiturage dynamique
- Mettre à disposition des VAE jusqu'aux lignes structurantes de TC
- Développer une offre de P+r à chaque entrée de ville, qui soit véritablement couplée aux lignes structurantes de TC

III. L'accompagnement à la mobilité

La plateforme de mobilité SVP Bouger fait un grand travail d'accompagnement permettant de faciliter la mobilité des personnes rencontrant des difficultés de déplacement, notamment si ces difficultés sont un frein à l'emploi (accès ou maintien dans l'emploi). Afin de l'optimiser il conviendrait de communiquer auprès des travailleurs sociaux et/ou CCAS des communes pour qu'ils pensent à aiguiller les publics accompagnés vers la plateforme.

Afin de compléter la relation commerciale des agents de la TCAR et de la SNCF présents aux guichets des agences et de la gare, **un conseiller mobilité de la plateforme pourrait également disposer d'un guichet pour accompagner les usagers dans leur pratique des transports en commun** : les guider dans la planification d'un trajet à effectuer, les orienter sur le territoire qu'ils n'ont pas encore totalement apprivoisé, les orienter vers un atelier

⁹ <https://regions-france.org/actualites/actualites-nationales/enquete-inedite-mobilite-quotidien/>

collectif de mobilité dédié aux TC ou à la multimodalité si le conseiller ressent que la personne en a besoin, les informer sur les solutions de mobilité existantes complémentaires des TC....

Par ailleurs, le garage Solidarauto Rouen métropole met en place un Pôle Automobile solidaire de voitures à usages partagés au service des personnes à faibles ressources (quotient familial inférieur à 700 euros). Il inclut un service de location de moyenne durée avec une tarification solidaire, un service d'autopartage solidaire en lien avec Normandie Autopartage et un service de covoiturage solidaire en lien avec CS Lane (plateforme de mise en relation pour personnes fragilisées voyageant seules). Le CPM propose que la Métropole accompagne cette initiative par une aide financière permettant de compléter les apports des bénéficiaires à ces différents services. Un autre moyen d'intervenir consisterait à donner une deuxième vie aux véhicules de service de la Métropole au moment de leur renouvellement en les cédant au garage.

D'autres mesures d'accompagnement devraient également cibler les salariés des entreprises. Il est notamment identifié la nécessité de **mieux communiquer sur le fait que la participation de l'employeur aux frais de transports publics est obligatoire à hauteur de 50%**. Par ailleurs, il convient de préciser que le forfait mobilités durables peut être cumulé avec la prise en charge obligatoire par l'employeur du coût des titres d'abonnement de transports publics de personnes ou de services publics de location de vélos (source [URSSAF](#)).

À titre d'exemple il est suggéré que lorsqu'on prend un abonnement de transport en commun, il soit fourni à l'utilisateur une information complète qui lui permette de s'adresser à son employeur pour obtenir la prise en charge du 50% (un formulaire type à faire remplir à l'employeur par exemple).

Il est également demandé à la Métropole de poursuivre les **mesures incitatives auprès des entreprises afin qu'elles engagent la mise en place d'un plan de mobilité entreprise et du forfait mobilité**.

La **mise en place d'une maison de la mobilité** est également proposée afin de toucher tous les publics et sensibiliser aux mobilités durables et à toutes les offres existantes en alternative à la voiture individuelle. Il est également suggéré que cette maison de la mobilité puisse disposer d'un volet « mobile » ou hors-les-murs permettant d'aller sensibiliser les publics là où ils se trouvent (quartiers NPNRU, périurbains, lycées, etc.). Il semble pertinent que cette mesure soit intégrée à la réflexion menée dans le cadre de la Maison des transitions portée par la Métropole.

Enfin, il conviendrait de proposer des **mesures qui permettraient d'accompagner la mise en place des zones à faibles émissions (ZFE)** : favoriser la création de services innovants de mobilité comme l'autopartage, et proposer un abonnement réduit (ou même gratuit) pour les personnes qui pourraient justifier de la mise à la casse d'une voiture non compatible avec la ZFE.

LE STATIONNEMENT COMME OUTIL POUR DIMINUER LA PART MODALE DE LA VOITURE EN CENTRE-VILLE

PREAMBULE

Le stationnement est une thématique complexe et clivante. Pourtant, il joue un rôle structurant dans le système des mobilités en ville avec un fort impact sur le report modal. En effet, que ce soit sur le domaine public ou sur le domaine privé, contraindre le stationnement en centre-ville a un impact réel et direct sur la diminution du flux de véhicules.

TEMOIGNAGE

Caroline du CPM : « j'habite dans le centre-ville de Rouen et l'absence de place de stationnement a été un élément déclencheur pour supprimer ma voiture individuelle »

Les membres du Comité des partenaires mobilité (CPM) ont donc identifié la nécessité de travailler spécifiquement sur cette question du stationnement comme levier pour diminuer la part modale de la voiture.

Il y a des modes de stationnement différents selon les territoires (urbain vs périurbains), les usagers (les résidents / les visiteurs / les pendulaires) et les fonctions (place de livraison, personnes à mobilité réduite, autopartage, stationnement vélo, bornes de recharge). Des alternatives différenciées doivent donc être proposées afin de permettre à chaque automobiliste d'être accompagné dans son changement de pratique.

L'usage de la voiture en zone périurbaine est très largement prédominant et beaucoup de personnes n'ont pas d'autre moyen de déplacement à leur disposition. Des offres de mobilités qualitatives doivent être développées pour leur proposer d'autres alternatives viables. Mais cela ne pourra évoluer que de façon très progressive sur un temps long.

Aussi, le CPM a choisi d'aborder la thématique du stationnement de façon différenciée entre le périurbain et l'urbain et de concentrer sa contribution au PDM sur la diminution de la part modale de la voiture dans le centre de la Métropole en travaillant sur le développement de stationnement déportés en périphérie et sur la contrainte de stationnement en centre-ville.

Après quatre séances de travail¹⁰ leur ayant permis de s'acculturer, échanger et réfléchir à des propositions, leur contribution s'articule autour de trois axes :

1. Déporter le stationnement en développant les parkings relais (P+R)
2. Agir sur le stationnement en surface sur l'espace public
3. Agir sur le stationnement en zones privées : sensibilisation auprès des entreprises et employés

I. Déporter le stationnement en développant les P+R

L'évolution de la politique de stationnement impose des changements de comportement et doit être accompagnée pour **garantir un système global de mobilité attractif et cohérent**.

Le CPM souhaite prioriser sa contribution sur la diminution de la part modale de la voiture dans le centre de la Métropole, au travers d'actions permettant de limiter le flux de véhicules qui entre dans le centre-ville avec la **mise en place d'un stationnement déporté aux entrées de villes**. Ce stationnement déporté permet aux personnes de laisser leur véhicule en périphérie et de se rendre à leur destination avec d'autres modes de déplacement.

Pour les habitants des zones périurbaines, le premier levier de report modal est la compétitivité et la qualité de l'offre alternative avec un seuil d'acceptabilité de 30mn de trajet. Cette démarche doit donc obligatoirement s'accompagner d'une offre transport en commun (TC) attractive à proximité des P+R.

De plus, la **mise en place de la zone à faibles émissions mobilité (ZFEm)** va bousculer les pratiques de déplacements. **Le stationnement déporté peut être une solution efficace** pour les personnes extérieures à la Métropole dont les véhicules ne sont pas compatibles avec les critères du périmètre ZFEm.

La démarche est similaire pour les habitants de la couronne urbaine, pour qui une optimisation/mutualisation/création de capacités de stationnement déporté (parkings en ouvrage/parcs « ouverts ») à proximité de liaisons de mobilités actives, peut permettre de stationner facilement.

Dans ces deux cas, les P+R peuvent donc être un outil efficace pour déporter le stationnement et éviter des flux de véhicules en centre-ville.

Redonner de l'attractivité et valoriser les P+R existants

¹⁰ Séance du 20/01/2022 : atelier klaxoon premiers constats sur les enjeux du stationnement ; séance du 03/03/2022 : apport théorique et présentation de la politique stationnement de la Métropole Européenne de Lille ; séance du 07/04/2022 : ateliers cas d'usage travail en sous-groupes ; séance du 09/06/2022 : relecture et restructuration de la contribution sur le stationnement

Les P+R sont une solution de rabattement et de stationnement. Le constat est que les P+R métropolitains sont insuffisamment utilisés notamment en raison d'un manque d'attractivité et de connaissance de la part du grand public. Ils doivent donc être améliorés pour **les rendre plus attractifs**.

Ils doivent être le lieu d'articulation de l'intermodalité depuis le périurbain vers le centre-ville.

Une enquête auprès des utilisateurs du P+R permettrait d'améliorer le service et d'identifier des solutions qui tiennent compte des besoins des usagers.

Cependant, des actions rapides pourraient permettre **d'améliorer rapidement le service P+R** existant en travaillant :

- Sur le sentiment de sécurité avec des P+R visibles depuis l'extérieur, un meilleur éclairage, et de la vidéo-surveillance.
- Sur leur confort : des cheminements piétons abrités, ainsi qu'un accès le plus direct possible à la station de transport en commune (TC) et aux autres moyens de transport. Il pourrait même être imaginé que des stations de TC soient placées à l'intérieur des P+R.
- Sur leur accessibilité : un accès véhicule plus facile au P+R (notamment celui du Zenith), avec la mise en place d'une signalétique d'accès depuis les grands axes routiers.

Il faut également veiller à la cohérence d'ensemble de l'offre de stationnement. En effet, aux alentours de plusieurs P+R est donnée la possibilité de stationner gratuitement (ex. Zénith), ce qui ne favorise pas l'utilisation du P+R.

La mise en place d'une **tarification attractive**, notamment autour de tarifs groupés pour inciter à l'utilisation des P+R et au développement du covoiturage. En effet, quel intérêt d'aller se stationner dans un P+R si tous les passagers du véhicule ont chacun un abonnement de TC ou doivent payer le ticket à l'unité ?

On peut citer 2 exemples de tarifs où le paiement du parking permet un accès au réseau de TC pour l'ensemble des passagers à un prix attractif :

- Le parking Krypton à Aix-en-Provence¹¹ : les tarifs (2,50€ par jour, 30€ par mois, 300€ par an – tarifs étudiants possibles) comprennent l'accès au parking-relais et au réseau de TC. Le ticket distribué à l'entrée du parking sert aussi de ticket de bus. Il s'agit d'un titre 2 voyages. Un ticket de bus est remis gratuitement au guichet d'accueil pour les autres passagers du véhicule. Le stationnement est limité à 7 jours consécutifs.

¹¹ <https://www.lepilote.com/fr/part9/pr-parkings-relais-du-pays-daix/1043/le-parking-relais-krypton/52640>

Les parking relais de la Métropole de Strasbourg qui permettent de stationner un véhicule pour la journée et de bénéficier d'un aller-retour en TC pour l'ensemble des passagers du véhicule (dans la limite de 7 personnes voyageant ensemble). Le ticket est valable à l'aller et au retour pendant une heure après validation avec ou sans correspondance.

Il faut néanmoins noter que ce type de dispositif, disponible uniquement sur le parking du Mont-Riboudet ¹² sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie, nécessite une présence humaine pour sa vente ; cela ne peut sans-doute concerner que les P+R de très forte capacité.

Valoriser les P+R

Un deuxième élément de constat est que les P+R existants ne sont pas suffisamment bien connus. Plusieurs pistes de travail pourraient permettre de **les rendre plus visibles** :

- Mise en place d'une **signalétique forte et dynamique sur les entrées de ville**, permettrait de rabattre les véhicules, d'indiquer l'accès tout en précisant le nombre de places restantes.



Exemple de panneau pour les parkings relais de la Métropole de Strasbourg¹³

- Des **actions de communication** à la fois à destination du grand public, mais aussi auprès des entreprises et de leurs salariés.

Développer les P+R

En parallèle de ce travail sur les P+R existants, il est **nécessaire de développer d'autres P+R afin de ceinturer le centre de la Métropole d'une offre de stationnement**. Le choix de leur localisation est primordial :

¹² Titre In'cité : Ce titre permet d'effectuer un aller-retour pour l'ensemble des occupants d'un même véhicule (jusqu'à 5 personnes) et de stationner gratuitement son véhicule au parc-relais Mont-Riboudet Kindarena à Rouen (3,90 €)

¹³ <https://www.cts-strasbourg.eu/fr/se-deplacer/Parkings-relais/>

- Les P+R doivent être systématiques en tête de ligne des TC structurantes et doivent être articulés avec une offre multimodale. Ce n'est actuellement pas le cas et on peut citer les stations de départ du tram à Georges Braque ou Technopole.
- A proximité d'une voie d'entrée de ville. Ex. ASud3, boulevard industriel.
- En prenant en compte la périmètre ZFEm. En effet, cela proposerait une solution aux habitants extérieurs de la Métropole de se garer avant d'entrer dans ce périmètre.

Il faut faire attention de prévoir des P+R avec un volume de stationnement conséquent permettant de garantir systématiquement une place aux usagers. Leur création ne devra toutefois pas entraîner de nouvelles artificialisations des sols mais privilégier la réutilisation d'espaces déjà aménagés. Une réflexion sur le matériau de revêtement semble également importante.

Enfin, il pourrait être pertinent d'étudier la possibilité d'engager un partenariat avec des structures privés, propriétaires de grands parkings de surface, qui pourraient mettre à disposition une partie de leur parking pour proposer un service de P+R, en dehors des horaires d'ouverture du magasin (exemple du parking de Leclerc à Saint Etienne du Rouvray en tête de ligne Métro).

II. Agir sur le stationnement en surface sur l'espace public

La présence ou non de stationnement a un fort impact sur le report modal. Afin d'activer ce levier, il est nécessaire de réguler et réduire la place dédiée au stationnement de la voiture individuelle au profit des modes alternatifs. Cela doit également aller de pair avec un plan de réappropriation de l'espace public.

Réguler et limiter le stationnement

La régulation du stationnement par la limitation dans le temps permet **d'optimiser les places** disponibles et d'éviter le stationnement *tampon*.

Afin de favoriser le report modal, des **places de stationnement doivent être supprimées au profit** de places de stationnement réservées à **l'autopartage, au stationnement vélo et aux bornes de recharge**.

Il faut cependant prendre en compte les besoins des différentes typologies de stationnements (résident, visiteurs, pendulaire, PMR...) et adapter des alternatives correspondantes. Par exemple, il faut veiller à garder des emplacements de livraison en y

limitant les horaires d'accès. Il pourrait également être imposé des nuances sur les possibilités de stationnement pour les livraisons en fonction de la catégorie du véhicule (taille du camion, type de motorisation etc...). Cela permettrait d'agir sur les modalités de livraison du dernier kilomètre (à vélo, en électrique...).

Cette régulation peut s'appliquer aussi dans le cas particulier du secteur des écoles. L'aménagement de places de dépose-minute réservées à l'accompagnement des enfants avec un lissage des horaires d'entrée et de sortie des écoles (par exemple, pas toutes les classes au même horaire) peut permettre de transformer la rue en zone de rencontre limitée à 20 km/h et/ou la fermer à la circulation aux horaires d'entrée et sortie d'école.

Par ailleurs, le stationnement étant une compétence des maires dans le cadre du pouvoir de police, la mise en cohérence des stratégies de stationnement dans le périmètre métropolitain est parfois difficile. A l'instar de la Métropole Européenne de Lille, un « **comité stationnement** » devrait être mis en place. Il inviterait, au moins une fois par an, l'ensemble des communes à **échanger sur les questions de stationnement** en vue de proposer une politique cohérente à l'échelle métropolitaine.

La régulation du stationnement ne sera toutefois efficace que si elle est combinée avec un réaménagement de l'espace public.

Réappropriation de l'espace public

Diminuer la place du stationnement en ville est une opportunité pour se réapproprier, repartager et **mieux occuper l'espace public**.

Le réaménagement de l'espace public doit permettre d'élargir les trottoirs, de végétaliser et renaturer, d'étendre des terrasses, d'améliorer l'accès PMR, et de développer une ludification des espaces publics ...

Tous ces éléments sont **facteurs d'attractivité** pour les centres-villes et les commerces, ainsi que pour le **développement de la vie sociale**.

Ce réaménagement doit aussi comprendre un **partage plus équilibré de l'espace de voirie** avec la création de pistes cyclables sécurisées et de zones de rencontres.

III. Agir sur le stationnement en zones privées : sensibilisation auprès des entreprises et employés

Cela étant dit, agir sur le stationnement sur le domaine public n'est pas la seule opportunité. Pour réduire la place de la voiture en ville, il faut également sensibiliser les usagers. Le CPM

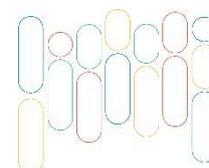
propose qu'un **travail de sensibilisation** spécifique soit mené auprès des entreprises et employés.

Les **parkings professionnels** sont un élément qui incite aux déplacements pendulaires en voiture. Afin de sensibiliser les entreprises à réduire la possibilité de stationner dans l'entreprise, une étude sur **le coût** d'entretien des parkings (location, foncier occupé, entretien, gestion) pourrait être portée à leur attention. Le coût d'une place parking pourrait être mis en perspective avec la participation employeur de prise en charge des abonnements transport en commun pour les salariés.

En parallèle, une **information des salariés** de même nature devrait être faite. En effet, le compte déplacements de la Métropole 2019, fait apparaître qu'environ 91% des dépenses privées pour les déplacements sont dédiées aux modes motorisés individuels. Une solution permettant de les **aider à chiffrer et comparer le coût du déplacement domicile-travail** en véhicule individuel avec d'autres modes de déplacement devrait leur être proposé. Enfin, une meilleure information sur les dispositifs existants comme le forfait mobilité durable devrait être réalisé.

Il y a un réel enjeu de réguler, voire de supprimer, des capacités de stationnement sur le territoire métropolitain que ce soit sur le domaine public en centre-ville ou au sein des entreprises afin d'inciter au report modal et diminuer l'usage de la voiture.

Cette régulation doit se faire en lien avec le réaménagement de l'espace public libéré, mais surtout en lien avec la mise en place de solutions alternatives pour limiter l'accès de la voiture en ville, qui tiennent compte des spécificités de chaque type d'utilisateur. **Le CPM estime que les P+R peuvent être un levier fort de report modal si des moyens importants sont mis pour les développer.**



ANNEXE 3 – Extrait de l'intervention du CPTC au CPM



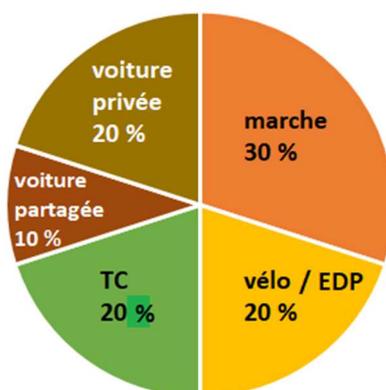
Comité Pour les Transports en Commun
dans la métropole rouennaise

Présentation effectuée le 18 Janvier 2024
devant le Comité des Partenaires Mobilité

1. Quels objectifs ? Quelles priorités ?

Les propositions de notre association s'inscrivent dans la perspective de la neutralité carbone en 2050.

Celle-ci exige une évolution du partage modal réduisant de moitié la part de la voiture :



Sur ce point, les objectifs fixés par le PdM pour 2035 se situent sur cette bonne trajectoire.

En revanche, les mesures proposées nous semblent insuffisamment audacieuses.

Et d'où notre vision des priorités :

- **Mener à bien un projet cyclable ambitieux.** *Ce sujet ne sera pas développé dans cette communication. Nous souhaitons que soient prises en compte les demandes de l'association SABINE.*
- **Consolider le réseau de transports collectifs.**
- **Réduire la place accordée à l'automobile en ville.**
- **Structurer l'urbanisation autour de centralités de proximité.**

2. Consolider le réseau de TCU

2.1 Le court terme (2025 – 2030)

L'usage des TC croît tendanciellement de 3 % par an depuis plus de 10 ans. Cette tendance s'est fortement accélérée depuis 2022.

⇒ *Il faudra adapter la capacité du système à la croissance de son usage.*

- Ce qui est acté : T5
 - ⇒ *Accompagner la mise en service de T5*
Exemple : prolonger la ligne transversale 41 pour établir un contact avec T5

- Résoudre le problème de saturation de TEOR

TEOR est soumis à des surcharges chroniques.

Sous sa forme actuelle, il ne pourra pas absorber de nouvelles progressions de l'usage.

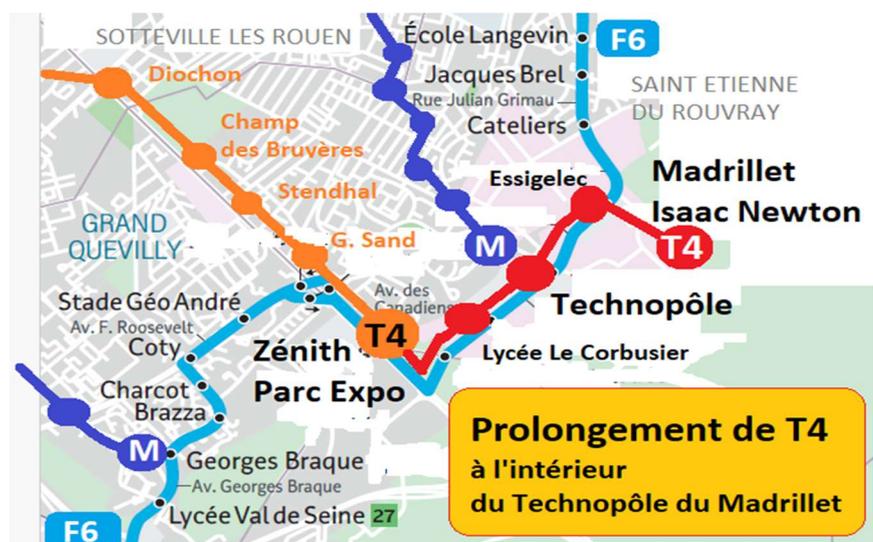
⇒ *Nécessité d'accroître la capacité de TEOR : recours aux mégabus de 24 mètres ?*



- Accompagner la montée en puissance du Technopôle du Madrillet

La saturation avérée du métro lors des pointes appelle des renforts de desserte du site :

- ⇒ *Prolonger la ligne T4 du Zénith au Technopôle.*
- ⇒ *Accroître sa fréquence d'exploitation à 6 minutes.*

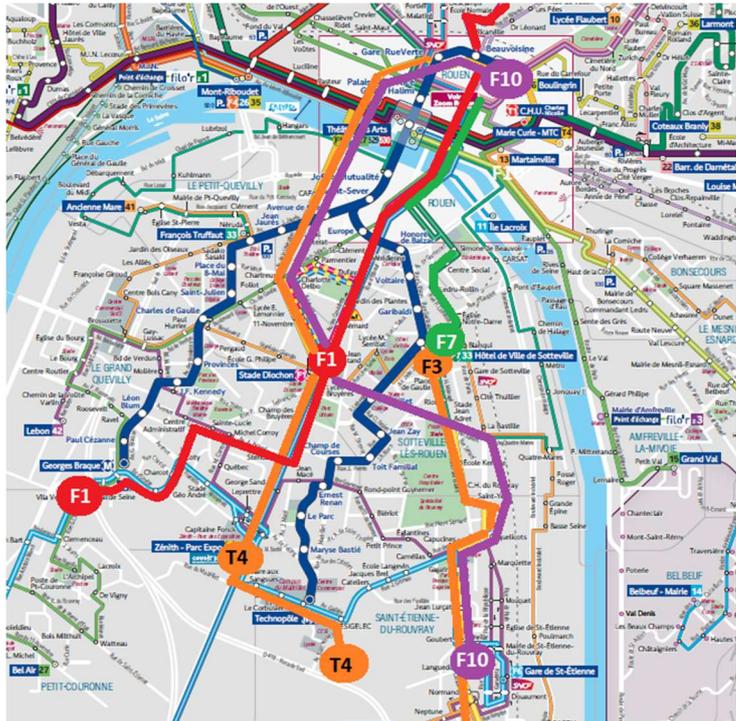


- Délester le métro au moyen de nouvelles lignes FAST

Le métro atteindra la saturation avant la fin de la décennie.

Devant l'impossibilité d'en accroître la fréquence, reporter des flux sur de nouvelles lignes FAST :

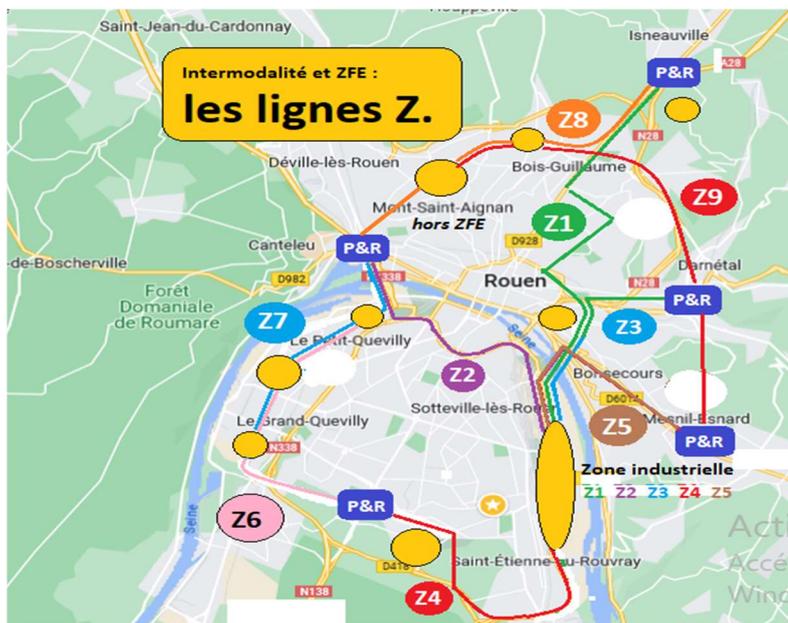
- ⇒ Créer une nouvelle ligne F10 afin d'amoinrir les rabattements venant de Saint Etienne
- ⇒ Prolonger la ligne F1 vers Grand Quevilly afin de délester la branche ouest du métro.



- Accompagner la montée en exigence de la ZFE-m

A partir des P&R d'entrée d'agglomération, le réseau actuel de TC donne accès au centre-ville, mais ne permet pas d'accéder aisément aux zones d'emploi périphériques (ZI, etc...).

- ⇒ Créer des navettes (lignes Z) entre les P&R et les zones d'activités excentrées.



2.2 Dès 2030 : le tramway

- Pourquoi le tramway ?

Notre insistance à demander l'extension du réseau de tramway procède d'une observation des excellents résultats de fréquentation obtenus par les réseaux qui s'en sont fortement équipés.

Notre comparaison portera sur les agglomérations françaises de 450 000 à 500 000 habitants, en excluant toutefois Rennes qui, pour s'être dotée d'un métro lourd, paradoxalement plus capacitif mais moins étendu, échappe à toute possibilité de confrontation objective.

Métropole	Population (habitants)	Tramway				Ensemble du réseau	
		lignes	Longueur	rames	Voyages / an	Voyages / an	par habitant
Strasbourg	500 000	6*	68 km	102	72 millions	125 millions	250
Grenoble	450 000	5	48 km	103**	56 millions	90 millions	200
Montpellier	480 000	4*	60 km	87	66 millions	85 millions	180
Rouen	498 000	2	18 km	27	19 millions	60 millions	120 à 140
Toulon	450 000	0	-	-	-	32 millions	70

(*) : de nouvelles lignes sont en cours de réalisation (**) : dont 53 anciennes rames de faible capacité

Première évidence : la seule ville dépourvue de tramway (Toulon) obtient de très mauvais : 70 voyages par an et par habitant, soit le niveau de Rouen en 1993, avant l'inauguration du tram.

Dans les quatre autres agglomérations, les colonnes rouges mettent en évidence que le nombre de voyages acheminés par le tramway est quasiment proportionnel à l'étendue de son réseau : chaque nouveau kilomètre de ligne apporte annuellement un million de voyages supplémentaires.

*Les colonnes vertes, quant à elles, mettent en évidence la corrélation entre le maillage du réseau (le nombre de lignes de tram présentes sur le territoire) et la fréquentation globale du réseau : avec six lignes, Strasbourg est en tête, suivie de Grenoble (5 lignes) et de Montpellier (4 lignes) ; avec seulement deux lignes, malgré TEOR, notre agglomération est très largement devancée. **La fréquentation globale d'un réseau de TCU est donc portée par l'étendue de son tramway.***

En élargissant cette analyse à l'échelle européenne, il existe de nombreuses agglomérations dont le poids démographique est comparable à celui de la nôtre, et à l'intérieur desquelles la part modale des transports publics se situe entre 20 et 30 % (soit plus de 300 voyages par an et par habitant). Mais toutes ces villes sont équipées d'un réseau comportant entre 5 et 10 lignes de tramway.

⇒ *Quelle conclusion faut-il en dégager quant à l'avenir du réseau rouennais ?*

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.

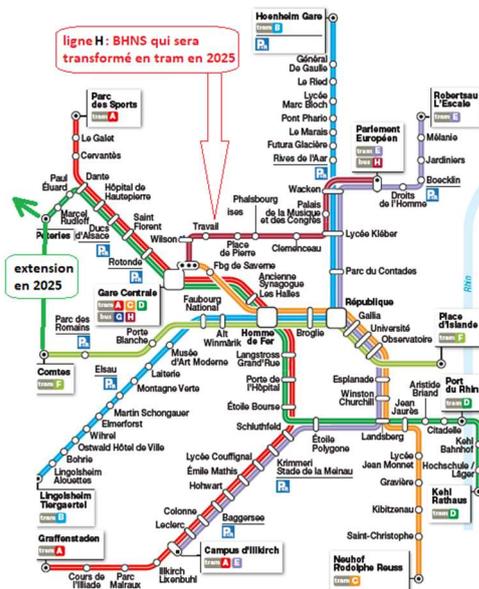
Soyons clairs : aucune agglomération, ni en France, ni ailleurs en Europe, n'a jamais atteint 18 % de part modale avec seulement 18 kilomètres de lignes de tramway.

L'extension du réseau tram est donc une condition nécessaire de la réussite du PdM.

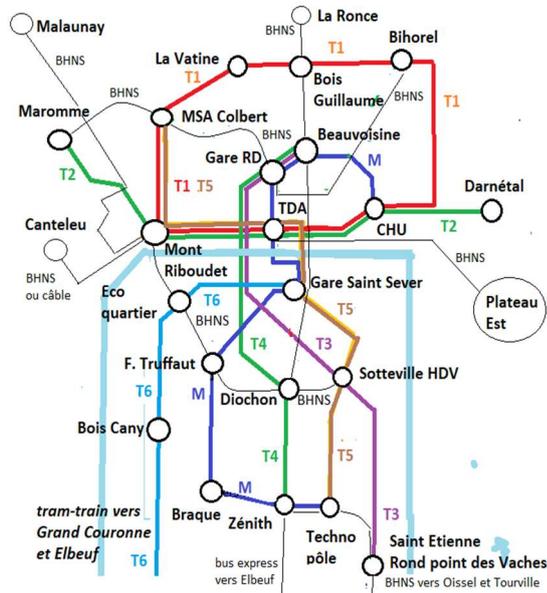
- Une vision de très long terme : quel réseau en 2050 ?

Pour tendre vers plus de 20 % de part modale en 2050, il faudra disposer à ce terme d'un réseau aussi densément maillé que celui des villes germaniques dont, en France, la référence la plus proche est celui de Strasbourg (6 lignes en 2024, et plusieurs extensions programmées).

Réseau de Strasbourg



Réseau équivalent à Rouen



- Quelles priorités dans la temporalité du PdM (2035) ?

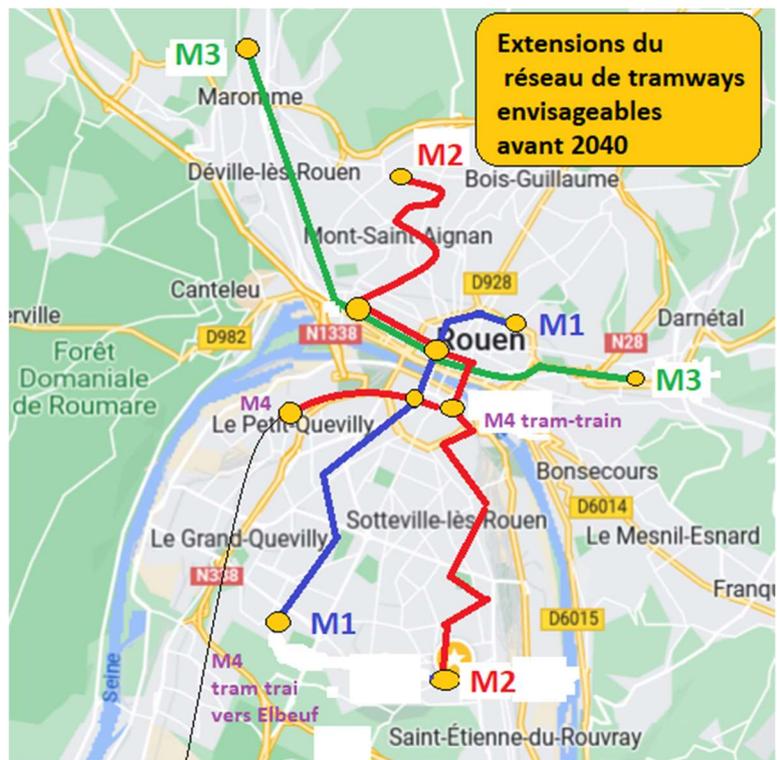
Il ne sera ni techniquement ni financièrement possible de construire cinq lignes avant 2035.

D'où la nécessité d'un phasage, au rythme raisonnable d'une ligne par mandat métropolitain.

Première priorité (mandature 2026 – 2032) : désaturer TEOR

⇒ Transformer la ligne 1 de TEOR en tramway (T2 et T3 étant rabattues sur le tram)

Deuxième priorité (mandature 2032 – 2038) : désaturer le métro + desservir la nouvelle gare



- ⇒ *Découpler les deux lignes actuelles afin de pouvoir renforcer les fréquences.*
- ⇒ *Construire un raccordement entre le Boulevard de l'Europe et la station République via la nouvelle gare Saint Sever et le Pont Corneille.*
- ⇒ *Construire les antennes vers la vallée du Cailly et la vallée du Robec*
- ⇒ *Recomposer l'exploitation en trois lignes cadencées à 4 / 6 minutes :*
 - *M1 : Boulingrin – Georges Braque (ex branche ouest du métro)*
 - *M2 : Mont Saint Aignan – Technopôle*
 - *M3 : Maromme – Darnétal**Les lignes M2 et M3 desserviraient un tronç commun du Mont Riboudet à République*

Troisième priorité (après 2035) : relier Rouen à Elbeuf

- ⇒ *Réaménager en tram la section Carnot – quartier Flaubert de T5*
- ⇒ *Raccorder cette section à la ligne SNCF d'Elbeuf-ville pour une exploitation en tram-train*

ANNEXE 4 – Contribution de SABINE



CONTRIBUTION SABINE AU PLAN DE MOBILITÉ 2035 DE LA MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE

Le PDM 2035 de la Métropole affiche une volonté forte de développer l'usage de la bicyclette avec, considérant l'état actuel, des gros objectifs de reports modaux en faveur du vélo et un déplacement moyen à vélo ambitieux. Nous nous en félicitons !

Cependant à la lecture en détail du PDM certains moyens pour y parvenir nous semblent sous-dimensionnés. L'association Sabine souhaite à travers ce document faire part de ces points de faiblesses qui ont pu être observés et proposer des éléments complémentaires afin d'atteindre en 2035 l'objectif fixé par le PDM.

#1 : Un réseau de mobilité performant : vélo, tram(s)-teor(s), Service Express Régional Métropolitain

1- A) Étendre et compléter le réseau cyclable

VEL.01 UN RÉSEAU CYCLABLE MAILLÉ ET SÉCURISÉ

VEL.01-1 Un Réseau Express Vélo (REV)

Le territoire de la Métropole présente un grand nombre de fortes ruptures naturelles du fait de sa topographie, morcelée entre ses différents plateaux. Les pentes constituent des obstacles qui sont difficilement franchissables à vélo, notamment non assisté. Au-delà du simple effort physique, un autre frein tout aussi important est le partage presque impossible des pentes côté montant avec les motorisés, du fait du différentiel de vitesse extrême, synonyme au mieux d'inconfort, au pire de dangerosité réelle.

Le REV propose un maillage intéressant du territoire cependant il est à noter qu'il ne prévoit pas de liaisons entre Rouen et les communes des plateaux Nord, Est et Ouest. On aurait pu espérer qu'à échéance 2035 une solution pour relier les plateaux à la ville centre soit prévue en itinéraire structurant et sécurisé.

Ainsi 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 (emplois, tourisme, commerces, etc.).

Pas de possibilité de relier :

- L'ensemble des communes des plateaux à Rouen, entraînant de fait la non possibilité de relier Isneauville à Elbeuf ou Boos à Duclair,
- Oissel à Elbeuf, La Londe à Rouen et à Elbeuf, Le Trait à Jumièges,

Par ailleurs, au-delà des communes de la métropole poursuivre certains itinéraires aurait du sens au regard du bassin de vie et de ses déplacements. Ainsi, poursuivre l'itinéraire 12 jusqu'à Montville aurait du sens, de même que relier les itinéraires 9,10 et 11 à Barentin.

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

Il est dommage qu'aucune cartographie du RIV ne soit proposée à l'instar de celle du REV. Cela permettrait 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. En effet, la ruralité et le péri-urbain sont aujourd'hui des oubliés des itinéraires cyclables, il est pourtant à noter que là aussi un grand nombre des déplacements quotidiens font moins de 6km.

VEL.01-3 Les aménagements de proximité

« En complément des aménagements structurants, d'autres mesures plus ponctuelles et de proximité peuvent résoudre des situations conflictuelles entre modes, rendant la pratique du vélo inconfortable :

- Trajectoire dans les carrefours, dans les giratoires, sur une voie verte ;
- Cédez-le-passage cycliste ;
- SAS vélo ;
- Double sens cyclable ;
- Traversée cyclable dans un carrefour ;
- Neutralisation du stationnement véhicule en amont des traversées piétonnes ;
- Couloir bus/vélo de 4,5 m de largeur. »

Au-delà de la généralisation des sas-vélo, des cédez-le-passage cyclistes et des doubles sens cyclables permettant effectivement de rendre la pratique du vélo plus confortable, il est à noter que le traitement des traversées cyclables des carrefours relève davantage de la sécurité que du confort des usagers. En effet, si l'on observe les résultats du baromètre des villes cyclables, on peut constater que tous les points noirs se situent au niveau de carrefours structurants, que ceux-ci soient réglés par des feux, ou des giratoires.

Pour compléter les fiches actions concernant le vélo et en particulier la notion d'un réseau cyclable maillé et sécurisé nous souhaitons donc rappeler nos principes fondamentaux, détaillés par la suite et mis en corrélation avec les fiches actions du PDM 2035, en matière d'aménagement cyclables. Ils visent à établir un climat de confiance et un sentiment de sécurité favorable aux modes actifs. Ils concernent en premier lieu le partage de l'espace entre les modes actifs et les modes motorisés, qui doit être rééquilibré par la puissance publique sous plusieurs aspects : occupation de l'espace, régimes de priorité et apaisement. Ceci va dans le sens du PDM 2035 et de son levier stratégique 4. Concernant plus directement le vélo, qu'il nous faut rendre attractif pour enclencher un report modal massif, les aménagements cyclables doivent être visibles, lisibles, confortables et constituer un réseau efficace dans une pratique quotidienne. Ces principes doivent être uniformisés sur le territoire pour une compréhension optimale de l'espace par tous les usagers.

Lisibilité de l'espace public et confort des aménagements

Le cheminement du cycliste doit être clair sur la voirie, notamment aux intersections, et plus généralement au sein de l'espace public. Inversement, le sentiment de ne pas pouvoir s'y positionner aisément, donne le sentiment de ne pas y être le bienvenu, voire un sentiment d'insécurité. Nous insistons sur le fait qu'il est souvent nécessaire d'aller au-delà de la simple signalisation réglementaire pour atteindre un bon niveau de lisibilité cyclable. L'utilisation de bitumes, marquages, de couleurs différentes et spécifiques y contribue, surtout si ces codes sont identiques sur le territoire métropolitain.

De la même façon que les infrastructures pour la circulation motorisée assurent un certain confort de conduite, il en va de même pour les aménagements cyclables : les virages en angle droit, les changements de niveau trop fréquents, les abaissés de trottoir de vue non nulle, les potelets en travers de la voie cyclable en trop grand nombre, sont à proscrire.



Compromis séparation des flux/co-visibilité : la conception des intersections nécessite une vigilance accrue

Si de manière idéalisée, la séparation de tous les flux semble la solution pour tenir compte des spécificités de chacun d'entre eux, elle est souvent impossible à mettre en œuvre en milieu urbain dense du fait d'un espace insuffisant, voire peut paradoxalement augmenter les risques de conflits aux intersections : quel automobiliste n'a jamais été surpris par le surgissement d'un cycliste ou d'un piéton à une intersection, soustrait jusque-là à son regard ?

Surtout dans le cas de flux séparés (piste cyclable bidirectionnelle latérale par exemple), la notion de co-visibilité peut guider la conception des abords d'une intersection : avant chaque intersection, les usagers doivent pouvoir s'identifier mutuellement par un contact visuel pour ne pas se surprendre.

Dans l'intersection, le cheminement de chaque flux et les trajectoires sécantes, surtout en giration, doivent être travaillés en amont. Signalisation et surtout marquage au sol doivent les guider de manière très lisible pour éviter les conflits d'usage. Les photographies ci-dessous donnent des exemples très réussis de traitements de carrefours.

Efficacité et continuité du réseau, résorption des ruptures du tissu urbain

De la même façon que pour le réseau routier motorisé, le réseau cyclable doit être efficace, continu, et assurer une desserte exhaustive du territoire, pour permettre au plus grand nombre tous les déplacements quotidiens. Il est donc primordial pour nous de travailler à la résorption des discontinuités, qui discréditent le vélo en tant que moyen de transport potentiel.

L'enjeu se situe bien au-delà de la pratique du vélo, et relève de la cohésion du territoire, puisqu'il s'agit aussi de pallier l'enclavement et l'isolement des quartiers ou villages, en facilitant les circulations douces, piétonne et cycliste, ou encore en transports en commun, entre eux. À titre d'exemple de réussite, on peut citer l'aménagement cyclable entre le boulevard de l'Ouest et le Kindarena, qui franchit le nœud routier A150-N1338, ce dernier constituant une forte rupture urbaine.

Ainsi, la question de **l'aménagement et de la sécurisation des carrefours pour les cyclistes** demande de faire l'objet d'**une fiche action spécifique**. Leur non traitement actuel que ce soit en secteur urbain mais encore davantage en secteur péri-urbain est un réel frein à la pratique du vélo pour un grand nombre d'usagers potentiels qui s'y trouvent en danger. Toute la Métropole Rouen Normandie est concernée. En milieu péri-urbain, par exemple, accéder au réseau express vélo est impossible si des carrefours giratoires non aménagés en bloquent l'accès. Aller à l'école en vélo ou faire ses courses en vélo alors qu'on habite en milieu rural, péri-urbain ou urbain ne pourra devenir possible qu'à cette condition : sécuriser les carrefours pour les cyclistes.

Nos préconisations en matière de typologie d'aménagements :

Une charte des aménagements pour assurer la cohérence du réseau et la lisibilité à l'échelle métropolitaine

Nous pensons que la création d'une charte interne à la Métropole préconisant des typologies d'aménagements selon la configuration de l'espace (pistes, bandes, marquages, sas, couleurs, pictogrammes...) est absolument nécessaire, afin d'éviter aux communes et aménageurs de commettre des erreurs de conception qui engagent pendant une dizaine d'années et pour éviter les comités d'engagement à répétition où les bénévoles des associations cyclistes se répètent systématiquement. Adopter des principes et codes uniformes sur le territoire est également essentiel pour rendre lisible et compréhensible l'espace public de la part du ou de la cycliste tout le long de son déplacement. Cette charte devra faire l'objet d'une concertation avec les associations de cyclistes.

De plus, elle devra faire l'objet de communication auprès du grand public afin que tous les usagers puissent s'approprier ces aménagements, leur permettant une meilleure cohabitation. Cette charte doit être complète et peut s'inspirer de ce qui se fait ailleurs dans d'autres métropoles. Un schéma directeur de jalonnement et sa mise en service en est la conclusion idéale.

Notons qu'un Plan vélo 2035, dont il n'est pas fait mention dans le PDM 2035, a été adopté à l'unanimité par le conseil métropolitain en novembre 2023. Ce plan vélo répond en parti à notre demande concernant la mise en place d'une charte des aménagements cyclables.

Cependant pour rappel voici quelques éléments concernant les aménagements cyclables les plus courants rencontrés sur la métropole et les recommandations du Cerema qui y sont associées :

Pistes urbaines unidirectionnelles bilatérales.

L'aménagement d'une piste cyclable répond avant tout à un critère de sécurité qui conduira l'aménageur à séparer les usagers cyclistes des modes motorisés. Ce type d'aménagement est aussi parfois préconisé quand la pression en stationnement est forte, afin d'éviter le stationnement illicite sur l'aménagement cyclable. La largeur minimale recommandée (par le Cerema) d'une piste cyclable unidirectionnelle est de 2 m (2,5 m si possible), afin de permettre aux cyclistes de se doubler et de rouler à deux de front. La piste cyclable est réalisée parallèlement à la voie de circulation générale et dans le même sens que celle-ci : séparateur non franchissable de type bordure standard hauteur minimum 15 cm. Cet aménagement est à privilégier sur le Réseau Express Vélo en milieu urbain.

Pistes urbaines bidirectionnelles unilatérales.

Il s'agit d'un aménagement de type piste cyclable dont les deux sens de circulation vélo sont contigus. Sur le côté de la piste contiguë à la chaussée, les vélos circulent donc en sens opposé à la circulation générale. La largeur minimale recommandée d'une piste bidirectionnelle est de 3 m. Si un flux cycliste important est attendu, il est souhaitable de porter la largeur de la piste à 3,5 m, largeur à partir de laquelle il est possible de circuler à deux de front tout en croisant un cycliste arrivant en sens inverse.

Cet aménagement est à envisager avec maintes précautions. Son insertion est notamment difficile en milieu urbain en raison :

- des difficultés d'accès pour les cyclistes à contre-sens

- de son insertion difficile aux carrefours
- de sa dangerosité (manque de co-visibilité avec les autres modes lors des mouvements tournants).

On peut d'ailleurs constater ces problèmes en empruntant les aménagements de ce type situés avenue Jean Rondeau, avenue du Mont Riboudet, avenue de Bretagne, etc. à toutes les intersections.

La séparation des sens cyclables par du mobilier urbain de type potelets n'est pas recommandée mais peut être rendue nécessaire en entrée/sortie pour contraindre à son respect par les usagers motorisés. On jugera de la pertinence d'un tel aménagement au regard du linéaire, de la fréquence et de la lisibilité des intersections publiques et privées, des charges et des vitesses.

Bandes urbaines unidirectionnelles bilatérales.

La bande cyclable est une voie de circulation exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés. Elle peut convenir aux situations où le trafic motorisé et le trafic cycliste souhaités sont faibles à modérés. Il est à noter que la bande cyclable est souvent perçue par les cyclistes comme moins sûre et moins attractive qu'une piste cyclable qualitative.

La largeur minimale d'une bande cyclable est de 1,5 m hors marquage. Son emprise doit être roulable ; elle exclut le caniveau et prend en compte les problématiques d'emportierage. Ainsi, en cas de stationnement longitudinal, il est indispensable de réserver un espace tampon de 0,50 m pour rendre moins dangereuses pour les cyclistes l'ouverture de portières et les manœuvres des automobilistes.

Certaines émergences et équipements latéraux ne peuvent être compris dans ces dimensions, lorsqu'ils s'inscrivent sur un linéaire conséquent. C'est le cas notamment des caniveaux pavés, des grilles d'écoulement non roulables, de mauvaises réfections de tranchées, ... À proprement parler, l'aménagement d'une bande cyclable constitue un partage de la chaussée. La qualité de cet aménagement sera toutefois fonction de la voie à aménager (son dimensionnement et profil en travers, sa déclivité, son type et usage principal), du trafic existant et des vitesses.

L'aménageur veillera à ce que, une fois l'aménagement des bandes cyclables réalisé, les largeurs de voie de circulation générale ne favorisent pas des vitesses excessives. Nous proscrivons les bandes en bidirectionnelles unilatérales.

Les couloirs mixte bus/vélo

Le couloir bus/vélos permet aux cyclistes de circuler dans des voies de circulation normalement réservées aux bus. Ce sont des aménagements moins consommateurs d'espace qui permettent le maillage du réseau cyclable même dans les conditions plus contraintes d'emprise de chaussée, et peuvent offrir une sécurité satisfaisante aux cyclistes quand sa mise en œuvre est bien réalisée, et qu'un travail de formation aux bonnes cohabitations sont délivrées aux chauffeurs de bus. Nous rappelons cependant que nous préférons toujours avoir des aménagements spécifiquement dédiés aux cyclistes. En effet, il est à noter que certaines personnes refusent de prendre leur vélo en ville par peur de circuler dans ces couloirs mixtes. Ce sentiment d'insécurité est un frein au développement de l'usage du vélo chez un grand nombre d'usagers potentiels. Si on veut augmenter la part modale du vélo dans les modes de transport du quotidien, des aménagements alternatifs satisfaisants avec des pistes cyclables en voie propre sont nécessaires.

Pour plus de références sur les typologies d'aménagements :

le guide des aménagements cyclables de Paris en Selle

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>

https://www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/media/pdf/voirie/20190621_guide-amenagementcyclable.pdf

<https://metropole.nantes.fr/files/pdf/participer/coconstructionconnaissances/ReferentielAmenagementsCyclables.pdf>

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 (vélocargo, long-tail, tricycles, etc.). En prévoir, aux abords des écoles et des points d'attractions principaux semble pourtant indispensable pour permettre ce type de reports modaux.

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. Quand un parking voiture existe, souterrain ou non, quelques places peuvent suffire à une telle installation, et offrir des services minimaux (pompe par exemple). La possibilité d'ouvrir les parkings vélo sécurisés ASTUCE, existants mais sous-exploités, à tous cyclistes, pourrait être explorée.

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. Il existe de nombreux endroits dans la métropole où garer son vélo en particulier dans les communes périphériques et en dehors de l'intra-boulevards.

1- D) Des réseaux interconnectés

La stratégie du PDM 2035 note : « Le manque d'interopérabilité entre le vélo et les autres modes de transport est un frein au développement du vélo, notamment dans les territoires les moins denses. Il est donc essentiel de développer une pratique intermodale du vélo (action INTER.02-1), en testant des dispositifs permettant d'emmener son vélo à bord d'un bus ou d'un train, ou bien de stationner celui-ci de manière sécurisée à proximité d'un arrêt de transport en commun ou en gare. »

La possibilité de pouvoir embarquer son vélo dans les autres modes de transport (bus, train, voiture polluante, etc.), tout comme celle de pouvoir le stationner en toute sécurité à proximité des pôles d'intermodalité (gare, terminus de lignes de transport en commun, aire de covoiturage, etc.) est effectivement essentiel au développement du vélo.

#2 : Mieux accompagner les pratiques de mobilité

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.

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

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 et les adolescents 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 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.

ACC : Accompagnement

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).

#3 : Des solutions de mobilité à toutes les échelles : du quartier jusqu'au bassin de vie

INTER.01-4 Une pratique intermodale du vélo

Le PDM 2035 propose de pérenniser le dispositif expérimental « VELO+BUS » système d'accrochage sécurisé des vélos dans les bus des lignes F1, F2 et F5 avec voyages gratuits sur portions et horaires définis. Si ce système est intéressant 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. Aucun aménagement cyclable structurant n'étant par ailleurs prévu pour accéder aux plateaux depuis Rouen, aucune solution ne leur est donc proposée. Prenons également le cas, hors heures de pointe où une famille voudrait aller se promener à vélo en Forêt Verte ou en Forêt de Roumare un dimanche, un seul vélo étant autorisé à embarquer dans le bus, ils n'ont d'autre alternative que de mettre les vélos dans la voiture pour monter sur le plateau.

Afin de palier à ce problème du franchissement des pentes qui est aujourd'hui un réel frein à l'usage quotidien du vélo nous préconisons la 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 Téor.

#4 : Une juste place pour chaque mode de déplacement dans l'espace public

Rééquilibrage de l'occupation de l'espace public

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 nous reconnaissons cette difficulté, urbanistique et culturelle, le rééquilibrage de l'espace public est pour nous primordial. Les modes actifs doivent se le réapproprier, et la politique de mobilité ne sera réellement volontariste que si elle procède d'une inversion de la hiérarchie dans la méthode de conception urbaine : la réflexion doit d'abord intégrer les modes doux et actifs (marche, transports en commun, vélo), avant les modes motorisés.

Les pistes cyclables sur trottoir constituent un exemple d'aménagement à éviter dès que la configuration le permet : ce type d'aménagement est souvent une solution de facilité qui traduit le refus de l'aménageur de remettre en cause la part de l'automobile, et donc de redonner leur juste place aux piétons et cyclistes. Si ces pistes séparent les cyclistes du flux des voitures, elles ne bénéficient qu'à une pratique de loisir mais ne sont pas adaptées à la mobilité quotidienne à vélo. En mélangeant les flux piétons et cyclistes dont les cheminements sont rarement lisibles, elles conduisent à des conflits d'usage (quais hauts rive droite, avenue de Bretagne, etc.). De plus, elles sont souvent synonymes d'inconfort avec le franchissement de nombreux abaissés avec une vue non nulle, l'obligation de slalomer entre les piétons et de s'arrêter presque systématiquement à toutes les intersections pour laisser passer les voitures.

Rééquilibrage des régimes de priorité

Les régimes de priorités doivent donc aussi être rééquilibrés : des trajectoires parallèles doivent toutes avoir le même régime de priorité, et les trajectoires sécantes doivent être dépriorisées. La quasi-totalité des pistes cyclables longeant une voie de circulation laissent actuellement la priorité aux véhicules qui tournent en leur coupant la route, ce qui n'est d'ailleurs pas cohérent avec la priorité donnée aux piétons également en trajectoire parallèle.



Les trottoirs et pistes traversants sont un outil qui permet de marquer cette priorité donnée aux piétons et aux cyclistes qui longent parallèlement une voie de circulation générale, en permettant la traversée de la perpendiculaire sans changement de niveau, tandis que l'automobile en trajectoire perpendiculaire doit franchir un plateau, forçant ainsi son conducteur à ralentir.

Ce rééquilibrage de priorité au sein de l'espace public peut aussi se faire via l'instauration de zones réglementées spécifiques qui donnent expressément la priorité aux modes actifs : zone de rencontre, vélorue...

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

L'élaboration de la boîte à outils opérationnelle présentant les options techniques de mise en œuvre des aménagements de l'espace public devant contribuer à son apaisement doit se faire en partenariat avec les associations concernées par celui-ci et compétentes dans ces domaines (accessibilité des personnes à mobilité réduite, des personnes vulnérables, des enfants, des piétons, des cyclistes, etc.).

Apaisement de la mobilité

La vitesse des modes motorisés, lorsqu'elle est excessive, peut empêcher une cohabitation sereine avec les modes actifs, parmi d'autres externalités négatives. L'apaisement des vitesses est un des ingrédients les plus importants pour créer un climat de sécurité, favorable à la marche, et surtout au vélo, généralement en interaction très forte avec les motorisés.

La vitesse ne doit pas faire seulement l'objet d'une limitation pour réussir un apaisement effectif : c'est l'infrastructure qui doit imposer le rythme voulu aux motorisés. Une zone 30 ou une zone de rencontre, décrétée mais non aménagée en conséquence, est vouée à l'échec. À nouveau, la méthode de conception urbaine doit être inversée : 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.

EP.02-3 Un rabattement en modes actif vers les centralités péri-urbaines et rurales

Ce point rejoint notre remarque sur le VEL.01-3 et la nécessité de relier les hameaux isolés et les petites communes de la ruralité et du péri-urbain entre elles et de façon sécurisée.

EP.04-1 Une ville plus ouverte sur la nature

Au-delà des stationnements vélos à prévoir au niveau des entrées de forêt, il faut également prévoir des aménagements cyclables pour pouvoir 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.

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. Il est noté que des plans d'entretien doivent être 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. Si on souhaite que les gens puissent se convertir au vélo, il faut leur garantir de pouvoir circuler en sécurité

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.

En tant qu'association, nous fixons ces objectifs à atteindre à minima :

Un plan de réfection et d'entretien des aménagements (reprise des revêtements, entretien et marquage) ;

La mise en place d'un personnel et de moyens exclusivement dédiés à l'entretien courant des aménagements cyclables, pour assurer le nettoyage et le niveau de service du réseau (feuilles, déchets, cailloux amoncelés sur les voies cyclables, entretien des parcs de stationnement, plan de gestion des vélos-ventouses, etc.).

#6 : Réduire les consommations d'énergie et les diversifier

« La mobilité a des effets sur la santé aussi bien physique, sociale que mentale. Les effets les plus connus sont ceux liés :

- à la pollution atmosphérique locale engendrée par les véhicules (particules fines, oxydes d'azote) ;
- au réchauffement climatique global (dioxyde de carbone) ;
- au bruit engendré par les circulations ;
- à l'activité physique induite par les modes actifs. »

Le développement de la pratique du vélo n'est pas évoqué comme moyen de réduire les consommations d'énergie, il s'agit pourtant d'un levier non négligeable. Rappelons également qu'une grande partie des particules fines engendrées par les véhicules proviennent de l'usure des pneus. Les ZFE en se concentrant sur le carburant des véhicules oublient ce point. Remplacer tout le parc automobile existant par un parc automobile dit décarboné ne résoudra donc pas tous les problèmes respiratoires liés aux émissions de particules fines. Le report modal vers

les mobilités actives et les transports en commun devrait ici être évoqué comme premier levier vers la réduction des consommations d'énergies.

#8 : Combiner plus simplement les mobilités

ACC.01 MOBILITY AS A SERVICE (MAAS)

Concernant l'accueil physique du MaaS, il aurait toute sa place dans une maison des mobilités.

INTER.02 UN SCHÉMA DE MOBILITÉ À L'ÉCHELLE DU BASSIN DE VIE

Proposer systématiquement des solutions de stationnement sécurisés sur les aires de covoiturage.

DON.04 LE COMITÉ DES PARTENAIRES MOBILITÉ (CPM) : AU CŒUR DU SUIVI ET DE L'ÉVALUATION DU PDM

« Partie prenante de la révision de Plan de Mobilité sur des thématiques spécifiques (stationnement, mobilité inclusive, ...), le CPM veillera à la bonne mise en œuvre du PDM. »

Faire reposer sur du bénévolat la mise en œuvre du PDM, son suivi et son évaluation, nous semble une façon pour la Métropole de se dédouaner en cas d'échec... La Métropole doit veiller à la bonne mise en œuvre du PDM. En revanche le CPM doit être informé, associé et pris en compte dans les évolutions et du PDM.

ANNEXE 5 – Contribution de SOS GARES

Le Comité des Partenaires Mobilités du Conseil de Développement Durable de la Métropole s'est réuni le jeudi 7 décembre 2023 pour commencer à élaborer son avis sur le Plan des Mobilités de la Métropole. A cette occasion, notre association SOS Gares a pu constater que 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 l'utilisation du train comme mode de déplacement urbain à travers la mise en place du 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 et nous nous en félicitons, notre contribution aux réflexions et aux réunions du CPM n'y étant pas pour rien.

Par contre, nous pensons que le document ne prend pas suffisamment en compte la nécessité de développer le fret ferroviaire pour le transport des marchandises, dans une Métropole où est implanté le triage SNCF de Sotteville-les-Rouen, qui était un des plus grands d'Europe au moment où il fonctionnait au maximum de ses capacités.

Nous souhaiterions que soit élaboré une fiche action supplémentaire consacrée au fret ferroviaire LOG2- Des infrastructures ferroviaires au service du report modal.

De la même manière que la fiche action LOG-02-05 "Des infrastructure portuaires au service du développement du report modal " se propose de développer la multimodalité depuis et vers la Seine, nous proposons qu'Une fiche action détaille le travail qui pourrait être engagé avec SNCF Réseau, l'Etat et la Région Normandie pour favoriser un réel report modal vers le ferroviaire et réduire les importantes nuisances liées au transport routier (Rappelons que l'Etat s'est engagé à doubler la part du fret ferroviaire dans le cadre de la loi Climat et Résilience du 22/8/2021).

C'est ce que relevait le CESER dans sa note de mai 2023 sur les priorités régionales en matière de transport ferroviaire en proposant pour le fret 4 priorités :

- Libérer des capacités pour le fret sur les lignes existantes (notamment vers l'Ile-de-France avec la LNPN, Rouen-Le-Mans-Tours, ...)
- Poursuivre les aménagements concernant un transfert modal rapide dans les zones portuaires
- Relancer le wagon isolé avec remise à niveau de la chaîne de transport : embranchements particuliers et de zones, opérateurs de proximité, zone de triage (sur le port le nombre d'embranchements existant constitue un élément clé)
- Développement du feroutage au départ des ports normands avec création de "landbrige" (ponts terrestres de transit fret à développer via le mode ferroviaire).

Compte tenu de tous ces éléments, voici une note de SOS Gares récapitulant les éléments qui nous semblent essentiels à prendre en compte pour l'élaboration de cette fiche action.

Plan des Mobilités de la Métropole Normandie Rouen :

Contribution SOS Gares pour une fiche action– Janvier 2024

Préambule

Pour SOS Gares, le mode ferré tant de l'activité Voyageurs que Marchandises doit être appréhendé en cohérence et en complémentarité. C'est pourquoi, dans toute la mesure du possible, les propositions de notre collectif citoyen s'attachent à ne pas les dissocier et à vanter leur pertinence. En outre, rappelons que plus les infrastructures ferroviaires sont optimisées par des circulations de convois fret -sur notre département pouvant aisément circuler la nuit-, moins coûtent et sont subventionnés par l'argent des contribuables celles des trains de voyageurs. Nous déplorons que dans notre pays, le transport des marchandises par fer n'ait jamais relevé des prérogatives du service public, ce qui eut égard au péril climatique est préjudiciable et nous fonde à le revendiquer aujourd'hui avec encore plus d'acuité. Nous contestons, aussi, le coup de grâce donné par le gouvernement avec son plan du pire, celui de « discontinuité économique » démantelant Fret SNCF et mettant fin durablement au rail public en ce domaine d'activité.

Une dernière remarque qui vaut vis-à-vis de la volonté de la gouvernance politique de notre région, d'ouvrir à la concurrence sur ce territoire l'ensemble des lignes du service SNCF Voyageurs et notamment celles de l'étoile ferroviaire de Rouen d'ici à dix ans !

Nous ne sortirons pas de l'impasse des énergies fossiles sans renoncer au tout routier !

Sortir de l'impasse des énergies fossiles impose le rejet de toute action « climaticide ». De ce point de vue, sans réelle utilité publique, l'incongruité du projet de contournement autoroutier Est de Rouen -raccordement A 133-134- n'est plus à démontrer. La décision du gouvernement d'y mettre fin, après les déclarations de fin septembre du ministre des Transports, se fait dès lors attendre, et ce d'autant plus que l'efficacité du train est réelle et non contestable sur notre région !

La logistique y occupe une place prépondérante, singulièrement dans le périmètre de notre métropole avec déjà le transport : de céréales ; de conteneurs ; de déchets nucléaires ; d'automobiles ; de produits de la chimie, de la pétrochimie, de la métallurgie, de carrières... Ainsi que le transport à venir : des matériaux liés à la construction de l'EPR2 de Penly et des chantiers de grand carénage des centrales de Paluel et Penly ; des boues de port... La nécessité aujourd'hui de transférer sur le rail ces trafics, tout en renforçant ce secteur d'activité qu'est la logistique, pourvoyeur d'emplois, constitue un enjeu autant écologique qu'économique. Nous appelons, de fait, à électrifier les maillons manquants des lignes SNCF sur notre métropole ou à proximité de celle-ci, à l'instar des sections : bifurcation de Malaunay – Clères – Dieppe / Sotteville – tranchée couverte de Rouen Orléans / Oissel - Elbeuf-Saint-Aubin, voire et à terme les dessertes des gares de Louviers et d'Elbeuf ville (projet SERM ligne C défendu par notre collectif).

Enfin, pour ne s'en tenir qu'aux deux grands ports maritimes seinomarins de l'axe Seine que sont Rouen et Le Havre, cela passe par les doter de solutions de « pré et post-acheminement » ferrées, fiables et massifiées au service de la desserte de leurs hinterlands respectifs. La remise à niveau du triage de la gare SNCF de Sotteville-lès-Rouen en est le préalable pour répondre à l'accroissement projeté du volume des conteneurs transitant par ces deux ports. Elle se fait par ailleurs pressante avant même le triplement affiché sur la période 2025-2030 du volume transporté

au port du Havre, en passant de 75.000 à 225.000 conteneurs mis sur les trains, et d'atteindre les 1.600 trains par an¹⁴. Outre de permettre à ces trains complets l'accès à toutes les voies de services du triage de Sotteville pour y réaliser des opérations de stationnement, de tri, de manœuvre, de formation et de relais... cette gare constitue, comme pour celles en place des ports d'Anvers et de Rotterdam, un hub arrière en proximité de grande capacité, véritable fer de lance des mobilités de demain !

Dans ces conditions, l'actuelle étude menée par l'Établissement Infra Circulation de Normandie (EIC SNCF) prônant l'optimisation de l'exploitation du site, la concentration plus qu'elle ne l'est déjà voire la disparition de faisceaux de voies ou autres de ses infrastructures, ne peuvent que nous interpeller et avec nous, l'ensemble des conseillères et conseillers communautaires !

Avisé, le Comité de défense du triage SNCF de Sotteville, qui agit désormais par l'entremise de notre association SOS Gares observe sur le sujet dans le dernier rapport de la chambre régionale des comptes Normandie, axé sur la gestion de Sotteville-lès-Rouen¹⁵ : une comparaison osée du déclin du chemin de fer à l'identique de celle du textile dans la présentation de cette commune et l'importance que revêt pour elle, ses enjeux fonciers en raison du manque de ses réserves en la matière. De là à imaginer que ces réserves foncières sont à préempter sur ce site ferroviaire, il n'y a qu'un pas que, pour notre part, nous rejetons catégoriquement !

Desserte du port de Rouen, de sa zone industrielle et projets « Axe Seine », « Seine Sud » ...

Le port de Rouen avec ses six terminaux céréaliers -une capacité de stockage de 900.000 tonnes de céréales- est l'un des tout premier port à l'export de grains d'Europe occidentale¹⁶. Au plus fort des campagnes céréaliers, la desserte des infrastructures des quatre opérateurs qui y sont installés -Sénalia, Simarex, Soufflet/Socomac, BZ-, n'est en moyenne assurée qu'à hauteur seulement de 8 % par le ferroviaire -tous opérateurs confondus-, alors que quasi tous les silos sont embranchés au rail ?! Idem s'agissant de la desserte des entreprises implantées à sa proximité immédiate ou tout au long de ses 13 kilomètres de quai -38.000 hectares de Honfleur à la Métropole-. L'atout du ferroviaire, déjà en place, doit donc et entre autres, entrer en ligne de compte pour la reprise de l'activité papetière à Grand-Couronne. En outre, c'est la condition sine qua non pour que la transition sociale et écologique, que nous appelons de nos vœux, soit totale et cohérente avec les actions de sauvetage du site industriel des salariés de la papeterie Chapelle Darblay et des élus de la Métropole.

« Axe Seine » et « Seine Sud » sont des projets qui doivent également répondre à cette même logique souhaitée de transition sociale et écologique. « Seine Sud », possible zone d'activité industrielle de 800 hectares, quasi située au cœur de l'agglomération de Rouen, à la périphérie immédiate du fleuve, d'infrastructures routières et ferroviaires réunit toutes les conditions. En

Outre, le fait que cette zone jouxte le triage de la gare SNCF de Sotteville-lès-Rouen dans une région dotée de voies ferrées en majorité électrifiées, conforte cette visée.

¹⁴ Journal Les Échos : « Le rail et le fluvial, talon d'Achille du port du Havre », article du 3 novembre 2023 de Philippe LEGUELTEL

¹⁵ CRC Normandie – Rapport d'observations définitives Commune de Sotteville-lès-Rouen Exercices 2017 à 2021 –18 juillet 2023

¹⁶ En 2022, le port de Rouen est le 1^{er} port exportateur de céréales d'Europe occidentale. Il en a exporté 8,5 millions de tonnes (blé et orge principalement), un chiffre qui avoisine ses records historiques de 9 millions de tonnes.

La même chose prévaut vis-à-vis de l'ex-site du SERNAM, sis en plein cœur de la rive gauche de Rouen et, demain, à la périphérie immédiate de la gare ferroviaire Rouen Saint-Sever. Une localisation qui en fait une plateforme multimodale possible et idéalement placée pour la livraison de messageries et colis pour « les tout derniers kilomètres ».

En finir avec le modèle de concurrence déloyale qu'est la route...

Il faut en finir avec le modèle de référence pour le ferroviaire qu'est dorénavant la route. L'État, les Autorités Organisatrices des Transports régionales, les collectivités... ne peuvent plus s'obstiner à penser les mobilités en termes de concurrence, de compétitivité, dumping social à la clef. A contrario, ces mobilités doivent, sous maîtrise publique, répondre à des logiques de complémentarité, d'intermodalité, de préservation des écosystèmes, de l'environnement, de l'écologie, et au défi du risque climatique !

Plan des Mobilités, proposition de SOS Gares d'une fiche action axée sur la pertinence du fret ferroviaire

LOG : Logistique

LOG.02-6 Des infrastructures ferroviaires au service du développement du report modal.

Dorénavant, la trop faible part modale du ferroviaire dans le transport des marchandises à destination / expédition ou transitant par le territoire de la Métropole Rouen Normandie (moins de 10 % du trafic terrestre), les nuisances dramatiques qui résultent du « tout routier », nous imposent d'agir pour un réel report modal de la route vers le rail, sous maîtrise publique. Une action cohérente avec l'objectif du Gouvernement de doubler la part des marchandises transportées par le ferroviaire en France d'ici 2030.

Le port de Rouen avec ses 6 terminaux céréaliers d'une capacité totale de stockage de 900.000 tonnes de céréales, tous dotés d'installations terminales embranchées (ITE), doit donc pour leur desserte retrouver cette solution massifiée de « pré et post acheminement » ferrée. Solution extensible aux entreprises implantées tout au long de ses 13 kilomètres de quais ou à sa périphérie, déjà reliées au rail ou pouvant l'être aisément.

Les projets de reprise de l'activité papetière à Grand-Couronne, ceux liés au développement de l' « Axe Seine » et de « Seine Sud »... tout comme le triplement projeté sur la période 2025-2030 du volume réceptionné de containers au Havre, doivent par conséquent prendre en compte cet aspect de transition sociale et écologique.

Autant d'axes de progrès qui impliquent de mettre fin à l'abandon du triage de la gare SNCF de Sotteville-lès-Rouen, ce dernier pouvant constituer, outre sa fonction de tri et de formation de trains, un hub arrière de grande capacité pour les deux grands ports maritimes que sont Rouen et le Havre, à l'instar de ceux d'Anvers et de Rotterdam.

Enfin, la création d'une plateforme multimodale à la périphérie immédiate de la nouvelle Gare Rouen Saint-Sever permet d'assurer la livraison de messageries et de colis pour les « tous derniers kilomètres ».

Accompagner SNCF Réseau, l'État et la Région Normandie dans la mise en œuvre d'une stratégie multimodale développant le fret ferroviaire sur la Métropole Rouen Normandie en favorisant les actions suivantes :

- participer à l'élaboration d'un schéma d'accès spécifique au transport ferroviaire de marchandises à l'échelle du département ,
- développer le trafic ferroviaire lié au port de Rouen et aux entreprises implantées le long de la Seine ;
- engager les aménagements permettant un transfert modal sur les zones portuaires ,
- relancer le trafic du wagon isolé avec la remise à niveau du triage de la gare SNCF de Sotteville ,
- électrifier les maillons manquants des sections de lignes SNCF : Malaunay – Clères - Dieppe / Sotteville lès Rouen - Rouen-Orléans / Oissel - Elbeuf Saint Aubin et, à terme, les dessertes des gares de Louviers et d'Elbeuf Ville (projet SERM).

Dans un premier temps, la Métropole proposera aux autorités concernées d'engager avec les entreprises de la logistique (Amazon, La Poste,...), de la grande distribution, Haropa, le Marché d'intérêt national de Rouen (MIN)... une revue des installations terminales embranchées ferroviaires (ITE) et des infrastructures dédiées au fret ferroviaire sur son territoire.

Elle proposera également qu'un volet d'étude de desserte ferroviaire soit produit pour tout projet d'implantation d'entreprise stratégique, de plateforme logistique ou de parc d'activités d'intérêt régional ou métropolitain, singulièrement pour les projets éligibles au plan « France 2030 ».

Elle intégrera la complémentarité et les besoins du fret ferroviaire dans son projet de Service Express Régional Métropolitain.