PDM
Plan De Mobilité
MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE

RAPPORT

COMITÉ CITOYEN

SEPTEMBRE - NOVEMBRE 2021

MOBILITÉS ÇA BOUGE!
Métropole Rouen Normandie

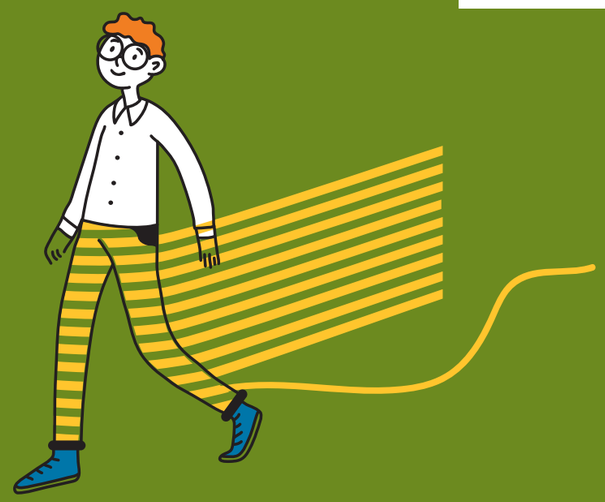
European Union
URBACT Driving change for better cities
UPBEN PACT Together towards zero net energy cities
JE PARTICIPE!
métropole ROUENNORMANDIE

SOMMAIRE

PRÉAMBULE 4
La méthode utilisée

INTRODUCTION 6
Nos motivations
et notre vision des mobilités

- Faire face à l'urgence climatique
- Améliorer notre cadre de vie
- Adopter une vision d'avenir
- Concilier l'intérêt collectif et les intérêts individuels : adapter la mobilité à tous
- Rééquilibrer les parts modales



NOS PROPOSITIONS 8

Pour sensibiliser et accompagner le changement des pratiques
1. Créer une application mobilité
2. Développer un service d'autopartage métropolitain en milieu périurbain
3. Mettre en place une subvention pour l'achat ou la réparation d'un vélo
4. Faire de l'école un tremplin pour la mobilité douce
5. Développer les services de location de vélo et expérimenter la location de trottinettes électriques à la demande
6. Intégrer les enjeux des mobilités douces dans le monde du travail

Pour mieux partager l'espace public en faveur des mobilités douces
7. Piétonniser le centre-ville de Rouen
8. Apaiser et sécuriser les abords des écoles
9. Développer des zones de rencontre
10. Augmenter en quantité le mobilier urbain et revégétaliser les rues
11. Encourager la pratique du vélo par la qualité et la sécurisation des aménagements

Pour développer l'usage des transports en commun
12. Faire évoluer les TEOR en tramways et les FAST en TEOR
13. Convertir les lignes TER existantes en RER métropolitain
14. Rendre les transports en commun plus accueillants, plus sécurisés et plus fonctionnels
15. Développer les parkings relais et aires de covoiturage en liaison avec les lignes de transport structurantes
16. Élargir l'offre tarifaire des transports en commun aux familles
17. Augmenter les fréquences et élargir les horaires
18. Développer la navette fluviale

SYNTHÈSE 18
La frise chronologique
de nos propositions

CONCLUSION 19
L'avenir du Comité citoyen

PRÉAMBULE La méthode utilisée

Ce rapport a été rédigé par les 17 membres du Comité citoyen « Mobilités », organisé par la Métropole de Rouen Normandie dans le cadre de la concertation « Mobilités : ça bouge ! ».

Les 17 citoyens qui composent le Comité ont été sélectionnés parmi près de 200 candidats de manière à constituer un groupe représentatif de la diversité des points de vue des habitants de la Métropole.

La composition du groupe a respecté les principes suivants :

• Une représentativité maximale des habitants de la Métropole sur des critères sociodémographiques (genre, classe d'âge, catégorie socioprofessionnelle, type d'occupation du logement, composition familiale, taille de la commune d'habitation)

• Une diversité des fréquences d'utilisation de différents modes de déplacement (voiture, vélo, deux-roues motorisés, transports en commun, covoiturage, marche) : chacun de ces modes est utilisé quotidiennement par un ou plusieurs citoyens, chacun de ces modes n'est jamais utilisé par un ou plusieurs citoyens.

• Une répartition spatiale qui assure la représentation de chacun des 9 corridors de mobilité définis par la Métropole.

Les citoyens se sont réunis lors de 3 week-ends de travail, selon le programme suivant :

18 et 19 septembre
au Cocorico,
107 allée François Mitterrand à Rouen

• Introduction de Sylvie Nicq-Croizat, Vice-présidente de la Métropole Rouen Normandie en charge de la démocratie participative, de la co-construction citoyenne, de l'open data
• Présentations et cadrage de la démarche
• Formation aux enjeux de la mobilité à la Métropole par Isadora Guerra, Responsable du service Participation et citoyenneté, Bruno Tisserand, Directeur Mobilités et Exploitation des Transports et Clément Contant, Chef de projet au Laboratoire Territoire et Mobilités
• Définition d'une vision commune des mobilités par groupes puis en plénière
• Identification des thèmes à approfondir et des personnes à auditionner
• Participation au Tribunal des Mobilités pour entendre différents arguments sur les choix de pratiques de mobilité

16 et 17 octobre
au Muséum d'Histoire Naturelle,
198 rue Beauvoisine à Rouen

• Débat controversé sur les choix de pratiques de mobilité
• Audition de 3 spécialistes sur les 3 thèmes identifiés :
- Agathe Colleony, Chargée d'études spécialisée en sciences comportementales à la Métropole Rouen Normandie, sur le thème « Sensibilisation au changement et accompagnement »
- Bernard Champeaux, Président du CPTC (Comité Pour les Transports en Commun), sur le thème « Les transports collectifs »
- Nina Harat, Chargée d'opérations de voirie à la Métropole Rouen Normandie, sur le thème « Aménagements et partage de l'espace public » (sous forme d'une marche exploratoire en extérieur)
• Premières propositions par groupes
• Arbitrages et consolidation des premières propositions en plénière
• Rédaction par groupes puis relecture en plénière du récit (les parties du rapport qui ne sont pas les propositions)

20 et 21 novembre
au siège de la Métropole,
108 allée François Mitterrand à Rouen

• Rédaction par groupes puis relecture en plénière des propositions
• Relecture générale de l'ensemble du rapport
• Adoption du rapport

Entre les week-ends, les citoyens qui le souhaitaient ont pu poursuivre leurs échanges et approfondir leurs réflexions via deux outils numériques : un groupe Teams et un document partagé Google Sheet.
Ils ont également auditionné en visioconférence le 16 novembre Guillaume Caron, Directeur de la Police Municipale et de la tranquillité publique à la Ville de Rouen et Kader Chekhemani, Adjoint au Maire en charge de la Tranquillité publique, du stationnement et de la propreté à la Ville de Rouen.
Le Comité citoyen a été animé par Élodie Petit et Robin Bénévent, consultants à Res publica, un cabinet de conseil spécialisé dans les démarches de démocratie participative mandaté par la Métropole Rouen Normandie pour un accompagnement dans l'organisation et l'animation de la concertation « Mobilités : ça bouge ! ».

QUELQUES EXPRESSIONS DES CITOYENS

Ce comité a été l'occasion de belles rencontres

Toutes nos différences, réunies dans ce comité, ont permis un travail riche et dense

J'ai été épatée de ce que peut produire l'intelligence collective !

Écoute, dialogue, bienveillance : les recettes d'un beau travail !

Nous avons eu des débats parfois animés, mais toujours positifs

Je suis heureuse d'avoir participé à ce comité

On a trouvé, entre nous, un consensus constructif face à l'enjeu

Le Comité Citoyen a été pour moi des moments forts, d'échanges, d'idées et de rencontres intergénérationnelles dans un seul but : le « Vivre ensemble « autour d'un Projet « la Mobilité pour Tous ». Merci à toutes et à tous de m'avoir permis de vivre cela »

INTRODUCTION
Nos motivations et notre vision des mobilités

Alors que la question de la transition écologique est omniprésente, nous nous inscrivons dans la volonté d'apporter une vision nouvelle et future de ce que pourrait être la mobilité de demain. Nous sommes des citoyens de tous horizons et de tous âges qui avons travaillé à définir des propositions d'amélioration et de modifications du système actuel sur la base de nos expériences et de nos pratiques.

Notre rôle est d'alimenter la réflexion de la Métropole Rouen Normandie en vue de la réalisation du Plan De Mobilité (PDM) qui l'engage sur les dix prochaines années et au-delà. Aussi, nos propositions devront être analysées par les élus et adaptées en fonction de la faisabilité de celles-ci.

Faire face à l'urgence climatique

Dans le cadre de la COP21 locale, la Métropole s'est engagée dans la transition sociale-écologique. Au regard des problématiques environnementales actuelles, il est **urgent d'agir**. Les modes de déplacement génèrent des pollutions sonores, visuelles et atmosphériques ; **repenser la mobilité** au sein du territoire permet d'actionner des leviers pour les réduire et enclencher la décarbonation. Il est aujourd'hui impératif de **renforcer la mise en place de mobilités plus durables** et tendre vers des déplacements plus sobres et réfléchis.

Pour une Métropole plus verte, plus vertueuse et au service de toutes et tous !

Améliorer notre cadre de vie

Nos propositions doivent contribuer à un **meilleur cadre de vie qui favorise le vivre ensemble et le bien-être des citoyens au sein de la métropole.** Cela nécessite que la métropole s'adapte aux habitants pour leur offrir un environnement apaisé et qui intègre la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

L'aménagement des territoires doit être repensé pour diminuer les déplacements en développant de nouveau le tissu local de proximité (associatif et économique) et en repensant les projets d'urbanisme afin de favoriser des modes de déplacement doux.

Adopter une vision d'avenir

Nous payons actuellement les erreurs du passé et si nous n'agissons pas, les générations futures les paieront encore plus cher. Il nous est donné l'opportunité, aujourd'hui, de **construire l'avenir du territoire métropolitain et de ses citoyens.** La Métropole a la responsabilité de mettre en pratique, dès à présent, une politique d'aménagement urbain, de partage de l'espace public, de mobilité des populations, qui prenne en compte les évolutions démographiques, économiques, sociales dans le respect de l'environnement, du vivre ensemble et du bien-être de chacun.

Nous attendons que nos propositions soient transformées en actions dès que possible. Ces propositions relèvent d'une cohérence globale et d'une vision à long terme. C'est pourquoi nous attendons de nos élus qu'ils s'engagent et créent les conditions pour que ces actions soient mises en œuvre dans la durée, sans être remises en cause à chaque changement de mandature. Le temps politique ne doit pas être un obstacle à la mise en œuvre de ces actions, qui sont urgentes et doivent nous rassembler autour d'une vision commune, au-delà des considérations partisanes.

Concilier l'intérêt collectif et les intérêts individuels : adapter la mobilité à tous

Notre objectif est **d'accompagner le citoyen dans sa prise de conscience de l'intérêt commun** : l'aider à accepter de faire évoluer ses habitudes, que chaque effort individuel amène à une évolution importante vers le progrès commun. Nous nous engageons, par ces propositions, à inclure chaque individu, avec ses spécificités et besoins particuliers.

La transition doit se faire par le dialogue, la pédagogie, de manière apaisée.
Il ne s'agit donc pas d'imposer des actions punitives et d'opposer les usagers les uns aux autres, mais bien de trouver des solutions qui prennent en compte les besoins de chacun sur l'ensemble du territoire métropolitain.

Ainsi, nous ne souhaitons pas stigmatiser les usagers motorisés, mais plutôt leur offrir des alternatives correspondant à leur mode de vie.

La mobilité de demain doit également favoriser la dynamique urbaine et économique territoriale en proposant des déplacements fluides, apaisés et harmonisés, que ce soit en milieu urbain ou périurbain, sur le territoire de la Métropole et hors-Métropole.

Cela va de pair avec une évolution de l'urbanisme et le **développement de nouvelles centralités.**

Rééquilibrer les parts modales

En 2017, d'après l'Enquête Ménage Déplacements réalisée par la Métropole, 56 % des déplacements étaient effectués en voiture contre 11 % en transports en commun, 1 % à vélo et 29 % à pied. Ce déséquilibre est perceptible dans le paysage et les investissements de la Métropole.

Ce partage modal est encore très éloigné des objectifs de la COP 21 locale pour une mobilité durable ; **il est donc impératif de rééquilibrer la part modale pour atteindre 25 % des déplacements en voiture, 25 % en transports en commun, 25 % à vélo et 25 % à pied.**

Nos 18 propositions visent à atteindre au plus près cet objectif.

NOS PROPOSITIONS

Ces propositions sont présentées par thématique, sans ordre de priorité.

Pour sensibiliser et accompagner le changement des pratiques

Pour évoluer dans leurs pratiques de mobilité, les citoyens doivent être sensibilisés et accompagnés. C'est pourquoi nous proposons :

1 Créer une application mobilité

Pour qui ? **Tout public**

Où ? **Tout le territoire de la Métropole**

Quand ? **Horizon 2025**

Nous proposons de mettre en place, dès 2025, une application mobile, à destination de tous les usagers de la Métropole, de type MaaS (Mobility As A Service).
Le MaaS est un véritable assistant de mobilité qui permet de ne plus subir sa mobilité mais bien de la choisir, en fonction de critères de choix propres à chacun : temps de parcours, accessibilité, prix, confort, sécurité, empreinte écologique…
Cette application permettra à l'usager de connaître et d'avoir accès à l'offre complète de services de mobilité : les transports en commun dont les services de véhicules autonomes, la navette fluviale, le train, le vélo (itinéraires, stationnement et offres de location), le stationnement dont les parkings relais, l'autopartage, les bornes de recharge pour véhicules électriques, le pédibus et tout autre nouveau service de mobilité.
Elle permettra aussi de simplifier l'accès à ces services grâce à une tarification compréhensible et adaptée à tous les publics et à une billettique unique, avec la possibilité d'acheter son billet via l'application.
Cette offre de service doit être prolongée par un guichet de renseignements physique, en différents lieux stratégiques du territoire (gares, pôles d'échange intermodaux). Elle devra également se traduire par un support unique permettant d'utiliser tous les moyens de transport.

2 Développer un service d'autopartage métropolitain en milieu périurbain

Pour qui ? **Résidents du territoire périurbain**

Où ? **Territoire périurbain + Pôles de vie**

Quand ? **Horizon 2025**

Cette proposition a pour but d'apporter une offre de transport bas-carbone complémentaire aux services de transports en commun de la métropole et d'améliorer les déplacements transversaux sur le territoire périurbain.
Le déploiement d'une flotte de véhicules électriques, associée à des bornes de recharge dédiées à de l'autopartage, aboutira à une meilleure accessibilité des pôles de vie et des bourgs et villages de la métropole.
L'offre ciblera les citoyens propriétaires ou non d'un véhicule personnel et leur permettra d'accéder à des technologies bas-carbone et des moyens de transport individuels.
L'installation de stations d'autopartage sur le territoire périurbain aura pour objectif de réduire le nombre de véhicules personnels ainsi que les espaces dédiés au stationnement, pour la libération d'espace et la renaturation.
Le service doit être intégré à l'application mobilité.

3 Mettre en place une subvention pour l'achat ou la réparation d'un vélo

Pour qui ? **Tout public, particulièrement les étudiants**

Où ? **Tout le territoire de la Métropole**

Quand ? **Horizon 2025**

Dans la continuité des dispositifs mis en place par la Métropole et l'État, il faudra relancer plus largement l'accompagnement financier pour inciter à utiliser le vélo.
L'aide financière doit soutenir l'achat et la réparation de vélos (électriques et non-électriques) pour toute la famille, pour toutes les personnes résidant dans la métropole et les étudiants scolarisés dans l'enseignement supérieur dans un établissement situé dans la métropole.
L'aide ne doit pas être limitée en nombre, ni dans le temps. Ainsi, ce dispositif peut être mis en place rapidement pour une durée de 2 ans renouvelable.
Afin d'être accessible au plus grand nombre, le tarif doit être adapté aux revenus et à la situation familiale.
Ainsi, pour l'aide à la réparation, il pourrait être intéressant de se baser sur le même fonctionnement que le dispositif de l'État « coup de pouce vélo ».
Pour l'achat, la subvention correspondra à un pourcentage du prix du vélo avec un taux dégressif (par exemple 75 % pour les faibles revenus, 50 % pour la tranche médiane, 25 % pour la tranche supérieure et 0 % pour les hauts revenus), avec un plafond par tranche de revenus.
La subvention doit inclure l'achat des équipements de base : casque, antivol, avertisseur sonore et éclairage.
Cette subvention proposera également un forfait spécial pour les familles désirant acquérir un vélo cargo, notamment lorsque celles-ci ont mis au rebut un véhicule thermique.
En parallèle de cette aide financière, un accompagnement à l'entretien du vélo sera développé en partenariat avec les associations locales.
Une communication spécifique à destination des étudiants doit être prévue pour les informer du dispositif. Un relais local de la communication via les CCAS pour toucher une population fragile doit être envisagé.

4 Faire de l'école un tremplin pour la mobilité douce

Pour qui ? **Les scolaires**

Où ? **Tout le territoire de la Métropole**

Quand ? **Horizon 2025**

Nous souhaitons accompagner l'enfant dans la découverte des mobilités douces.

École métropolitaine du vélo
Nous demandons la création d'un service « école métropolitaine du vélo » qui se déplace dans tous les établissements scolaires.
L'objectif est de former, dans la durée, les scolaires à la pratique du vélo en circulation. À terme, l'élève doit être capable d'utiliser son vélo en autonomie.
Le service sera animé par des éducateurs vélo formés spécifiquement à cette mission technique et pédagogique.
Le service disposera du matériel pédagogique, d'une flotte de vélos et des équipements adaptés à la classe. Il assurera une formation théorique et pratique auprès des élèves en lien avec l'établissement. Le service sera également à la disposition des équipes éducatives pour les accompagner dans la poursuite de projets autour de la mobilité vélo.
Le service interviendra une fois par an pour chaque niveau, du CP à la 3e. Ce parcours de formation sera formalisé après chaque session dans un livret de compétences. Ce support suivra l'élève tout au long de sa scolarité.
L'intervention doit être complétée par une séquence d'information/sensibilisation auprès des parents pour la pratique familiale du vélo (balade en famille, déplacement autonome d'un enfant, trajet scolaire…).

Transport collectif dans le cadre scolaire
Nous souhaitons généraliser à l'échelle de la métropole le système du pedibus :
- Traçage, balisage/matérialisation des parcours
- Diffusion à destination des établissements et des familles (affichage à l'école, réunions de parents d'élèves…)
- Référencement des parcours dans l'application mobilité de la Métropole

Nous souhaitons également la mise à disposition, par la Métropole, à destination des communes, d'une flotte de vélobus avec conducteurs pour le transport scolaire (exemples : sorties scolaires, équipements sportifs, cantine, périscolaire…).

Pour sensibiliser et accompagner le changement des pratiques

5 Développer les services de location de vélo et expérimenter la location de trottinettes électriques à la demande

Pour qui ? **Tout public, y compris les utilisateurs occasionnels**

Où ? **Dans l'espace urbain de la métropole**

Quand ? **Horizon 2025**

Nous proposons d'étendre le principe du Cy'clic (avec stations définies) à l'échelle de l'espace urbain de la métropole et de l'ouvrir à la location de vélos électriques, avec les mêmes conditions et aux mêmes stations.
Le nombre de stations doit être augmenté pour parvenir à un maillage plus fin et étendu en s'appuyant notamment sur les zones d'intermodalité (parkings relais, arrêts de tramway, TEOR) et les zones d'activités économiques et d'emploi.
De plus, une expérimentation de location de trottinettes à la demande, avec zones de stationnement définies, doit être proposée dans les centres d'agglomération (Rouen et Elbeuf).

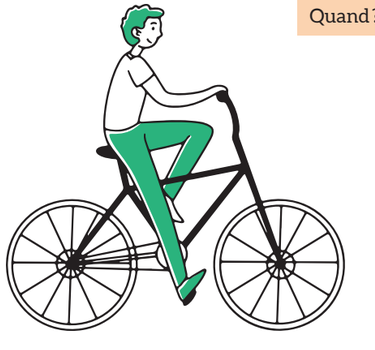
6 Intégrer les enjeux des mobilités douces dans le monde du travail

Pour qui ? **Entreprises privées et organismes publics de la métropole**

Où ? **Tout le territoire de la Métropole**

Quand ? **Horizon 2025**

Il est important de sensibiliser les dirigeants d'entreprises sur les exigences réglementaires et les subventions existantes concernant les mobilités douces. L'information doit s'adapter à la taille et au type de la structure. Elle doit être communiquée par l'intervention sur site d'un agent de la Métropole dédié ou d'une association mandatée par la Métropole.
Pour sensibiliser les salariés, nous proposons l'organisation d'une formation sur les enjeux climatiques de leurs mobilités, le partage de l'espace public et une remise à niveau en matière de sécurité routière (nouveaux aménagements, zones de rencontre, vélos en sens inverse…).
Nous proposons la création d'un label métropolitain d'entreprise engagée pour les mobilités douces. Des leviers incitatifs doivent être réfléchis : baisses de charges pour investissements (achats de vélo pour les employés), création de défis d'entreprise ou interentreprises métropolitaines, pour inciter un maximum d'entreprises et d'employés à participer.



Pour mieux partager l'espace public en faveur des mobilités douces

L'atteinte de notre objectif de rééquilibrage des parts modales passe par un repartage des espaces, des aménagements, des investissements, adapté et cohérent. C'est pourquoi nous proposons :

7 Piétonniser le centre-ville de Rouen

Pour qui ? **Tout public**

Où ? **Rouen**

Quand ? **Horizon 2035**

Nous proposons une piétonnisation du centre-ville de Rouen, rive droite et rive gauche, intra boulevards afin de l'apaiser et d'offrir une expérience de mobilité différente par la réappropriation des espaces publics.

Cette proposition sera réalisée avec un modèle de circulations en boucles fermées, par grands quartiers tel que cela existe à Gand, Louvain, Groningen (avec un plan de circulation qui incite les voitures à contourner les quartiers sans les traverser). Par exemple, à Gand, un an après la mise en place de ce plan de circulation, les déplacements à vélo ont augmenté de 25 %, la fréquentation des transports en commun de 8 % et il a été constaté une diminution de 12 % du nombre de voitures aux heures de pointe)[1]. La mise en œuvre pourra se faire très rapidement en modifiant les sens des panneaux de signalisation dans un premier temps.
Puis, la piétonnisation sera établie de façon progressive dans le temps, en toile d'araignée, à partir de la zone piétonne existante rive droite et de la rue Saint-Sever, rive gauche.
L'accès à ces secteurs sera bien évidemment conservé pour les résidents, les livraisons, les transports en commun, les services d'urgence, les personnes à mobilité réduite (PMR)…
Cela ne sera réalisable que si les autres propositions de notre rapport sont concrétisées. Il sera nécessaire de se poser la question de la réutilisation des parkings souterrains existants pour une vocation résidentielle.
Cette opération pourra aussi être expérimentée sur d'autres pôles de vie de la Métropole dans un second temps (exemple : rue des Martyrs à Elbeuf).

[1] https://www.demainlaville.com/le-modele-van-den-berg-une-solution-pour-reduire-la-circulation-en-ville/

Pour mieux partager l'espace public en faveur des mobilités douces

8

Apaiser et sécuriser les abords des écoles

Pour qui ? **Tout public**

Où ? **Aux abords de toutes les écoles de la métropole**

Quand ? **Rentrée 2023**

Nous proposons la mise en place, pour toutes les écoles de la métropole, d'aménagements en fonction de la typologie des abords des écoles primaires :
- Dans les rues qui s'y prêtent, fermeture définitive à la circulation.
- Lorsque la circulation est nécessaire pendant la journée, fermeture temporaire, aux créneaux d'entrées et de sorties, grâce à des bornes escamotables.
- Sur les axes où la circulation ne peut pas être interrompue, fermeture uniquement de la voie de circulation la plus proche de l'école par une signalisation temporaire (feux alternés aux créneaux d'entrées et de sorties) et une séparation physique entre les voies.

9

Développer des zones de rencontre

Pour qui ? **Tout public**

Où ? **Dans certains secteurs de la Métropole**

Quand ? **Horizon 2025**

Les zones de rencontre permettent de rendre l'espace public aux piétons et aux vélos. Elles doivent passer par la conception d'un aménagement global, visuel, sécurisant et pas uniquement se réduire à une limitation de vitesse.
Il est nécessaire de systématiser l'aménagement de zones de rencontre dans les secteurs suivants :
- Pôles de centralité avec commerces de proximité ;
- Zones étudiantes ;
- Zones d'interactions fortes entre piétons et voitures ;
- Zones de correspondances de transports en commun ;
- Sorties de bac.

Quelques exemples de secteurs à aménager : place Colbert (Mont-Saint-Aignan), avenue du Mont-Riboudet à hauteur du Kindarena (Rouen), place Voltaire (Sotteville-lès-Rouen), rue Saint-Julien (Rouen), centre de Petit-Couronne…
Cette action peut être couplée avec la proposition suivante.

10

Augmenter en quantité le mobilier urbain et revégétaliser les rues

Pour qui ? **Tout public**

Où ? **Tout le territoire de la Métropole**

Quand ? **Horizon 2025**

L'augmentation du mobilier urbain (bancs, tables basses, jeux…) permettra des interactions intergénérationnelles, du vivre ensemble, du lien social, redonnant ainsi de l'attractivité aux villes (qualité de vie, économie locale…).
Les quais de la rive droite de Rouen pourront être un premier chantier de revégétalisation, comme cela a été réalisé sur les quais de la rive gauche.
Cette proposition permettra aux citoyens de se réapproprier l'espace public et favorisera les déplacements à pied.
La végétalisation permettra également de créer des poumons verts qui auront pour effet d'abaisser naturellement la température lors de fortes chaleurs et de réduire la présence d'îlots de chaleur. Au-delà, nous pourrions tendre à rendre nos rues comestibles avec la plantation d'arbres fruitiers. Les arbres que nous plantons aujourd'hui nous protègerons des chaleurs de demain.

11

Encourager la pratique du vélo par la qualité et la sécurisation des aménagements

Pour qui ? **Tout public**

Où ? **Tout le territoire de la Métropole**

Quand ? **Horizon 2025**

Nous souhaitons créer un maillage métropolitain connectant toutes les communes par des pistes cyclables sécurisées et continues.
Tous les aménagements cyclables doivent être matérialisés de la même manière dans toutes les communes de l'agglomération, notamment par l'adoption d'un code couleur qui permettra à tous les usagers d'identifier le tracé réservé aux cyclistes.

Source : https://www.equipements-routiers-et-urbains.com/en/node/134

Il est indispensable que le revêtement soit adapté à la pratique du vélo et que les aménagements soient entretenus régulièrement pour assurer la sécurité des usagers.
Dans ce cadre, tous les aménagements hors agglomération (routes limitées à plus de 50 km/h) doivent être séparés physiquement de la circulation.
Nous proposons d'installer des passerelles piétons et vélos pour traverser les voies rapides et intersections complexes aujourd'hui dangereuses.

Source : https://www.velomag.com/actualites/un-important-lien-manquant-enfin-inaugure-a-levis/

Il faut sécuriser les pistes cyclables en empêchant le stationnement des véhicules sur ces aménagements. Nous proposons la création d'une autorité dédiée à la sécurisation des voies cyclables. Cette « police » circulera bien sûr à vélo !
Un des freins à l'utilisation du vélo est le manque de stationnement sécurisé. Nous préconisons donc l'installation de parkings vélo en fonction des usages :
- Stationnement résidentiel : des box vélo installés à la demande des résidents et accessibles sur abonnement.
- Stationnement à la journée, notamment près des zones d'activité professionnelles mais aussi de tous les lieux publics (administrations, écoles, gares) : installation de parking fermés.
- Stationnement occasionnel, notamment près des lieux culturels (cinéma, théâtres, salles de concert…) et d'activités (piscines, gymnases, commerces…) : réserver des places de stationnement aux vélos dans les parkings de ces lieux.

Pour prendre en compte le relief de l'agglomération et ne pas surcharger les transports en commun, nous recommandons l'installation de remonte-pentes sur les principaux axes à fort dénivelé, sur l'exemple de celui de la ville de Trondheim en Norvège.

Source : https://hitek.fr/actualite/cyclocable-ascenseur-velo_4412

Quand le remonte-pente n'est pas possible techniquement, nous préconisons des plateformes porte-vélos à l'arrière des bus des lignes existantes.

Source : https://actu.fr/normandie/louviers_27375/rack-velo-service-gratuit-transport-velos-sur-reseau-bus-semo_27371763.html

Des zones prioritaires d'aménagement doivent être définies, pour les accès aux écoles, aux hôpitaux, aux services publics.

Pour développer l'usage des transports en commun

L'objectif énoncé précédemment est de passer la part modale des transports en commun à 25 % et plus particulièrement de décider les automobilistes à les utiliser.

Pour cela, il faut des transports en commun plus attractifs avec une montée en gamme générale du réseau :

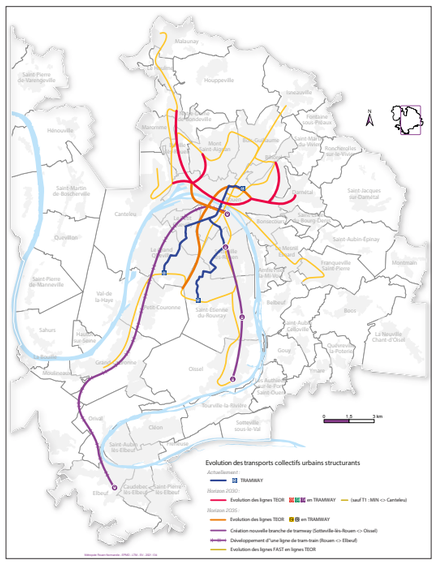
- En fréquence et en capacité, pour lutter contre la saturation localisée et absorber l'augmentation des voyageurs ;

- En rapidité pour que les transports en commun soient plus compétitifs que l'usage de la voiture ;

- En confort et sécurité pour tous.

Surtout, il faut faciliter l'accès aux transports en commun pour les habitants des zones périurbaines en jouant sur l'intermodalité.

Ainsi, la métropole rouennaise rattrapera son retard par rapport aux autres métropoles de même taille et se placera parmi les leaders de la mobilité de demain.



12 Faire évoluer les TEOR en tramways et les FAST en TEOR

Pour qui ? **Tout public**

Où ? **Tout le territoire de la Métropole**

Quand ? **Horizon 2030 (T1, T2, T3) puis 2035 (T4, T5, prolongements de tramway et nouveaux TEOR)**

L'objectif est de répondre à la saturation des lignes existantes et d'anticiper l'évolution de la part modale des transports en commun et de la population.
L'évolution des TEOR en tramway et des FAST en TEOR permettra d'augmenter la capacité et la fréquence.

L'évolution des TEOR en tramway
Un premier temps doit permettre de faire évoluer les lignes T1, T2 et T3 afin de répondre à l'urgence liée à la saturation, puis, dans un deuxième temps, prévoir la transformation des lignes T4 et T5.
Le passage en tramway doit être prévu dès que cela est techniquement possible sur la base des tracés actuels.
Il faut donc ainsi prévoir le maintien d'une ligne TEOR à la fin de la ligne T3 à partir de la côte de Canteleu.
Pour développer le réseau, il paraît pertinent de prévoir dans un dernier temps :
- La création d'une troisième branche au tramway actuel sur la rive sud qui permettrait de relier Oissel, via la halte de Saint-Étienne-du-Rouvray, à partir de la mairie de Sotteville-lès-Rouen.
- Le développement d'une ligne de tram-train entre Rouen et Elbeuf sur l'ancienne ligne ferroviaire (via Grand-Couronne et Petit-Couronne).

L'évolution des FAST en TEOR
Parallèlement, nous proposons de transformer les lignes FAST en TEOR en vue de les rendre plus attractives et au moins aussi rapides que le même trajet en voiture.
Le nombre grandissant d'étudiants sur le campus de Mont-Saint-Aignan comme l'accroissement très rapide de la population à la suite de la création de nouveaux quartiers d'habitation et d'emplois (futur quartier Flaubert, Luciline, quartiers Ouest à Rouen, Isneauville…) et la saturation des réseaux actuels (Vallée du Cailly, Plateau Est…) imposent d'améliorer l'offre des transports en commun en leur dédiant des couloirs réservés et en augmentant leur fréquence.

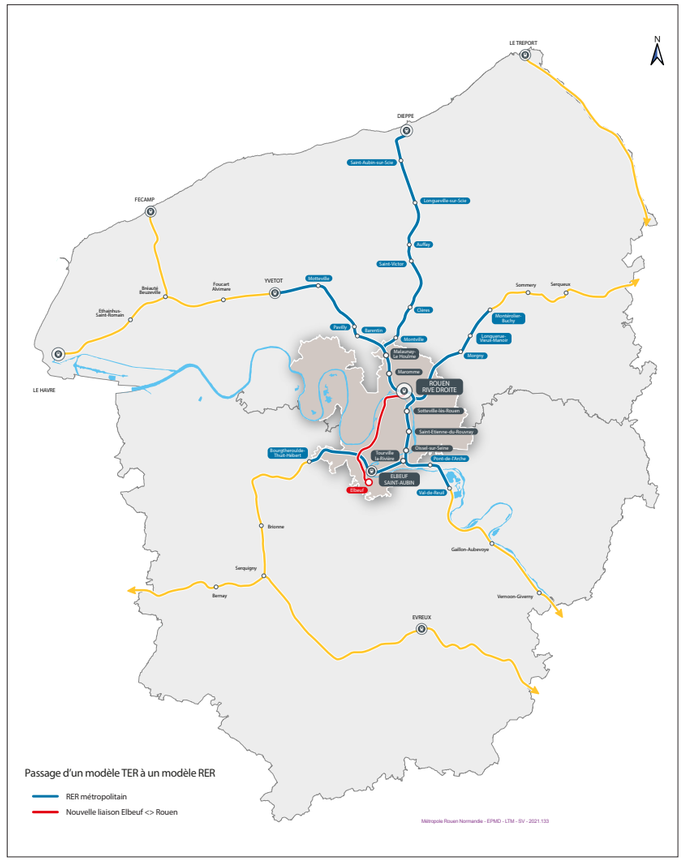
13 Convertir les lignes TER existantes en RER métropolitain

Pour qui ? **Tout public**

Où ? **Tout le territoire de la Métropole et les territoires limitrophes**

Quand ? **Horizon 2030**

Les lignes TER sont actuellement sous-exploitées pour une utilisation en matière de migration pendulaire. Leur fréquence ne permet pas de motiver les usagers à les utiliser pour leurs trajets quotidiens.
Le passage d'un modèle TER à un modèle RER permettra de cadencer les horaires et d'augmenter les fréquences.
L'objectif est de réduire l'utilisation de la voiture en proposant d'autres solutions de mobilité aux habitants des zones périurbaines et de l'extérieur de la métropole.
Les lignes et gares concernées sont donc situées autant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la métropole :
• Amiens-Rouen : les gares de Montérolier à Rouen ;
• Dieppe à Rouen : l'intégralité de la ligne ;
• Les gares entre Yvetot et Rouen ;
• Bernay- Rouen : les gares de Bourgtheroulde à Rouen ;
• Paris- Rouen : les gares de Val-de-Reuil à Rouen.
Une modernisation des gares et de leur accès (transports en commun et parkings relais) doit être concomitante.
Cette action ne doit pas attendre la création de la future gare Saint-Sever pour être mise en place.



Pour développer l'usage des transports en commun

14

Rendre les transports en commun plus accueillants, plus sécurisés et plus fonctionnels

Pour qui ? **Tout public**

Où ? **Sur tout le réseau**

Quand ? **Horizon 2025**

Afin de favoriser le report modal il nous semble important d'améliorer le confort dans les transports en commun. Cela concerne les abords des arrêts et l'intérieur des véhicules. Pour cela, nous proposons de systématiser la présence d'abribus et d'adapter leur dimension à la fréquentation, surtout en milieu périurbain, avec la présence de bancs ou d'assis-debout avec deux tailles moyennes.
Concernant la sécurité, nous proposons de remettre des poignées de maintien sur les barres dans tous les transports en commun (TEOR, FAST, Métro, Bus). Nous constatons de plus en plus d'incivilités dans ces transports ; aussi nous proposons la diffusion d'une bande audio à bord rappelant les règles de civisme et les numéros importants en cas de besoin.
La conception des véhicules devra prévoir des sièges enfants (sièges dédiés intégrés au matériel roulant), des porte-vélos à l'arrière des bus ainsi qu'une meilleure prise en compte des PMR dans la signalisation de l'assise (hors fauteuils roulants).
Un passage piéton sécurisé devra être aménagé systématiquement à chaque arrêt.
Nous souhaitons autoriser le transport des animaux de compagnie dans les transports en commun en dehors des heures de pointe et à certaines conditions (muselière…).

15

Développer les parkings relais et aires de covoiturage en liaison avec les lignes de transport structurantes

Pour qui ? **Tout public**

Où ? **Aux terminus des lignes TEOR, avec priorités**

Quand ? **Dès aujourd'hui pour la communication, Horizon 2030 pour l'implantation des nouveaux parkings**

Sur la base de la proposition précédente qui préconise l'évolution des lignes TEOR en lignes de tramway et des lignes FAST en ligne TEOR, il est nécessaire d'accompagner ces évolutions d'infrastructures en renforçant l'intermodalité. De ce fait, l'implantation de nouveaux parkings relais en territoire périurbain est nécessaire, notamment sur le plateau Est et sur le Technopole au Sud.
Ces parkings devront être mutualisés avec d'autres services de mobilité (autopartage, stations Cy'clic, TEOR).
En parallèle, il faudra renforcer la communication de la Métropole sur l'implantation et l'utilisation des parkings relais par l'application mobilité et par affichage (informations sur les taux de remplissage…).

16

Élargir l'offre tarifaire des transports en commun aux familles

Pour qui ? **Les familles**

Où ? **Sur tout le réseau**

Quand ? **Dès que possible**

Pour favoriser la découverte et l'utilisation du réseau, il nous semble important de conserver la gratuité des transports en commun le samedi pour tous les usagers.
Pour inciter les familles à utiliser les transports en commun, nous proposons un tarif à la journée valable pour 2 à 6 personnes, pour des trajets illimités pendant 24 heures, moins cher qu'un ticket de stationnement automobile à la journée (modèle « PASS Pluriel Rennes » mais étendu à tous les jours de la semaine).

17

Augmenter les fréquences et élargir les horaires des transports en commun

Pour qui ? **Tout public**

Où ? **Sur tout le réseau**

Quand ? **Dès que possible**

Nous proposons d'augmenter la fréquence de toutes les lignes du réseau, tous les jours, quel que soit le créneau horaire, et même pendant les vacances scolaires. Le taux d'augmentation sera adapté pour chaque ligne.
Il sera également nécessaire d'adapter les fréquences ponctuellement aux évènements sportifs et culturels.
De plus, il faudra élargir les amplitudes horaires, tant le matin que le soir, et les uniformiser sur l'ensemble du réseau.

18

Développer la navette fluviale

Pour qui ? **Tout public**

Où ? **Sur la Seine**

Quand ? **Horizon 2030**

Nous proposons d'utiliser la Seine pour développer une nouvelle offre de déplacements qui permettrait de réduire le trafic automobile. Cela aura aussi une attractivité touristique.
Nous envisageons de créer deux lignes de bus fluviales (avec des navettes à énergie renouvelable) le long des berges :
- l'une vers l'aval d'Amfreville la Mivoie (voire plus en amont, Tourville par exemple) jusqu'à Canteleu (et plus en aval si c'est possible) ;
- l'autre vers l'amont, pour la rive gauche qui irait par exemple de Grand-Quevilly vers Oissel.
Il sera impératif de construire des parkings relais à chaque terminus de ces lignes.
Le long de ces deux lignes, il faudra créer des arrêts correspondant à des nœuds d'intermodalité permettant aux utilisateurs de poursuivre leurs déplacements en utilisant d'autres modes de transport (vélo en libre-service, TEOR, métro, bus). Les arrêts devront aussi se situer près des ponts (ou des bacs) afin de permettre le passage d'une rive à l'autre.
Le bus fluvial pourra être intégré au réseau Astuce et de fait, adopter sa tarification.
On peut imaginer une fréquence similaire au T4, à savoir toutes les dix minutes.
La navette pourra embarquer des vélos.
Ce dispositif sera à discuter avec les Voies Navigables de France, le Port autonome et les mariniers qui utilisent la Seine. Il pourra être étendu à d'autres communes métropolitaines le long de la Seine.
Dans un monde idéal, un vaporetto vénitien made in Normandie !

SYNTHÈSE
La frise chronologique de nos propositions

2021

2022
2023
2024
2025
2026
2027
2028
2029
2030
2031
2032
2033
2034
2035
2036
2037
2038
2039

DÈS QUE POSSIBLE

Proposition 8
Proposition 15 (Volet communication)
Proposition 16
Proposition 17

HORIZON 2025

Proposition 1
Proposition 2
Proposition 3
Proposition 4
Proposition 5
Proposition 6
Proposition 9
Proposition 10
Proposition 11
Proposition 14

HORIZON 2030

Proposition 12 (Volet T1, T2 et T3)
Proposition 13
Proposition 15 (Volet Nouveaux parkings)
Proposition 18

HORIZON 2035

Proposition 7
Proposition 12 (Volet T4 et T5, prolongement et Nouveaux TEOR)

2040

CONCLUSION
L'avenir du Comité citoyen

La création de ce Comité fut une belle initiative de la part de la Métropole, notamment par la qualité des échanges et interventions d'experts. En effet, quoi de mieux que l'avis des citoyens de la Métropole Rouen Normandie ?

Ce Comité, totalement hétérogène, nous aura permis de confronter nos idées, souvent contradictoires, mais toujours en gardant le même objectif : faire mieux ! Ce rapport illustre la concertation des citoyens qui veulent tendre vers une mobilité plus durable, et plus généralement une qualité de vie vertueuse d'un point de vue environnemental.

Les membres du Comité se tiennent à disposition de la Métropole pour préciser leurs recommandations si nécessaire.

Comme il nous semble indispensable d'être informés du devenir de nos propositions, nous souhaitons que notre Comité citoyen continue à se réunir et à rencontrer la Métropole au moins une fois par an. Nous deviendrons ainsi un Comité de suivi de la mise en œuvre de nos propositions. Cela nous permettra de vérifier que nos propositions se transforment réellement en actions et de comprendre les éventuels freins à leur mise en œuvre, afin de réfléchir avec la Métropole à la meilleure manière de lever ces freins. Ce Comité de suivi aura également un rôle d'évaluation des actions une fois mises en œuvre. Il devra être en partie renouvelé et élargi chaque année à de nouveaux citoyens, tout en gardant l'idée d'un panel diversifié. En effet, ces propositions sont citoyennes ; d'autres citoyens de la Métropole doivent pouvoir se les approprier et les défendre.

Ainsi, les habitants de la métropole seront acteurs de la transition écologique et sociale.

Par ailleurs, il nous semble indispensable de réaliser un exercice similaire avec les entreprises locales.

Ce rapport a été adopté à l'unanimité des 17 membres du Comité citoyen le 21 novembre 2021.

Jean-Jacques BEILLAUD

Johanna BOUE

Sanjy CHAN WING YEN

Clémence DECAEN

Guillemette FLAMEIN

Stéphane GAILLARD

Sylvie GRAVET

Bastien MODARD

Victor MOIGNARD

Claire MONTAY

Maxence OUEDRAOGO

Myriam POUHE

Fahad RAJA

Morgan SAINT-JUST

Antoine SECRET

Isabelle SIMON

Philippe VALETY

JE PARTICIPE !

métropole ROUENNORMANDIE