



2^E FORUM

MOBILITÉS
ÇA BOUGE!

JEUDI 7 JUILLET 2022
à partir de 13h00
au Pavillon des Transitions (h20)

Construisons ensemble
nos déplacements de demain

Rendez-vous sur :
metropole-rouen-normandie.fr

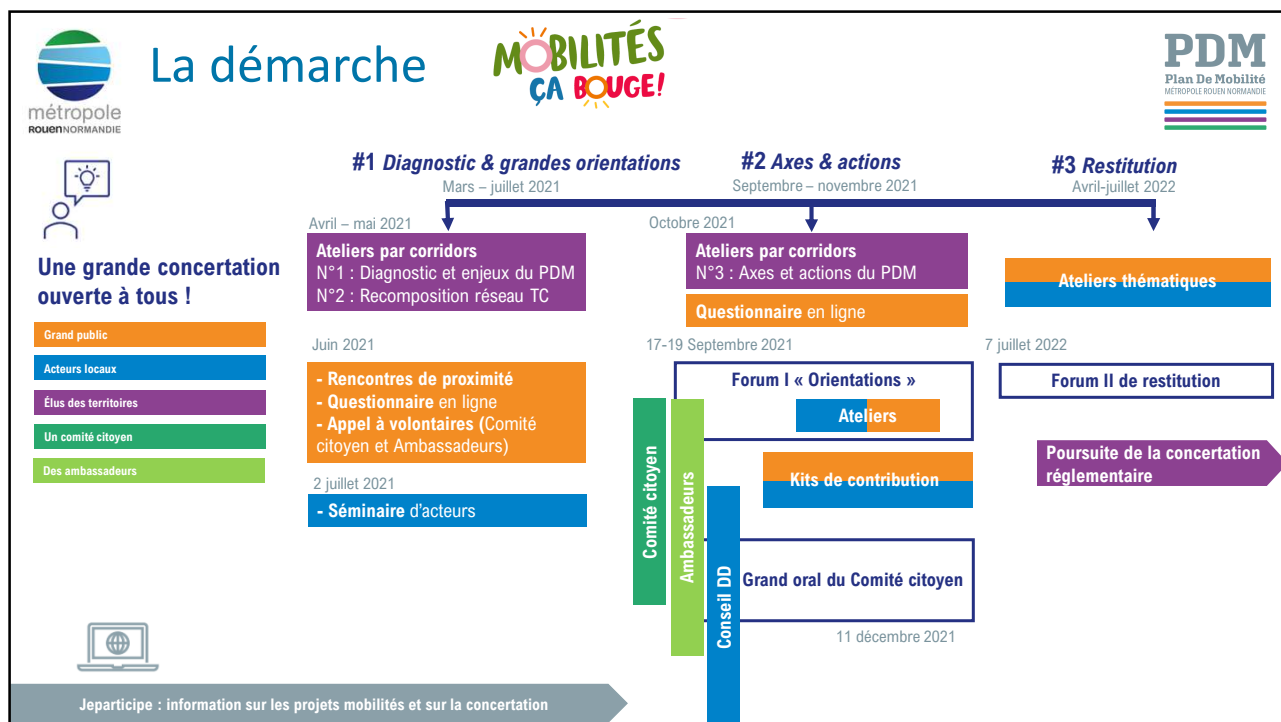



MOBILITÉS
ÇA BOUGE!

FORUM

Judi 7 juillet

Bilan quantitatif de
la concertation



Les modalités en images Phase 2

métropole rouen NORMANDIE

PDM Plan De Mobilité METROPOLE ROUEN NORMANDIE

Ateliers corridors : 3^{ème} série **17** Questionnaire n°2 **485**

Forum 1 **50**

Tribunal des mobilités

Ambassadeurs **43**

Comité citoyen **17**

Vidéomathon **34**

Kit de participation

18 propositions issues du Comité citoyen

Conclusion

métropole rouen NORMANDIE

MOBILITÉS ÇA BOUGE!

PDM Plan De Mobilité METROPOLE ROUEN NORMANDIE

1 000 à 1 500 participants au total

Plusieurs milliers de contributions

Une mobilisation inégale mais de grandes orientations qui se dégagent

Plus d'infos ci-après dans la présentation du bilan qualitatif !

Un bilan complet sera annexé à la délibération finale d'approbation du PDM



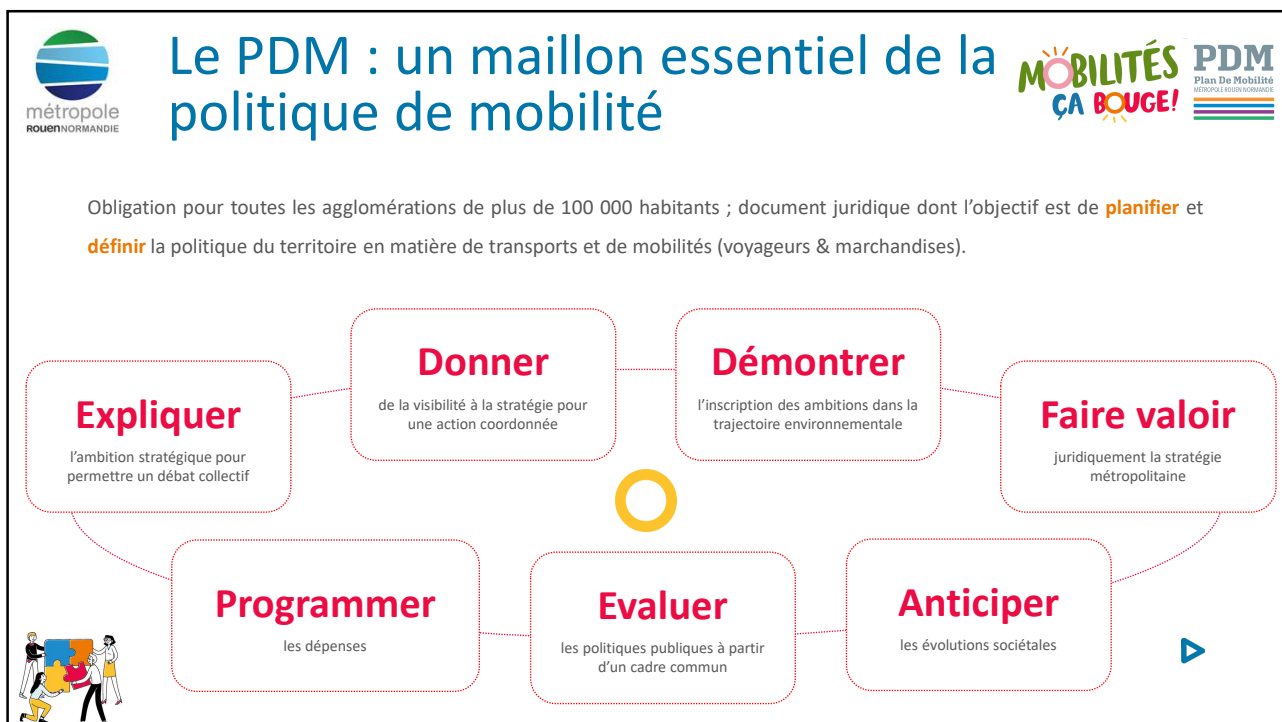

MOBILITÉS ÇA BOUGE!

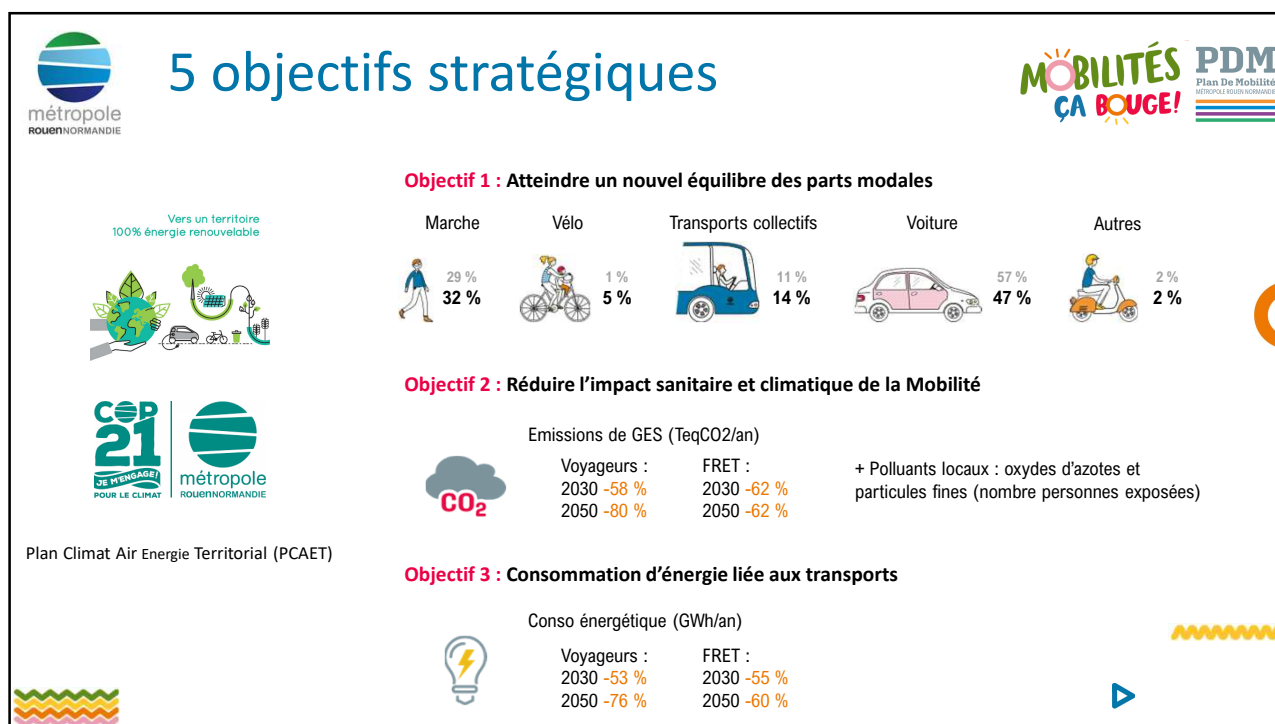
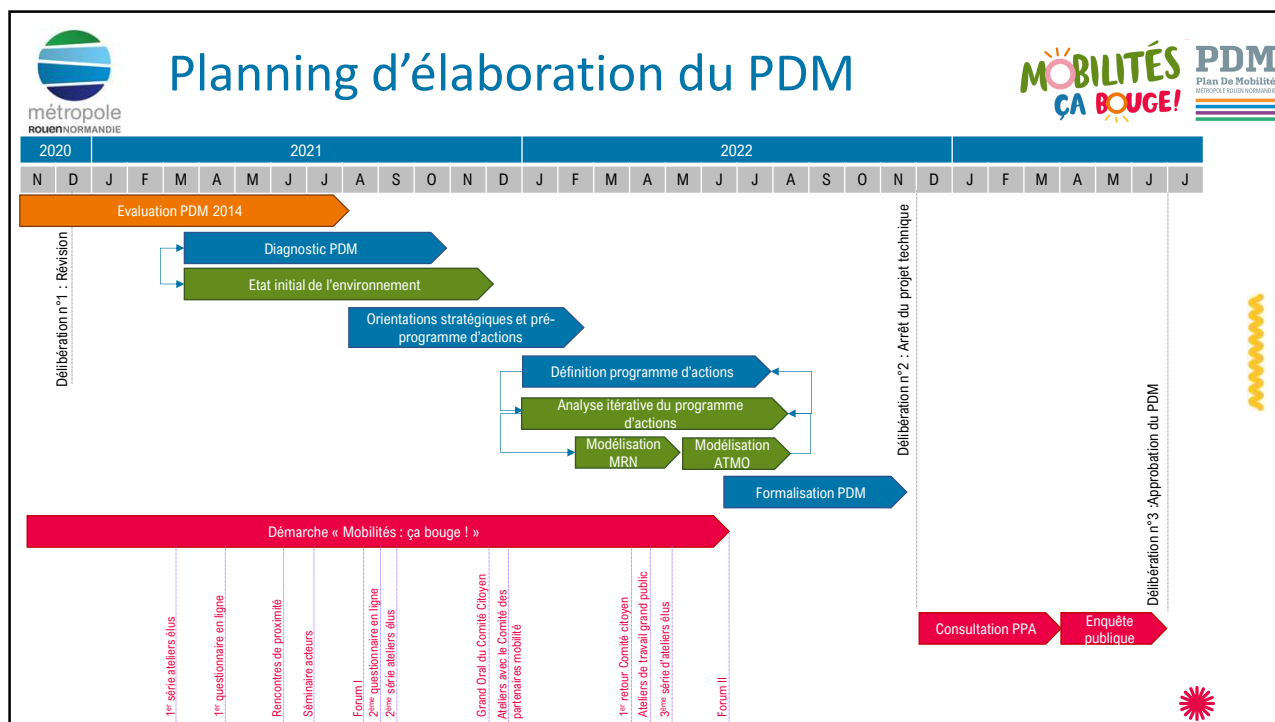
Le PDM

FORUM

Jeudi 7 juillet

7







5 objectifs stratégiques




Objectif 4 : Augmenter le taux d'occupation des véhicules



Taux 2017 : **Tous motifs (1,36)** + Focus sur **Domicile-travail/étude (1,03)**

LOM (2020) : Le Gouvernement se fixe l'objectif de **trippler le nombre de trajets covoiturés** au quotidien.

L'ADEME prévoit dans ses scénarios « **transition 2050** », un taux d'occupation des véhicules compris entre **1,51 et 1,9** (trajets quotidiens + longues distances)

Quels objectifs à l'échelle de la Métropole Rouen Normandie ?

Objectif 5 : Coût de la mobilité



Evolution de la **dépense publique** (*optimisation = efficacité d'un euro dépensé au regard de l'évolution de fréquentation des modes*)

Diminution du budget mobilité pour les ménages
(des tendances générales et/ou par modes de déplacement)





Une démarche territorialisée et évolutive






1 territoire = 9 corridors de mobilité

Approbation

Révision



2023

2025

2030

Clause de revoyure









Les tables rondes






14h45-15h30 **Table ronde n°1**

La mobilité en zone peu dense : pour un territoire plus accessible



16h-16h45 **Table ronde n°2**

Le partage équilibré de l'espace public : une mobilité qui tient compte des plus vulnérables



16h45-17h30 **Table ronde n°3**

Vers la neutralité carbone : quelles nouvelles carburations ?







Tables ronde n°1




La mobilité en zone peu dense : pour un territoire plus accessible

Les intervenants :

- Sébastien TREJBAL**, chargé d'études au CEREMA
- Christophe BOUILLON**, Maire de Barentin et Président de la communauté de communes Caux-Austreberthe
- Bernard CHAMPEAUX**, Président du CPTC (Comité Pour les Transports en Commun)
- Anne BOISSEAUX**, Cheffe de service Management de la Mobilité et Information Multimodale au Syndicat des Mobilités de l'Aire Grenobloise







Tables ronde n°2



Le partage équilibré de l'espace public : une mobilité qui tient compte des plus vulnérables

Les intervenants :

- **Stein VAN OOSTEREN**
- **Juliette BIVILLE**, Conseillère métropolitaine déléguée aux modes actifs de déplacement à la Métropole Rouen Normandie
- **Guillaume GRIMA**, Membre de l'association Sabine et trésorier de l'association *Effet de serre toi-même !*



Tables ronde n°3



Vers la neutralité carbone : quelles nouvelles carburations ?

Les intervenants :

- **Isabelle MOULIN**, Directrice de l'Environnement et des Moyens Techniques à la Ville de Malaunay
- **Aurélien BIGO**, Chercheur
- **Nelson DE OLIVEIRA**, Directeur délégué de l'Institut Carnot
- **Mélanie SAUDO**, Responsable du Pôle Management des Mobilités à la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées








Jeudi 7 juillet



21





Témoignages

Les témoins :

- Bastien MODARD, membre du Comité citoyen
- Séverine MARTORELL, ambassadeur de la mobilité
- Guillaume PRIETO, ambassadeur de la mobilité
- Caroline DEGRAVE, membre du Conseil de Développement Durable
- Alain GOUSSAULT, membre du Conseil de Développement Durable










FORUM

Jeudi 7 juillet

Bilan qualitatif de la concertation

Le PDM


23



Les enseignements de la démarche de concertation




Le **vélo** au cœur des
mobilités de demain



L'amélioration des **transports**
en commun pour
accompagner les
changements



Une place de la
voiture toujours
importante mais à
optimiser



Un partage de **l'espace public** à
rééquilibrer et à apaiser





Une **intermodalité** à
concrétiser plus
fortement



Une mobilité plus
inclusive



**ZONE A FAIBLES
EMISSIONS
MOBILITÉ**
100% EnR

La mobilité, un rôle
important dans la
transition écologique
(dont 100 % EnR)



Une forte prise de
conscience sur **l'évolution
des comportements**

Le vélo au cœur des mobilités de demain

Retours

« Un vélo électrique, cela coûte très cher, c'est pas forcément accessible »

« L'évolution des comportements ne peut être effective, même avec une bonne campagne de communication, tant que les infrastructures vélo ne suivent pas »

« Il faut aider les gens à faire du vélo, ce n'est pas si simple de savoir comment s'équiper, où se diriger, où garer son vélo... »

« Pour inciter les gens à faire du vélo, il faudrait plus de soleil dans la région, mais ça va être dur... »

« La topographie du territoire explique probablement la faible part modale du vélo chez nous »

« De nombreuses pistes cyclables existent, mais sont tellement en mauvais état qu'on ne peut pas les utiliser... ça ne sert pas à grand-chose ! »

« Mettre en place des funiculaires avec possibilité d'accueil des vélos pour faire face aux fortes pentes »

« Quand vous habitez à Bonsecours et que vous travaillez à Rouen, le soir vous voulez juste rentrer chez vous, pas faire du sport »

« Transformer les lignes ferroviaires non exploitées en itinéraires pour les modes actifs »

Le vélo au cœur des mobilités de demain

Synthèse

« Le défi de la **topographie** »

« C'est la sensation pour les cyclistes d'être **mêlés au flux des voitures** qui circulent à grande vitesse qui crée cette **insécurité** »

« La nécessité de **renforcer les infrastructures cyclables** pour rendre le vélo plus attractif »

« Un espoir de changement par la **sensibilisation** et la **pédagogie** »

« Le manque de **stationnement vélo sécurisé** est un frein à la pratique »



Le vélo au cœur des mobilités de demain




Des premiers actes forts, sur lesquels s'appuyer pour un véritable **Plan vélo métropolitain** :

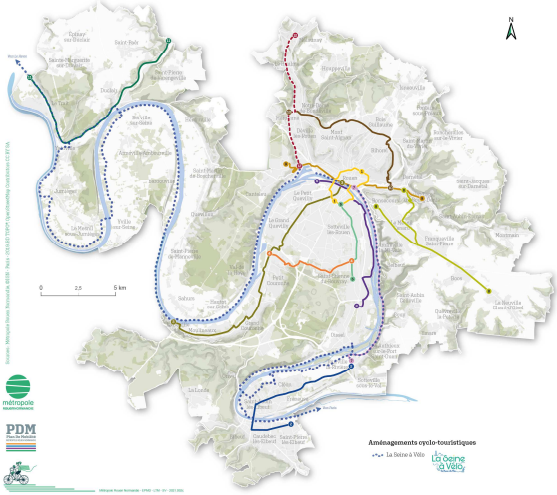
Réseau Express Vélo



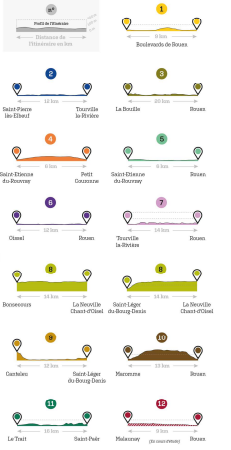
Lovélo



MÉTROPOLÉ ROUEN NORMANDIE
les itinéraires du Réseau Express Vélo



Itinéraires du Réseau Express Vélo :



Aménagements cycle-touristiques
« Ici, la Seine à Vélo »



Le vélo au cœur des mobilités de demain




Infrastructures cyclables

- Réseau Express Vélo (REV)
- Réseau Interconnecté Vélo (RIV)
- Aménagements de proximité

Services pour faciliter l'usage du vélo

- Location vélo de moyenne et longue durée
- Extension du service de Vélo en Libre Service (VLS)

Stationnement vélo sur voirie

Stationnements adaptés et sécurisés sur l'espace public :

- Courte durée : arceaux vélo
- Moyenne durée : arceaux abrités
- Longue durée : box à vélo sécurisé

Défi de la topographie

- Emport des vélos dans les bus
- Lovelov
- Intermodalité vélo/transports en commun

Aides matérielles incitatives

- Acquisition de vélo
- Entretien des vélos (logique du « savoir faire »)
- Ateliers autoréparation fixes et mobiles

Stationnement vélo résidentiel

- Stationnement sécurisé au sein des parkings en ouvrage
- Future révision du PLUi
- Bailleurs sociaux et copropriétés

Retours

Forum MOBILITÉS CA BOUGE!

métropole rouennormandie

MOBILITÉS CA BOUGE! PDM Plan De Mobilité métropole rouennormandie

« Un vélo électrique, cela coûte très cher, c'est pas forcément accessible »

« Comment les ouvriers des zones industrielles peuvent utiliser les transports pour aller travailler si leur usine n'est pas desservie au moment où ils travaillent ? »

« Systématiser les abribus munis de bancs à chaque arrêt »

« Développer les liaisons entre communes périphériques permettrait de réduire drastiquement certains temps de trajet »

« Essayez de vous passer de votre voiture le week-end quand vous habitez à Houpeville ou à Jumièges : impossible ! »

« Les lignes qui desservent des lieux de spectacles doivent circuler le soir quand le spectacle est terminé »

« Le temps de trajet doit être plus court en transport qu'en voiture, c'est le critère n°1 pour les gens »

« Actuellement il est plus rapide de faire Elbeuf-Rouen en voiture qu'en train »

« Faire évoluer les TEOR en tramway, les FAST en TEOR, les TER en RER métropolitain »

Synthèse

métropole rouennormandie

MOBILITÉS CA BOUGE! PDM Plan De Mobilité métropole rouennormandie

« La question du **confort** »

« Augmentation des **fréquences et amplitudes horaires** : des leviers à actionner pour favoriser le report modal »

« Une forte volonté d'**amélioration du maillage** du territoire par les transports en commun »

« Le **temps de trajet doit être plus court en transport qu'en voiture**, c'est le critère n°1 pour les gens »



L'amélioration des transports en commun pour accompagner les changements



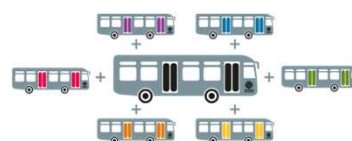
Des premiers actes forts, sur lesquels s'appuyer pour améliorer les **transports en commun**



Réseau en étoile



Réseau en grille



Densifier l'offre



L'amélioration des transports en commun pour accompagner les changements



Etoile ferroviaire rouennaise

Projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie
et d'une Nouvelle Gare d'agglomération

Réseau Express Métropolitain

Intégration tarifaire

Pôles d'échanges multimodaux aux abords des gares

Liaison ferroviaire Rouen-Louviers



Liaisons interurbaines

Coordination des réseaux

Recomposition de la desserte péri-urbaine



Le réseau de transports en commun urbain

Attractivité du réseau de TCU

Mise en accessibilité du réseau

Opportunité nouvelles traversées de la Seine
(navette fluviale)

Schéma stratégique du réseau structurant 2035

Recomposition de la desserte péri-urbaine



Une place de la voiture toujours importante mais à optimiser

Retours

FORUM MOBILITÉS ÇA BOUGE!

« C'est agréable de ne pas être en voiture toute seule et ça fait baisser mon empreinte carbone »

« Si le stationnement est trop cher, c'est la double peine pour ceux qui n'ont pas le choix car ils habitent à la campagne ou ont des enfants à transporter : ils polluent et ils paient »

« Il faut sensibiliser les automobilistes sur la réduction des vitesses, par exemple avec des radars pédagogiques »

« Créer des voies réservées au covoiturage sur certains grands axes »

« Avoir la chance de trouver quelqu'un qui va au même endroit que soi c'est bien, mais comment fait-on au retour si la personne ne souhaite pas rentrer à la même heure ? »

« Circuler en voiture est trop facile, la Métropole a l'air d'être faite pour ça »

« Dans certaines zones, réserver le stationnement uniquement aux résidents »

« A la campagne, les gens n'ont pas le choix »

« Il faudrait interdire l'usage de la voiture en ville après 22h »

Une place de la voiture toujours importante mais à optimiser

Synthèse

« Un mode de transport bien **ancré dans les habitudes** »

« La **vitesse** des véhicules : une préoccupation importante »

« Des **territoires dépendants de la voiture** à défaut d'alternatives crédibles »

« Une part modale à diminuer principalement pour des **raisons environnementales** »

« Les infrastructures routières, où les vitesses sont élevées, **fracturent et isolent** certains territoires »

« Le **covoiturage** : un mode de déplacement peu utilisé mais amené à se développer »

« Le **stationnement**, un maillon fort de la politique de mobilité mais qui fait débat »



Une place de la voiture toujours importante mais à optimiser






Un usage partagé du véhicule particulier

- Services de covoiturage
- Réseau d'aires de covoiturages à l'échelle de l'aire urbaine (stratégie interterritoriale)
- Expérimentation voies réservées
- Service(s) d'autopartage



Une stratégie métropolitaine de stationnement

- Observatoire du stationnement métropolitain
- Schéma métropolitain du stationnement :
 - création d'un « Comité stationnement »
 - extension des zones réglementées et payantes
 - optimisation des capacités du privés
- Mutualisations des parkings
- Stationnement des deux roues motorisés



Une maille routière ajustée

- Capacité des pénétrantes du territoire
- Nœuds routiers du territoire (Tête nord du Pont Flaubert, ...)



Modération des vitesses

- Schéma stratégique de la modérations des vitesses



Une place de la voiture toujours importante mais à optimiser






Un usage partagé du véhicule particulier

- Services de covoiturage
- Réseau d'aires de covoiturages à l'échelle de l'aire urbaine (stratégie interterritoriale)
- Expérimentation voies réservées
- Service(s) d'autopartage



Une stratégie métropolitaine de stationnement

- Observatoire du stationnement métropolitain
- Schéma métropolitain du stationnement :
 - création d'un « Comité stationnement »
 - extension des zones réglementées et payantes
 - optimisation des capacités du privés
- Mutualisations des parkings
- Stationnement des deux roues motorisés



Une maille routière ajustée

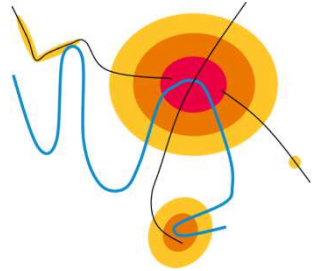
- Capacité des pénétrantes du territoire
- Nœuds routiers du territoire (Tête nord du Pont Flaubert, ...)



Modération des vitesses

- Schéma stratégique de la modérations des vitesses

Une intensité selon la distance aux cœurs d'agglomération et pôles de vie





Un partage de l'espace public à rééquilibrer et à apaiser en faveur de la marche



Retours



« Il y a un problème de coexistence des différents modes de déplacement dans les petites rues »

« L'état des trottoirs doit être amélioré pour inciter les gens à marcher »

« Il n'y a pas de cohérence entre les zones 30, elles sont discontinues, il faut améliorer la lisibilité de l'espace sinon elles sont peu utiles, on ne sait jamais où on est et du coup personne ne respecte »

« Les vélos qui roulent sur les trottoirs ce n'est pas possible, surtout si on a une poussette ou un fauteuil roulant »

« L'aménagement de pistes cyclables peut contribuer à réduire la vitesse car cela réduit l'espace dévolu à la voiture »

« Matérialiser les aménagements cyclables par un code couleur similaire dans toute l'agglomération »

« Peut-être que s'il y avait des pistes cyclables, les vélos arrêteraient de rouler sur les trottoirs ! »

« Mobiliser des stratégies d'aménagement pour réduire la vitesse, comme la mise en place de chicanes ou de chaussidoux »

« En tant que femme, je me sens en insécurité si je rentre à pied le soir »



Un partage de l'espace public à rééquilibrer et à apaiser en faveur de la marche



Synthèse



« La recherche d'**espaces publics apaisés** »

« Le **rue traditionnelle** n'a **plus vraiment de sens** »

« Mieux entretenir et valoriser les **sentiers pédestres** en capitalisant sur le regain d'intérêt pour la « **marche loisir** »

« La question des **conflits d'usage** et du **respect** de la place de chacun à résoudre »

« Un rééquilibrage des parts modales qui implique la **réorganisation des voiries** »

« **L'école est la 1^{ère} étape** sur le trajet du travail, **elle influence** la chaîne et le mode de déplacement »



Un partage de l'espace public à rééquilibrer et à apaiser en faveur de la marche

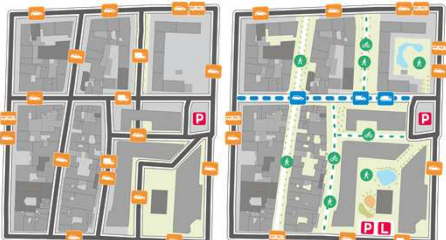




Marchabilité

Plan marche
- Schéma métropolitain des centralités pacifiées
- « Boîte à outils des bonnes pratiques »

Expérimentation « quartier sans voiture »





Un espace public accueillant

Un espace public accueillant
Une Métropole des enfants
Un espace public renaturé

Un réseau viaire hiérarchisé pour intégrer les mobilités actives



Une intermodalité à concrétiser plus fortement



Retours



« Il faut développer les parkings relais et mieux les jalonner »

« Développer les P+R permettrait d'éviter le stationnement sauvage aux terminus »

« Beaucoup d'habitants travaillent à Paris, il faut renforcer les transports en commun qui vont vers la gare »

« Créer des plateformes porte-vélos à l'arrière des bus actuels »

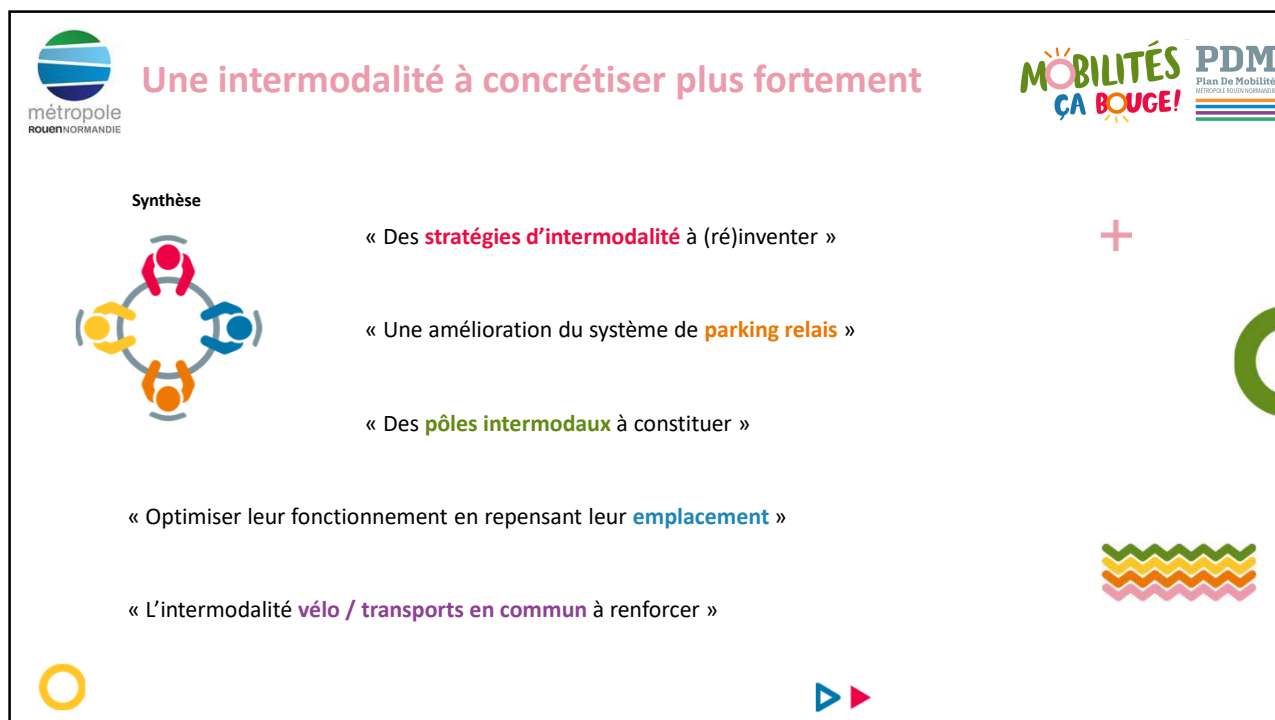
« Multiplier les bacs de traversée de la Seine en permettant d'y embarquer un vélo »

« Il faut encourager le rabattement vélo vers les transports en commun, notamment sur les plateaux, pour ne pas décourager la pratique du vélo »

« Construire de nouveaux parkings relais aux entrées de la zone concernée par la ZFE, pour y stationner les véhicules non conformes »

« Il faut améliorer la qualité de l'information aux grands terminus ou autour des P+R, sur les différentes possibilités de mobilité »

« Les difficultés de connexion entre les différents modes ne facilitent pas la prise de décision de laisser sa voiture au garage »





Une mobilité plus inclusive




Retours




Synthèse



« Dans certains villages en bord de Seine, quand les bacs ne passent pas les jeunes restent chez eux »

« Proposer la location de véhicules non-polluants à bas coût pour ne pas isoler les plus précaires à cause de la ZFE »

« Encore beaucoup trop d'obstacles (racines, bosses, installations commerciales sur les trottoirs...). Il faut penser aux personnes en fauteuil et non voyantes »



Deux **facteurs d'exclusion à atténuer** :

L'**isolement géographique**, particulièrement en milieu rural, parfois accentué par la présence de barrières géographiques ou infrastructurelles

Les **situations individuelles** : PMR et personnes à faible revenus



Une mobilité plus inclusive






Des mobilités plus inclusives et solidaires

Une tarification des services de mobilité plus solidaire

Plateforme de mobilité solidaire



Des services de mobilités accessibles

Des mobilités accessibles

Agenda d'accessibilité programmé

Evolution service Handistuce

Accessibilité des outils numériques des mobilités

Compatibilités des applications et des plateformes d'aide avec les différents types de handicap

Diffusion des informations concernant l'accessibilité des arrêts et des itinéraires



La mobilité, un rôle important dans la transition écologique




Retours




Synthèse



« Il faut des bus moins polluants, pour que les enfants arrêtent de respirer les pots d'échappement »

« Développer une navette électrique aérienne sur rail fonctionnant à l'énergie solaire »

« C'est à la ville de s'adapter aux nouvelles mobilités et non l'inverse, par exemple en produisant localement l'énergie verte qui alimentera les transports publics électriques »

Un objectif métropolitain de **100% EnR en 2050** régulièrement rappelé

Le **changement de comportement** et le **report modal** pour diminuer les gaz à effet de serre apparaissent plus prégnant que la seule décarbonation des mobilités.



La mobilité, un rôle important dans la transition écologique




ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ



La décarbonation des mobilités

- Evaluer les impacts de la mise en œuvre de la ZFEm
- Accompagner la mise en place de la ZFEm (aide au renouvellement, sensibilisation, ...)
- Renouveler la flotte métropolitaine vers le 100% EnR
- Poursuivre le développement d'un système de bornes de recharges électriques
- Définir une stratégie soutenable de diversification des énergies de mobilités
- Développer le biogaz pour les véhicules d'ordures ménagères





Une forte prise de conscience sur l'évolution des comportements



Synthèse



« Des **idées reçues** à contrer »

« Pour une **politique d'incitation** plutôt que de restriction »

« L'**éducation** et la **sensibilisation** comme vecteur au changement »

« Ne pas inscrire les messages dans **une logique de culpabilisation** »

« La connaissance des **pratiques et usages** pour mieux comprendre et adapter »



« Une priorité à donner **aux plus jeunes** à travers la sensibilisation dans les **écoles** »



D'autres thématiques à intégrer à la réflexion



Transports de marchandises et livraisons urbaines

Réglementation et contrôle des livraisons urbaines

Lieux de rupture de charge

Proposer des aires de livraisons fonctionnelles et disponibles

Accompagner la multimodalité des flux marchands (logistique fluviale / fret ferroviaire)

Favoriser l'accueil de solutions de logistique urbaine (une charte logistique)



Innovation

Réflexion drone

Navette autonome

Mix : laboratoire des mobilités innovantes

