



**Appel à Manifestation d'Intérêt  
Programme Opérationnel FEDER/FSE 2014/2020  
Haute Normandie**

**Axe 4  
Développement des quartiers urbains durables**

**Stratégie intégrée de la Métropole Rouen Normandie**



## A. Introduction et contexte

---

La Métropole Rouen Normandie (71 communes, 493 000 habitants) siège de la capitale normande est dotée de fonctionnalités et d'équipements de premier plan. Son influence rayonne sur un bassin d'emploi de 750 000 habitants, 12<sup>ème</sup> aire urbaine française (2010).

Elle est forte de nombreux atouts : une position clé - à l'intersection des axes routiers et ferroviaires du Nord-Ouest - sur l'axe Seine, corridor de développement économique et touristique entre Paris et l'estuaire, un secteur industriel puissant, une filière portuaire dynamique, un tissu de commerces et de PME-PMI diversifié, des savoir-faire reconnus dans le domaine des hautes technologies (écotechnologies, santé, numérique, automobile...), une population jeune, une université et des grandes écoles intégrées dans la Communauté d'Universités et d'Établissements Normandie Université, un patrimoine naturel et culturel d'une grande richesse. Elle peut aussi compter sur des coopérations renforcées avec ses partenaires naturels, au premier plan desquels figurent la Région Haute-Normandie, le Département de Seine-Maritime et la Ville de Rouen. Elle développe par ailleurs une coopération active avec le Grand Port Maritime de Rouen, acteur économique majeur de son territoire et l'Établissement Public Foncier de Normandie.

Depuis la création de la CREA (rassemblement de 2 communautés d'agglomération et 2 communautés de communes) en 2010 l'agglomération métropolitaine a engagé concomitamment des démarches structurantes de planification et de programmation :

- SCOT approuvé en octobre 2015
- PDU approuvé en décembre 2014
- PLH approuvé en juin 2012
- PCAET en cours élaboration
- Stratégie économique durable en cours finalisation

Le passage en Métropole au 1<sup>er</sup> janvier 2015 a été l'occasion d'élaborer un projet « **Une décennie métropolitaine 2015 2025** » approuvé par le conseil métropolitain en février 2015. Issu du diagnostic de territoire et s'inscrivant dans la continuité des politiques antérieurement engagées, ce projet met en synergie l'ensemble des actions menées par la Métropole : les grands documents stratégiques (SCoT, PLUi, PDU, PLH, PCAET), les politiques publiques qui constituent le noyau dur des compétences de la collectivité, les grands projets - au sens de grands équipements et de projets d'aménagement urbain et de mobilité circonscrits dans l'espace -, les chantiers transversaux grands travaux emblématiques et mobilisateurs.

Reposant sur un diagnostic partagé de territoire, ce projet de Métropole s'attache à répondre aux défis économiques, sociaux et environnementaux auxquels est confronté son territoire, en conformité avec les cinq finalités de la Stratégie Nationale de Développement Durable édictée par la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.

La Métropole fait donc des trois piliers qui définissent le développement durable le socle du développement de son territoire, permettant :

- une attractivité renforcée, tant sur le plan économique (accompagnement des mutations et du renouveau industriel, actions en faveur de l'implantation d'activités économiques innovantes et de l'accélération de la dynamique tertiaire, développement du tourisme et soutien à la filière agricole de proximité), qu'en matière de cadre de vie
- une consommation des ressources maîtrisée ; il s'agit de réduire son empreinte écologique et de favoriser l'évolution des comportements et des pratiques sur son territoire
- une mixité sociale et une cohésion territoriale garanties.

Ce projet métropolitain bénéficie d'une importante concertation, tant interne et technique qu'avec les différents acteurs du territoire, dans le cadre de la réalisation des documents de planification et de programmation et de l'élaboration des politiques contractuelles.

Il s'inscrit dans une dynamique plus large de développement de la vallée de la Seine : elle se traduit notamment par le projet de ligne nouvelle Paris Normandie, les colloques annuels Paris-Rouen-Le Havre qui ont créé une dynamique de travail commun sur certains secteurs précis (économie, enseignement supérieur et recherche, tourisme, culture et patrimoine, transports et mobilité) ou encore la mission de développement de la vallée de la Seine, façade maritime du Grand Paris.

**Le projet de la Métropole s'attache à poursuivre cinq grandes finalités** (autour desquelles sont définies des orientations prioritaires pour chacune des compétences de la collectivité) :

- 1. Développer l'attractivité du territoire**
- 2. Aménager et développer le territoire durablement**
- 3. Renforcer la cohésion sociale et territoriale)**
- 4. Garantir la qualité des relations et des services rendus à la population, aux communes et aux partenaires**
- 5. Assurer une gestion performante et sécurisée des ressources de la Métropole**

Avec **cinq objectifs transversaux** qui constituent le fil rouge de l'action de telle sorte que l'ensemble des projets répondant aux grandes finalités doit également contribuer et concourir à la réalisation de ces objectifs :

- **Développer l'emploi**
- **Améliorer la qualité de vie**
- **Renforcer la fierté d'appartenance à la Métropole (territoire et institution)**
- **Réduire l'empreinte écologique du territoire**
- **Prendre en compte les risques et le changement climatique**

Enfin, consciente de la nécessité de s'inscrire dans les évolutions et mutations à plus grande échelle et de l'opportunité d'une réflexion dans le cadre d'un réseau européen, source d'enrichissement et d'innovation performante, la Métropole souhaite s'engager dans la démarche de référentiel des villes durables RFSC (Référence Framework for Sustainable Cities).

## **B. Etat des lieux et enjeux au regard du développement de quartiers urbains durables**

Extrait du résumé non technique du diagnostic du SCOT

### **Concentration et dispersion de l'organisation urbaine de la Métropole**

Le territoire de la Métropole s'est développé selon une forte tendance à la concentration des emplois et des lieux de consommation, alors que la population s'est progressivement dispersée au sein du territoire, voire au-delà. La tendance à la concentration vaut également pour les activités de commerces, de services et d'équipements qui ont une logique de regroupement, soit dans des pôles commerciaux périphériques, soit sous formes de polarités insérées dans le tissu urbain.

Les dynamiques démographiques témoignent à l'inverse d'une logique de dispersion de la population dans les secteurs périurbains et ruraux. La ville-centre renoue depuis peu avec une démographie positive alors que la plupart des centres urbains anciens connaissent des soldes migratoires négatifs.

### **Un maintien des grands équilibres entre espaces naturels, agricoles, forestiers et urbanisés**

Le contexte géographique et géologique du territoire a favorisé le développement de milieux naturels diversifiés et remarquables. L'importance des espaces de « nature » (plus des 3/4 du territoire), a permis au territoire de se développer tout en maintenant un équilibre entre les espaces urbanisés et les espaces naturels, agricoles et forestiers. Cet équilibre est fragile et suppose une reconnaissance du rôle des espaces naturels, agricoles et forestiers dans le fonctionnement du territoire. Comme partout en France, les écosystèmes ont subi des dommages. Une trame continue des milieux naturels « ordinaires » aux zones protégées les plus riches doit être préservée ou restaurée afin d'éviter la régression de la biodiversité.

Les espaces agricoles (37% du territoire), sont soumis à la pression de l'urbanisation. A la fonction économique et paysagère de l'agriculture, s'ajoute une fonction environnementale. Le maintien des prairies d'élevage contribue à limiter le ruissellement et l'érosion des sols et la diversité des espaces agricoles assure un rôle majeur pour la biodiversité et les continuités écologiques.

Le territoire est particulièrement exposé aux risques naturels : inondation par débordement, remontée de nappe, ruissellement, mouvements de terrains liés aux falaises, aux cavités souterraines.

Les espaces naturels et ruraux jouent également un rôle important dans la préservation, le stockage et le renouvellement de la ressource en eau, ressource en quantité importante mais fragile.

L'utilisation des espaces agricoles, naturels et forestiers pour le logement ou les zones d'activités économiques sur les dix dernières années (98 hectares par an en moyenne) s'est poursuivi au même rythme que lors des décennies passées.

Cependant, le renouvellement de la ville sur la ville s'accélère ces dernières années dans les espaces urbains existants de la métropole, et est amené à se poursuivre sur les espaces en friche.

### **Des logements nombreux et diversifiés**

Le territoire de la métropole connaît une stabilité démographique sur la période 2000-2012 avec une production d'environ 2000 logements par an, un solde migratoire négatif mais une hausse du nombre de ménages.

La fluidité globale du marché du logement est un atout. Mais des difficultés existent pour les ménages les plus pauvres dans leur parcours résidentiel. Les revenus moyens des ménages sont globalement faibles, et près d'1/3 d'entre eux ont des revenus donnant droit à un logement très social (PLAI).

Les évolutions récentes ont confirmé les phénomènes de spécialisations résidentielle et sociale des territoires : toujours plus de petits ménages dans la ville centre, une fonction d'accueil des familles plus importante en seconde couronne, des ménages plus aisés sur les plateaux nord et est. L'offre de logements au sein de chaque secteur doit se diversifier (en typologie et en coûts) pour favoriser les parcours résidentiels internes, assurer la cohésion sociale du territoire et tendre vers un meilleur équilibre de peuplement.

L'agglomération est confrontée comme la majorité des autres agglomérations françaises au départ d'habitants vers les territoires limitrophes périurbains.

Compte tenu de l'ancienneté du bâti (2/3 des logements construits avant 1975), les performances énergétiques du parc de logements restent encore particulièrement faibles et les problématiques liées à sa vétusté prégnantes.

L'enjeu est donc, pour répondre aux besoins d'attractivité et d'évolution démographique dynamique (+0,4% par an), de produire 3000 logements neufs par an et de rendre attractif les logements anciens par l'amélioration de leur performance énergétique et leur mise à niveau en terme de confort.

### **Le profil de la population active, reflet du tissu économique local**

La Métropole, premier pôle économique de Haute-Normandie (1/3 des emplois de la région), confirme son rôle de capitale régionale. Les grandes filières économiques sont marquées par un tissu industriel et portuaire.

Au sein d'un bassin d'emplois de plus de 820 000 habitants, le territoire compte 229 223 emplois en 2011, soit une hausse d'environ 9% comparée à 1999. En dépit des mutations de l'économie sur le territoire, la création d'emplois (20 000 emplois supplémentaires entre 1999 et 2011) et d'entreprise a été soutenue. Mais les effets de la crise économique entamée en 2008 se sont traduits par une forte dégradation de l'emploi depuis.

L'évolution des effectifs salariés par grands secteurs d'activités traduit la mutation d'une économie industrielle vers un pôle métropolitain tertiaire. L'emploi est désormais majoritairement tertiaire (plus des 3/4 des emplois. Néanmoins, la tertiarisation de l'économie locale apparaît moins importante qu'ailleurs et demeure inachevée, notamment pour le tertiaire supérieur. Les grands projets urbains ou d'aménagement de parcs d'activités, ont et auront, dans les années à venir, un fort effet de levier sur la capacité à accélérer ce développement.

Le territoire manque d'attractivité en offre foncière pour l'implantation d'entreprises. Par contre il dispose de foncier important potentiellement mobilisable, dont une part résulte de la reconversion d'anciennes friches industrielles, pour impulser une nouvelle dynamique de développement. Une réflexion menée collectivement par les acteurs locaux a permis de déterminer les besoins fonciers nécessaires à mobiliser pour des activités économiques : 960 hectares à l'horizon du SCOT dont une part importante se fera en régénération.

### **Les services et les équipements qui structurent l'agglomération**

La Métropole dispose de nombreux équipements et services à la population, relativement bien répartis sur le territoire et accessibles en transports en commun. L'accès au réseau haut débit s'est également généralisé sur le territoire.

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

Les forêts, espaces majeurs de détente et de découverte de la nature, qui couvrent près d'un tiers du territoire sont très fréquentées (5 millions de visiteurs par an).

Le maillage commercial de l'agglomération s'articule autour de trois pôles majeurs que sont le centre-ville de Rouen, Tourville-la-Rivière et Barentin (hors périmètre Métropole) et d'un réseau de polarités commerciales réparties dans les espaces urbains. L'équilibre commercial entre ces pôles reste fragile compte tenu du nombre important de surfaces commerciales autorisées entre 2005 et 2009, de leur nature et de leur localisation.

Les équipements structurants (hôpitaux, universités, grands équipements administratifs et culturels) sont bien desservis par les principaux axes de transports en commun. En revanche, les zones d'emplois et d'activités commerciales existantes sont plutôt localisées en périphérie des zones urbaines denses et bien desservies par les TCU et à proximité de grands axes routier. Leur organisation spatiale et fonctionnelle ainsi que les caractéristiques de leurs emplois nécessitent une réflexion collective permettant de proposer des solutions innovantes à leur besoin de mobilité.

La mise en service du tramway, du réseau de lignes de bus à haut niveau de service puis (TEOR), de lignes de bus structurantes (FAST) ainsi que le cadencement du réseau TER et son intégration tarifaire dans le réseau de transport urbain, ont participé au renforcement de l'attractivité des transports collectifs.

Le territoire urbanisé est bien irrigué par un réseau de transports en commun. En 2011, les 4/5 de la population habitent à moins de 300 mètres à vol d'oiseau d'un point d'arrêt, et la moitié à moins de 300 mètres à vol d'oiseau d'un point d'arrêt d'une ligne structurante du réseau TCAR.

L'amélioration de la performance du réseau de transports en commun se poursuit avec notamment la réalisation prochaine d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service (T4) dont la mise en service est prévue en 2018.

L'adaptation permanente du réseau de transport en commun, sa mise en accessibilité progressive, l'évolution de la tarification favorisant la fidélisation, permettent de garantir à la fois son efficacité et donc son attractivité tout en conservant une certaine efficience dans l'utilisation des budgets publics.

### **Les déplacements des habitants au quotidien**

Entre 1968 et 2007, le nombre de déplacements quotidiens a considérablement augmenté, (de 2,35 à 3,78 déplacements journaliers moyens par personne) et cette tendance se poursuit mais il faut également intégrer aujourd'hui la complexité des chaînes de déplacement compte tenu de l'évolution des modes de vie d'une part et de l'utilisation de plus en plus fréquente des outils nomades permettant d'avoir accès à de nombreuses informations en temps réels. Ceci concourt à modifier en profondeur la mobilité tant du point de vue des modes (multimodalité) que des motifs et oblige à trouver de nouvelles réponses, complémentaires du transport collectif qui n'est pas toujours adapté.

Les modes actifs, vélos et marche à pied progressent mais restent largement sous utilisés au regard des gains apportés en terme de santé publique, d'économie et d'efficacité. Moyen le plus simple et le plus économique de se déplacer, la marche à pied progresse mais reste marginale dans certains secteurs moins urbains.

L'usage des modes doux sur le territoire recouvre une grande diversité et leur part modale varie de 44% (en hyper centre) à 10 % dans certaines communes périphériques.

Même si elle est en progressions constante, la part modale des transports en commun montre une grande variabilité entre le cœur de Métropole (13 à 15 % environ en 2007) et les secteurs moins urbains (jusqu'à 6 % en 2007).

Sur le réseau ASTUCE, les lignes en site propre (tramway et bus à haut niveau de service) captent les 2/3 des voyages.

Bien que s'étant stabilisée pour la 1<sup>ère</sup> fois entre 1996 et 2006, la part modale de la voiture reste donc prépondérante dans les secteurs hors cœur de Métropole où elle représentait tout de même 43 % de part modale en 2007.

La voiture individuelle reste également très utilisée pour des déplacements de courte distance : un déplacement sur quatre en voiture faisant moins de deux kilomètres et un sur deux moins de cinq kilomètres.

Poursuivre le report de la voiture vers les modes doux et les transports en commun nécessite de poursuivre les actions engagées en faveur du maillage cyclable, de la qualité et du partage des espaces publics nécessaires à l'essor de la marche à pied et du vélo urbains, de la fluidité de la chaîne de déplacement qui favorise l'intermodalité et des équipements et services intermodaux.

### **Une agglomération qui attire et fait converger de nombreux flux**

La MÉTROPOLE est au carrefour de flux de circulations intenses de voyageurs et de marchandises :

- routiers entre les régions du Nord de l'Europe et de la France et l'Ouest et le Sud-ouest, d'une part, et la région parisienne et le littoral normand, d'autre part.
- ferroviaires, avec l'axe majeur de desserte de la ligne Paris-Rouen-Le Havre,
- fluviomaritimes avec la Seine et le Grand Port Maritime de Rouen.

Le territoire attire de nombreux salariés, acteurs économiques, étudiants, consommateurs, touristes... L'intensité de ces échanges constitue l'animation et la richesse de la Métropole et le socle de ses fonctions économiques.

Ces flux génèrent une double saturation, sur certains axes routiers et ferroviaires du fait du nœud rouennais couplée à une limite de capacité de la gare rive droite pour répondre aux prévisions de trafic attendues. De plus, ils sont sources de nuisances pour l'environnement et la santé.

L'amélioration des conditions de desserte ferroviaire est recherchée et les aménagements nécessaires anticipés. En effet, le déplacement de la gare de Rouen en rive gauche de la Seine aura des impacts sur l'organisation des déplacements au sein de l'agglomération mais aussi sur son fonctionnement urbain général. L'ambition est d'aborder de façon cohérente les enjeux de déplacements, d'urbanisme et de développement économique.

Le contournement est de l'agglomération est également essentiel pour limiter le trafic de transit nord sud qui s'effectue actuellement par le Pont Mathilde.

La gestion du trafic routier de marchandises, de transit et d'échange, est une problématique importante pour le territoire ; le transfert modal de la voie routière vers le fleuve et le fer devrait être amplifié.

### **La coordination des dynamiques de développement urbain**

Les dynamiques de développement de l'habitat et de l'emploi sont encore dissociées, générant un accroissement des déplacements domicile-travail. Ce déséquilibre entre actifs hébergés et emplois offerts est variable selon les secteurs.

L'utilisation de l'espace a été plus économe sur le territoire de la Métropole que les autres agglomérations compte tenu de son évolution démographique, mais la croissance des surfaces urbanisées s'est faite en dehors de l'espace urbain. Sur 1278 hectares urbanisés sur des espaces naturels, agricoles ou forestiers entre 1999 et 2012, un peu plus de la moitié (55%) sont localisés dans le périmètre d'attractivité des transports en commun structurants, 45% sont situés en dehors de ce périmètre d'attractivité.

La croissance urbaine, sous forme d'habitat individuel, est encore trop peu économe en foncier (1 100 m<sup>2</sup> en moyenne par nouveau logement en individuel diffus).



En 2013, 1347 hectares sont recensés dans les documents d'urbanisme des communes de la Métropole (zone d'urbanisation future). Parmi celles-ci, 62,5% sont localisées dans la zone d'attractivité des principales lignes du réseau de transport en commun, 37,5% étant situés en dehors du périmètre d'attractivité des transports en commun. Les logiques d'urbanisation et d'irrigation du territoire par les transports en commun doivent être articulées.

La maîtrise de la consommation d'espace est un enjeu transversal essentiel dont le SCOT s'est saisi et qui sera traduite dans le PLUi dont l'élaboration sera prescrite en octobre 2015.

La maîtrise des déplacements est également un enjeu très important et transversal pour le SCOT, en matière socio-économique mais également environnementale.

## C. Stratégie globale et intégrée de développement urbain durable de la Métropole Rouen Normandie

La Métropole articule sa stratégie de développement urbain durable en cohérence avec son projet de territoire.

Nous retiendrons dans le cadre de cet AMI **4 principaux objectifs**, parmi les nombreuses orientations et actions définies dans le SCOT, le PLH, le PDU, le projet métropolitain, le contrat de ville et le protocole PNRU, qui permettent de mettre en avant **la dimension intégrée de la stratégie métropolitaine en matière d'aménagement durable de son territoire**.

Par ces 4 objectifs la Métropole traite 4 dimensions permettant de traiter en cohérence l'aménagement de son territoire. Ces actions s'entendent bien sûr en complément des actions menées dans le cadre des politiques de solidarité comme par exemple sur les tarifs de service public transports, eaux, etc..., sur l'insertion par l'emploi, sur l'accompagnement des jeunes qui relève du budget de fonctionnement.

### 1. Poursuivre le développement de quartiers urbains centraux sur les espaces de friches en lien avec l'offre de mobilité

- a. *Aménager des quartiers structurants en cœur d'agglomération et dans les espaces urbains bénéficiant d'une excellente desserte actuelle ou à venir en transports en commun structurant*
- b. *Aménager des zones d'activités, en reconversion de friches, au sein des espaces urbains présentant un potentiel de desserte multimodale*

### 2. Poursuivre la requalification et la rénovation durables des espaces urbains existants

- a. *Poursuivre, dans le cadre du nouveau programme de renouvellement urbain la rénovation urbaine des quartiers prioritaires de la politique de la ville*
- b. *Poursuivre la requalification et la rénovation énergétique des quartiers anciens*
- c. *Engager la requalification durable des zones d'activités existantes*

### 3. Développer les mobilités actives et favoriser le report modal

- a. *Poursuivre le développement des infrastructures de déplacement : développer l'offre de transport en commun sur les axes structurants de l'urbanisation existante et à venir*
- b. *Développer l'intermodalité, multimodalité et les modes actifs : mettre en synergie les réseaux et les services, faciliter l'enchaînement des modes et multiplier les possibilités des d'origines / destinations, adapter l'espace public*
- c. *Développer l'innovation en matière de logistique urbaine*

### 4. Préserver et développer les espaces de nature en ville et la biodiversité

- a. *Réhabiliter et promouvoir les espaces de biodiversité et de nature dans les cœurs d'agglomération et espaces urbains*
- b. *Réhabiliter, préserver les espaces de biodiversité et la nature périurbaine*

Découlant de ces objectifs, 8 actions ont été retenues dans le cadre de l'AMI FEDER.

## **D. Programme d'actions proposé, calendrier, maquette financière et fiches actions**

---

Le programme d'actions envisagé figure dans le tableau ci-après.

Les montants inscrits dans le tableau et les fiches-actions ci-dessous sont estimatifs. Ils seront affinés lors de la rédaction du cahier des charges et le dépôt des dossiers de demande de subvention européenne.

N° Fiche	Actions	Assiette éligible FEDER HT	Montant FEDER sollicité	FEDER 4-1-a Conception et réalisation de quartiers urbains durables (25%)	FEDER 4-1-b Développement de la multimodalité et des modes actifs (50%)	FEDER 4-2-a Traitement des friches (30%)	% FEDER moyen
1	Ecoquartier Flaubert - Volet friches (acquisitions foncières, études pré- opérationnelles et opérationnelles, travaux préalables)	5 450 947 €	1 635 284 €			1 635 284 €	30%
	Ecoquartier Flaubert - Aménagement (travaux ouvrages structurants)	7 340 000 €	2 266 750 €	2 266 750 €			25%
2	Ecoquartier Saint-Sever Nouvelle Gare	1 161 000 €	290 250 €	290 250 €			25%
3	Traitement intermédiaire des friches	5 665 720 €	1 699 716 €			1 699 716 €	30%
4	Rénovation urbaine NPNRU - études et phase opérationnelle	8 632 000 €	2 158 000 €	2 158 000 €			25%
5	Etudier des services innovants pour les transports de personnes et les marchandises	1 000 000 €	500 000 €		500 000 €		50%
6	Développer la multimodalité et les modes actifs	2 100 000 €	1 050 000 €		1 050 000 €		50%
7	Etudes de faisabilité de nouvelles infrastructures pour le développement de la mobilité alternative à la voiture individuelle	600 000 €	300 000 €		300 000 €		50%
	<b>Total</b>	<b>31 949 667 €</b>	<b>9 900 000 €</b>	<b>4 715 000 €</b>	<b>1 850 000 €</b>	<b>3 335 000 €</b>	<b>30,99%</b>

## Fiche projet détaillée – Candidature Axe Urbain – MRN/RNA

▶ <b>Intitulé du projet</b>	Ecoquartier Flaubert
▶ <b>Nom du porteur</b>	Métropole Rouen Normandie / Rouen Normandie Aménagement
▶ <b>Description de l'opération</b>	Aménager un quartier multifonctionnel de 90 ha dont 68 ha en ZAC, implanté en cœur d'agglomération sur des friches industrialo ferroviaires. La programmation, mixte, prévoit la présence de logements, d'activités économiques à dominante tertiaire ainsi que les équipements publics nécessaires à l'accueil de 15.000 usagers, dont plus de 6000 habitants.
▶ <b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Apporter une réponse aux objectifs métropolitains du territoire (reconstruire la ville sur elle-même, développer l'offre de logements en cœur d'agglomération et contribuer au renforcement économique et à l'attractivité de la Métropole.</li><li>▪ Apporter une réponse aux objectifs de développement durable du territoire en intégrant pleinement le quartier à son environnement urbain, en créant les conditions favorables aux déplacements alternatifs et durables afin de favoriser l'éco-mobilité.</li><li>▪ Les enjeux, à l'horizon 2020, est d'amorcer l'aménagement de l'Ecoquartier Flaubert à travers l'aménagement d'un 1<sup>er</sup> macro-lot (40.000 m<sup>2</sup> de surface de plancher) ainsi que de réaliser une partie du système viaire, nécessaire à l'aménagement de la ZAC et aux raccordements définitifs en tête sud du pont Flaubert.</li></ul>
▶ <b>Période globale de réalisation</b>	2014-2020 (1 <sup>er</sup> Macro-lot / Début du système viaire)

Détail du projet :

Nature de dépenses <sup>1</sup>	OS <sup>2</sup>	Mesure <sup>3</sup>	Montant HT	Période de réalisation <sup>4</sup>	Indicateurs de réalisation <sup>5</sup>	Autres financements	Objectif de performance énergétique <sup>6</sup>
Acquisitions foncières	4.2	a	9.390.990	2015-2020	90 ha	Contrat de Métropole	Eco-quartier / Performances type BEPOS Effinergie et/ou Passiv Hauss
Etudes pré-opérationnelles et opérationnelles	4.2	a	3.255.696	2015-2020	90 ha	Contrat de Métropole	Eco-quartier / Performances type BEPOS Effinergie et/ou Passiv Hauss
Travaux préalables ((nature à préciser)	4.2	a	6.742.036	2017-2020	90 ha	Contrat de Métropole	Eco-quartier / Performances type BEPOS Effinergie et/ou Passiv Hauss
Travaux ouvrages structurants (nature à préciser)	4.1	a	15.280.554	2017-2020	90 ha	Contrat de Métropole	Eco-quartier / Performances type BEPOS Effinergie et/ou Passiv Hauss
Travaux divers (nature à préciser)	4.2	a	3.234.540	2017-2020	90 ha	Contrat de Métropole	Eco-quartier / Performances type BEPOS Effinergie et/ou Passiv Hauss
Système de chauffage urbain (études)	4.1	a	207.000	2015-2020	90 ha	Contrat de Métropole	Eco-quartier / Performances type BEPOS Effinergie et/ou Passiv Hauss

1 : travaux, études, réhabilitation, mises aux normes....

2 : 4.1 ou 4.2

3 : a ou b

4 : exercice prévisionnel de réalisation

5 : population vivant dans des zones bénéficiant de stratégies de développement urbain intégrées (en nombre de personnes), logements réhabilités dans les zones urbaines (en unités de logements) ou superficie totale de sols réhabilités (en hectares)

6 : équivalent « **BBC rénovation 2009** »/BBC Effinergie Rénovation, études et travaux réalisés par des entreprises formées/qualifiées RGE

## Fiche projet détaillée – Candidature Axe Urbain – MRN

▶ Intitulé du projet	Ecoquartier Saint-Sever Nouvelle Gare
▶ Nom du porteur	Métropole Rouen Normandie
▶ Description de l'opération	<p>Aménager, en lien avec le projet de nouvelle gare et de Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) un quartier multifonctionnel de 20 à 30 ha intégrant la présence de logements, d'activités économiques tertiaires et d'équipements publics.</p> <p>La conception du projet s'inscrit dans une démarche de « Quartier intelligent » (Smart City).</p>
▶ Objectifs	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Sur le plan urbain, reconquérir les espaces industrialo-ferroviaires de l'ancienne gare Saint-Sever par la création d'un quartier durable et mixte, contribuant à renforcer l'attractivité et le rayonnement de la Métropole Rouen Normandie.</li><li>▪ Sur le plan économique, développer une offre tertiaire de qualité en lien avec le projet de nouvelle gare, et renforcer ainsi les fonctions métropolitaines du territoire.</li><li>▪ Contribuer au développement et au renforcement d'un réseau de transports à haut niveau de services, à travers la création d'un pôle d'échanges multimodal connecté à la nouvelle gare.</li><li>▪ Amorcer la requalification de l'offre tertiaire du quartier Saint-Sever</li></ul>
▶ Période globale de réalisation	2015-2020



Détail du projet :

Nature de dépenses <sup>1</sup>	OS <sup>2</sup>	Mesure <sup>3</sup>	Montant HT	Période de réalisation <sup>4</sup>	Indicateurs de réalisation <sup>5</sup>	Autres financements	Objectif de performance énergétique <sup>6</sup>
Etudes de conception (Stratégie et programmation)	4.1	a	236.000	2014-2016	20 – 30 ha	CPER	Ecoquartier
Etudes pré-opérationnelles (constitution d'un dossier de ZAC ?)	4.1	a	925.000	2017-2020	20 - 30 ha	CPER	Ecoquartier

**Fiche projet détaillée – Candidature Axe Urbain – « MRN »**

▶ <b>Intitulé du projet</b>	Traitement intermédiaire des friches
▶ <b>Nom du porteur</b>	MRN ou Communes
▶ <b>Description de l'opération</b>	<p><b>Traitement d'un ensemble de friches industrielles à travers :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ La mise en œuvre de solutions de traitement de la pollution et des terres impactées économiques et responsables sur le plan environnemental, pouvant nécessiter une action à long terme</li><li>▪ L'appropriation de nouveaux usages des friches par des réhabilitations, des démolitions et des actions de pré-aménagement</li><li>▪ L'aménagement d'espaces de nature en ville dans des secteurs en devenir</li></ul>
▶ <b>Objectifs</b>	<p><b>Concevoir et mettre en œuvre des actions innovantes</b> <b>Réaliser les études diagnostics et structures des bâtiments présentant un intérêt patrimonial (état structurel, chiffrage et évaluation de la pertinence économique des coûts de réhabilitation pour un usage tertiaire et/ou habitat</b></p>
▶ <b>Période globale de réalisation</b>	2015-2020

Détail du projet :

Nature de dépenses <sup>1</sup>	OS <sup>2</sup>	Mesure <sup>3</sup>	Montant HT	Période de réalisation <sup>4</sup>	Indicateurs de réalisation <sup>5</sup>	Autres financements	Objectif de performance énergétique <sup>6</sup>
Acquisitions /Dépollution	4.2	a	4145720	2015 -			
Travaux (démolition – réhabilitation – pré-verdissement...)	4.2	a	1520000	2015 -			

## Fiche projet détaillée – Candidature Axe Urbain

### Action 4.1.a : Conception et réalisation de quartiers urbains durables – MRN

► **Intitulé du projet**

NPNRU – Participation des habitants et concertation citoyenne dans le cadre des projets de renouvellement urbain

► **Nom du porteur**

Communes – Bailleurs

► **Description de l'opération**

« Les habitants ainsi que des représentants des associations et des acteurs économiques sont associés à la définition, à la mise en œuvre et à l'évaluation des projets de renouvellement urbain, selon les modalités prévues dans les contrats de ville. Chaque projet de renouvellement urbain prévoit la mise en place d'une maison du projet permettant la coconstruction du projet dans ce cadre. » (Loi n° 2014-173 du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine, Art. 9-1.-III)

La prise en compte des besoins et de l'expertise d'usage des habitants est une condition indispensable à la réussite des projets de renouvellement urbain. La loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine du 24 février 2014 prévoit l'association des habitants à la définition, la mise en œuvre et l'évaluation des projets de renouvellement urbain au travers la mise en place, pour chaque projet, d'une maison du projet spécifiquement dédiée à cette coconstruction.

L'objet de cet appel à projet est de cibler les projets s'inscrivant dans un Programme de Rénovation urbaine et dont les actions concourent à la mise en œuvre d'une stratégie de participation des habitants durant la période de construction du projet c'est-à-dire la phase du protocole de préfiguration, mais également dans la phase opérationnelle, de mise en œuvre du projet.

**Les quartiers concernés :**

Conformément à l'arrêté du 29 avril 2015, trois quartiers sont éligibles au titre des quartiers d'intérêt national (PIN) :

- Les Hauts de Rouen à Rouen,
- Les Arts et Fleurs-Feugrais à Cléon et Saint-Aubin-lès-Elbeuf,
- La Piscine à Petit-Quevilly.

Et 6 ont été retenus au titre des quartiers d'intérêt régional (PIR) :

- Le Plateau à Canteleu,
- Le Parc du Robec à Darnétal,

- Le Centre-Ville à Elbeuf,
- Le quartier Saint Julien à Oissel
- Le quartier Grammont à Rouen,
- Le Château Blanc à Saint-Etienne-du-Rouvray.

► Objectifs

Le PNRU 2 comporte une importante phase d'études permettant d'affiner les projets et de préciser le contenu des actions à entreprendre. Cette phase est l'occasion de placer les habitants doivent être au cœur du dispositif et être acteurs du renouvellement aussi bien en amont qu'en aval des projets et de développer des démarches de concertation, de consultation ou d'information des habitants.

L'objectif est d'associer les habitants, et avant tout de leur permettre de comprendre, de discuter sur le projet urbain et d'envisager des propositions réalistes pour éventuellement les modifier.

Pour des démarches de projet efficaces, l'appel à projet porte, en amont des projets, sur les moyens permettant de comprendre le projet mais également de faire s'exprimer la fameuse « expertise d'usage » que les habitants du quartier possèdent.

Les projets présentés devront valoriser des outils et des expérimentations en matière de démarches participatives, parmi lesquels les maisons du projet tiennent aussi une place essentielle.

► Période globale de réalisation

2015 - 2020

► Contenu du dossier de candidature

- Une lettre d'intention du candidat,
- Un état des lieux présentant les enjeux du territoire au regard des thématiques inscrites dans l'axe 4 « Développement des espaces urbains durables » du Programme Opérationnel Régional (POR),
- Une présentation de la stratégie du candidat en matière de participation des habitants,
- Une description de ou des actions pour lesquelles la collectivité souhaite déposer un dossier de candidature,
- Un bilan financier et un plan de financement prévisionnel

Détail du projet :

Nature de dépenses <sup>1</sup>	OS <sup>2</sup>	Mesure <sub>3</sub>	Montant HT	Période de réalisation <sup>4</sup>	Indicateurs de réalisation <sup>5</sup>	Autres financements	Objectif de performance énergétique <sup>6</sup>
Participation des habitants & Maisons du projet	4.1	a	207 000 €	2014-2020		ANRU / CDC	

## Fiche projet détaillée – Candidature Axe Urbain

### Action 4.1.a : Conception et réalisation de quartiers urbains durables – MRN

► **Intitulé du projet**

Rénovation urbaine – Etudes urbaines, stratégiques et de faisabilité et opérations du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain

► **Nom du porteur**

Métropole – Communes – Bailleurs

► **Description de l'opération**

Le PNRU 2 comporte une importante phase d'études permettant d'affiner les projets et de préciser le contenu des actions à entreprendre.

L'appel à projet vise à sélectionner des études préalables au lancement des projets éligibles au NPNRU et des opérations de rénovation urbaine dans les quartiers en PNRU qui concourent à l'objet de l'action 4.1.a. Ces études ou opérations auront pour objectif le recyclage urbain ou foncier ou encore la résorption d'habitat dégradé au profit d'une valorisation d'espaces publics ou pour le développement de la mixité sociale et fonctionnelle des quartiers.

**Les quartiers concernés :**

Conformément à l'arrêté du 29 avril 2015, trois quartiers sont éligibles au titre des quartiers d'intérêt national (PIN) :

- Les Hauts de Rouen à Rouen,
- Les Arts et Fleurs-Feugrais à Cléon et Saint-Aubin-lès-Elbeuf,
- La Piscine à Petit-Quevilly.

Et 6 ont été retenus au titre des quartiers d'intérêt régional (PIR) :

- Le Plateau à Canteleu,
- Le Parc du Robec à Darnétal,
- Le Centre-Ville à Elbeuf,
- Le quartier Saint Julien à Oissel
- Le quartier Grammont à Rouen,
- Le Château Blanc à Saint-Etienne-du-Rouvray.

Le porteur de projet pourra présenter un dossier en association avec d'autres maîtres d'ouvrage.  
 Pour être éligibles, les opérations de rénovation urbaine présentées dans le cadre du présent appel à projet devront avoir obtenu l'accord de financement de l'ANRU ou une autorisation de démarrage anticipée.

► Objectifs

Concevoir des projets urbains afin de poursuivre la requalification des quartiers de renouvellement urbain à travers six objectifs majeurs :

- Maintenir et développer un habitat de qualité
- Favoriser la mixité sociale dans les quartiers et permettre les parcours résidentiels
- Améliorer le cadre de vie des habitants et augmenter l'attractivité des quartiers
- Renforcer l'ouverture et la perméabilité des quartiers
- Améliorer la qualité de vie et favoriser le lien social et le vivre ensemble en impliquant l'ensemble des acteurs
- Favoriser le retour à l'emploi et/ou l'accès à une mise en situation de travail des publics discriminés

► Période globale de réalisation

2015 - 2020

Détail du projet :

Nature de dépenses <sup>1</sup>	OS <sup>2</sup>	Mesure <sup>3</sup>	Montant HT (estimatifs)	Période de réalisation <sup>4</sup>	Indicateurs de réalisation <sup>5</sup>	Autres financements	Objectif de performance énergétique <sup>6</sup>
Etudes pré-opérationnelles Métropole et PIN	4.1	a	585 000€	2014-2020		ANRU CDC	
Etudes pré-opérationnelles PIR	4.1	a	340 000€	2014-2020		ANRU CDC	
Opérations de rénovation urbaine	4.1	a	7,5 millions€	2014-2020		ANRU CDC	



## Fiche projet détaillée – Candidature Axe Urbain – « Métropole Rouen Normandie »

► Intitulé du projet

**Etudier des services innovants pour les transports de personnes et les marchandises**

► Nom du porteur

► Description de l'opération

### **1. Insertion dans la stratégie globale du territoire**

La politique de mobilité de la Métropole (cf. PDU approuvé le 15/12/2014) a été définie en cohérence avec les autres documents de planification de la Métropole, notamment le SCOT et le PLH afin de garantir que l'ensemble des actions identifiées concourent à la mise en œuvre d'une stratégie intégrée.

Les études à mener concourent à la mise en œuvre de solutions innovantes afin de répondre aux enjeux environnementaux qui s'inscrivent notamment dans les objectifs fixés par la loi sur la transition énergétique et d'amélioration de la qualité de l'air.

### **2. Etudes pour des services innovants**

#### **\* Présentation du projet**

Il s'agit de mener des études dans les trois domaines suivants :

#### > Nouvelles motorisations

La flotte de bus du réseau de transport en commun nécessite un renouvellement permanent et les décrets



d'application de la loi sur la transition énergétique attendus d'ici la fin de l'année 2015 imposeront l'acquisition de véhicules « propres ».

La Métropole effectue une veille technologique afin d'orienter ses choix dans l'acquisition de nouveaux matériels roulants qui devront répondre aux critères imposés par la loi.

#### > étude de faisabilité d'un transport par câble

La Métropole bénéficie d'un réseau de transports en commun urbain qui s'appuie notamment sur un maillage de lignes structurantes (tramway / BHNS / réseau FAST) articulées avec les autres lignes de bus régulières et le service de transport à la demande.

Le relief du bassin rouennais et la présence de la Seine, barrière naturelle entre les deux rives du pôle urbain, constituent de fortes contraintes pour mettre en place des lignes terrestres attractives.

Ces spécificités ont conduit à des études sur les modes de transports aériens à la fin des années 90 qui n'ont pas abouti sur un équipement de cet nature. Cependant, les techniques de transport par câble ont évolué depuis, de nombreuses expériences se sont concrétisées et offrent ainsi de nouvelles opportunités en termes de coût et de performances qui trouvent toutes leur pertinence à l'échelle locale.

Ainsi, une nouvelle étude menée en 2013 a démontré l'intérêt de poursuivre la recherche de solutions. La poursuite de cette étude s'inscrit aujourd'hui dans les études de définition de réseau TC de long terme dans le cadre du projet de la Nouvelle Gare. (cf. fiche 22). La desserte de ce pôle majeur de la mobilité dans l'agglomération est un donc un élément déclencheur pour concrétiser, entre autre, la réflexion autour de la mise en service d'un transport par câble.

#### > logistique urbaine

La logistique urbaine est la façon d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville. Champ stratégique très complexe de par la dispersion des compétences et des stratégies, elle constitue l'un des enjeux forts des politiques de mobilité de demain, dans sa capacité à :

- accompagner les nouvelles pratiques de consommation (une demande plus forte en commerces de centre-ville, la croissance du e-commerce, la demande en services urbains facilitant la vie en ville),
- rationaliser les circuits d'approvisionnement des commerces en ville, sources de congestion du tissu viaire et de pollution dans l'environnement urbain,
- représenter un relais de croissance pour l'emploi et un levier de compétitivité pour les territoires.

Il existe donc un constat partagé quant à la nécessité de structurer une réflexion sur la logistique urbaine. Mais les tentatives passées ont échoué sur la difficulté de fixer un périmètre de réflexion et de déterminer une gouvernance de projet susceptible de rallier les différents et nombreux acteurs concernés.

Dans ce contexte, le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Métropole a ainsi donné une nouvelle impulsion à cette réflexion autour de plusieurs axes thématiques (La réglementation, le PLUi, l'invention de la ville intelligente et durable, les nouvelles énergies...), afin de conférer une ambition opérationnelle à cet enjeu.

Aussi, pour faire émerger, avec une approche partenariale, des solutions reproductibles permettant d'améliorer l'empreinte environnementale du territoire et d'offrir une logistique plus efficace à ses habitants et à ses commerçants, la collectivité souhaite, entre autre, lancer un appel à projets d'expérimentation pour construire collectivement des solutions innovantes autour de cet enjeu.

## ► Objectifs

### \* Enjeux à l'horizon 2020

#### > Nouvelles motorisations

L'enjeu à moyen terme est de répondre aux enjeux environnementaux et aux obligations qui seront fixés par la loi.

#### > étude de faisabilité d'un transport par câble

Il s'agit d'accompagner les études de mobilité relatives à la desserte de la nouvelle gare dans la perspective de l'enquête d'utilité publique

Aussi et en l'état actuel des investigations techniques, la réflexion s'oriente autour d'un lien fort à assurer entre 3 sites qui apparaissent comme stratégiques avec l'émergence de ce nouvel équipement, notamment dans une logique de s'affranchir des contraintes physiques imposées par les Plateaux Est et la Seine :

- Le site de Bonsecours,
- Le site de la future gare d'agglomération à Saint-Sever,
- Le Centre Hospitalier Universitaire de Rouen.

Par ailleurs, un transport par câble survolant la Seine entre le site St Sever et la colline de Bonsecours présenterait un intérêt touristique à valoriser.

> logistique urbaine

Dans le cadre de cet appel à projet, la Métropole pourrait ainsi mettre à disposition ses infrastructures existantes ou futures :

- Bornes de recharges véhicules électriques (objectif : déploiement de véhicules de livraison électriques adaptés au contexte urbain)
- Parkings en ouvrage (Objectif : favoriser l'émergence de centre de dégroupage urbain et/ou d'espaces de livraison de proximité)
- Accès à la station hydrogène (objectif : favoriser l'émergence de véhicules à pile à combustible)

► **Période globale de réalisation**

Echéance : lancement de l'appel à projet en 2016 / Expérimentations 2017-2020

**Détail du projet :**

Nature de dépenses <sup>1</sup>	OS <sup>2</sup>	Mesure <sup>3</sup>	Montant HT	Période de réalisation <sup>4</sup>	Indicateurs de réalisation <sup>5</sup>	Autres financements	Objectif de performance énergétique <sup>6</sup>
études	4.1		1 000 000	2016-2020			

**Fiche projet détaillée – Candidature Axe Urbain – « Métropole Rouen Normandie »**

► Intitulé du projet

Développer la multimodalité et les modes actifs

► Nom du porteur

► Description de l'opération

**1. Insertion dans la stratégie globale du territoire**

La mobilité des personnes constitue un des éléments majeurs du dynamisme et de l'attractivité de la Métropole. Maintenir et améliorer l'accessibilité aux zones d'activité commerciales et économiques, permettre aux habitants de la métropole, à ceux des territoires limitrophes ainsi qu'aux visiteurs et aux touristes d'y accéder et de s'y déplacer aisément, telles sont les réponses que doit apporter la politique de mobilité de la Métropole Rouen Normandie.

Rendre compatible croissance de la mobilité avec développement durable, qualité du cadre de vie et enjeux de santé publique, tels sont les défis à relever pour les années à venir, faisant de la mobilité un des enjeux majeurs de la prochaine décennie.

La notion de déplacement domicile / travail quotidien a tendance à disparaître au profit d'une mobilité diversifiée dans l'espace et dans le temps voire imprévue.

La mobilité des personnes est en pleine évolution : outre le fait qu'elles se déplacent de plus en plus selon des itinéraires, des chaînes de déplacement, des origines et des destinations possiblement différents chaque jour, il faut désormais prendre en compte l'utilisation massive des outils nomades qui favorisent l'imprévu et exigent gestion du temps réel et réactivité.

Conjuguer intermodalité et multimodalité devient un impératif.

En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, la Métropole Rouen Normandie a notamment pour mission

d'articuler les différents maillons de la chaîne des déplacements, en facilitant les échanges entre les différents modes et réseaux : conforter les points de correspondance interne au réseau de transports collectifs métropolitain, mais également offrir des correspondances avec les autres réseaux de transport, départementaux ou régionaux, et avec les modes de transport individuels, motorisés ou non.

En facilitant les échanges entre modes et réseaux, la Métropole souhaite proposer une chaîne de déplacements complète, constituant une alternative crédible au « tout automobile individuelle ».

## **2. Projets relatifs au développement de la multimodalité et des modes actifs**

### **\* Présentation du projet**

Il s'agit de travailler selon plusieurs axes qui tous concourent au même objectif de développement d'aménagements et de services susceptibles de favoriser :

> la multimodalité qui consiste à utiliser selon les circonstances et les besoins tel ou tel mode de déplacement (transport en commun, vélo, marche à pied...)

> l'intermodalité qui consiste à faciliter l'enchaînement de différents modes de transport pour un déplacement

Les solutions à mettre en œuvre participeront également au report modal vers les modes actifs (vélo et marche à pied) pour les déplacements courts qui constituent encore aujourd'hui dans le cœur de la Métropole une large part des déplacements.

Développer l'offre de transport et les services associés, mettre en place une politique de stationnement cohérente en surface et en ouvrage, en centre-ville et en périphérie, travailler sur l'espace public sur son partage et sa marchabilité : tels sont les leviers essentiels, identifiés dans le PDU, à activer pour atteindre ces objectifs.

Les actions et études à mener dans ce cadre sont les suivantes :

#### > Réaménagement du pôle d'échanges intermodal de la gare de Rouen rive droite

La gare de Rouen est un équipement majeur de la Métropole et de la Région Haute-Normandie. Avec 6 millions de voyageurs par an, il s'agit de la 15<sup>ème</sup> gare de France en termes de trafic. La gare et ses abords sont pratiqués quotidiennement par les voyageurs, par les touristes, par les automobilistes en transit, mais aussi par les habitants de l'agglomération. La pratique de cet espace se concrétise ainsi par l'usage de différents modes de déplacements. Aussi, la superposition des trafics et des modes, la coexistence des échanges et des flux engendrent des difficultés de circulation, des problèmes de desserte et d'accessibilité de la gare (TC pénalisés

par la circulation, stationnement sauvage...), des zones de conflit pour les modes doux (dont problématique de traversée des boulevards), et des espaces publics saturés, illisibles et peu accueillants pour le voyageur et l'utilisateur.

Par ailleurs, l'articulation spatiale et fonctionnelle entre l'Arc Nord-Sud et les abords de la gare de Rouen Rive-Droite est nécessaire afin que le futur Bus à Haut Niveau de Service (B.H.N.S.) soit relié de façon performante au tramway et à la gare. Cette articulation optimisée lui permettra de jouer le rôle structurant qui doit être dévolu aux pôles d'échanges dans les réseaux de déplacements afin de faire du train un mode de transports urbain du quotidien.

L'objectif est de favoriser le développement d'un pôle d'échange à la gare de Rouen Rive droite, tout en confortant et en préservant l'identité spécifique de quartier de « gare » par l'amélioration de la vie quotidienne des habitants et de leurs usages, et par la valorisation des qualités paysagères et patrimoniales du secteur d'étude.

#### > Aménagement des pôles d'échanges multimodaux aux abords des gares

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

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

#### > Création d'une passerelle modes actifs pour franchir la Seine

La stratégie Seine Cité vise à développer une nouvelle centralité et rééquilibrer les fonctions de cœur d'agglomération sur les deux rives de la Seine. Les études préalables ont mis en évidence, le besoin de créer de nouveaux franchissements de la Seine pour les modes actifs permettant ainsi de relier les aménagements des quais et les Ecoquartiers dotés d'équipements structurants de chaque rive.

Connexion entre les deux rives de la Seine en aval du pont Guillaume, la passerelle reliera les espaces de

reconquête des friches ferroviaires et portuaires (notamment l'Ecoquartier Flaubert) et les équipements publics structurants existants ou à venir (panorama XXL, 106, 107, Préfecture, Hôtel de la Métropole, hangars aménagés des quais bas RD)

La passerelle relierait le quartier Pasteur à l'Ecoquartier Flaubert, dont la frange nord bénéficiera ainsi d'une liaison vers la station TEOR Pasteur, à moins de 500m.

Véritable lien entre les quartiers anciens et futurs, la passerelle constituera un des éléments majeurs du parcours urbain évoqué ci-dessus.

Le financement attendu concerne les études de faisabilité ainsi que les actions de communication et de concertation

#### > Déploiement de P+R de grande capacité aux entrées de ville

La périurbanisation engendre des flux supplémentaires de déplacement qui sont majoritairement assurés aujourd'hui en automobile. Or, les transports urbains sont particulièrement pertinents en zone dense. Il convient donc de déployer un réseau de points d'échanges entre les différents modes de transport afin de permettre un rabattement efficace en automobile sur les axes lourds et structurants de transport en commun. Le réseau de ces points de rabattement doit être hiérarchisé et en cohérence avec les logiques de déplacements sur le territoire.

Aussi, il s'agit ainsi de créer des parcs relais sur les axes lourds et les axes structurants de transport en commun, en réponse à une logique de déplacement par corridor, afin d'encadrer les grandes portes d'entrées de l'agglomération en favorisant un report modal de masse sur les services de transports collectifs structurants.

Les parkings relais sont les vitrines de la multiplicité des offres de transports offertes sur le territoire de la Métropole. Ils permettent de faciliter les chaînes de transports multimodales afin d'encourager une mobilité durable vers le cœur urbain. D'une capacité de stationnement de plusieurs centaines de places, localisé en périphérie du cœur urbain, il doit bénéficier d'une accessibilité routière lisible et directe depuis le réseau routier principal.

#### > Gestion de trafic / PCRT à l'échelle Métropolitaine

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015, la Métropole gère le PCRT que la ville de Rouen a mis en place pour la gestion en temps réel du trafic intégrant l'ensemble des carrefours à feux du territoire communal.

Il s'agit d'étendre les fonctionnalités de cet outil aussi bien au plan géographique (territoire métropolitain) qu'au plan fonctionnel en intégrant notamment la gestion de l'information des temps de parcours et de la disponibilité des parkings en ouvrage mais aussi des P+R, voire, à terme, du stationnement de surface.

Dans un 1<sup>er</sup> temps, l'évolution territoriale des fonctionnalités existantes (gestion des carrefours à feux) et la mise en service d'un certain nombre de panneaux à message variable seront indispensables à la bonne régulation du trafic pendant la phase de travaux importante que la Métropole va connaître avec, notamment, la réalisation de la ligne T4 et le raccordement sud du Pont Flaubert.

#### > Jalonnement dynamique des parkings en ouvrage

Il s'agit d'organiser et de faciliter l'accès aux parkings en ouvrage du centre afin de limiter la circulation des voitures dans les rues du centre historique. Cette démarche intégrera l'analyse des accès aux parkings qui pourrait conduire à inverser les accès actuels notamment sur le parking de l'Opéra.

En lien avec le PCRT (cf. ci-dessous), la gestion en temps réel de la charge des parkings permettra d'orienter les véhicules vers les espaces disponibles grâce à l'implantation de panneaux de jalonnement à messages variables donnant à la fois l'information sur la localisation de l'ensemble des parkings en ouvrage et leur disponibilité en temps réels.

A terme, l'outil de gestion pourrait permettre de mettre en place une tarification temporelle modulée par l'offre et la demande : il est proposé de travailler sur le stationnement intelligent avec le pôle de compétitivité MOVEO.

#### > Portail de la mobilité intermodale / info temps réel /

La diversification des modes et de l'offre de services à la mobilité existants et à venir, le recours des utilisateurs aux outils internet et nomades nécessitent de faire évoluer et d'adapter les outils existants pour offrir de la visibilité et de la lisibilité y compris sur les informations en temps réel.

Actuellement dédié exclusivement au réseau de transports en commun métropolitain ASTUCE, le site [reseau-astuce.fr](http://reseau-astuce.fr) qui offre des services de vente en ligne des titres de transport et de recherche d'itinéraires, repose sur une architecture informatique qui permet d'envisager des évolutions ambitieuses vers un site Internet



multimodal, véritable portail de la mobilité, intégrant d'autres modes de transport : vélos, covoiturage, autopartage, électromobilité, stationnement, services de location etc...

La gestion en temps réel permet d'envisager la mise à dispositions d'applications mobiles dont certaines sont déjà très utilisées par les clients du réseau ASTUCE.

> Accès multimodal et marchabilité cœur de métropole / créer un parcours urbain / concertation / quartiers laboratoires / ville apaisée

En cohérence avec le diagnostic et le plan d'actions du PDU, la Métropole souhaite encourager l'usage des modes actifs, vélo et marche à pied, et mener un certain nombre d'actions coordonnées permettant l'émergence de la ville apaisée.

Par ailleurs, la mise en service de la ligne T4 et les réflexions menées dans le cadre du projet de cœur de Métropole, conduisent à questionner l'accessibilité et le stationnement en centralité ainsi que le partage et la requalification de l'espace public, enjeux majeurs pour améliorer la marchabilité et encourager l'usage de la marche à pied pour les déplacements très courts (20 mn / 2 à 3 km).

C'est dans ce cadre qu'il est proposé une démarche innovante et originale dont l'objectif est de cibler des interventions ponctuelles sur l'espace public, qui en complément des aménagements projetés, contribueront à donner du lien et de la cohésion au sein d'un espace plus vaste : il s'agit de procéder ainsi à ce qu'on appelle de l'acupuncture urbaine.

Cette démarche renforcera l'attractivité du centre-ville commercial et sa vitalité économique.

> Utilisation collective du véhicule particulier (AàP Autopartage + plateforme covoiturage PDE)

La dispersion spatiale de l'habitat et des activités a fortement contribué à une évolution constante de la demande en déplacements et une utilisation croissante de l'automobile, interrogeant la pertinence d'une offre de transports publics réguliers, au regard de la faible densité des espaces périurbains, mais ouvrant l'opportunité de trajets mutualisés entre plusieurs utilisateurs.

Par ailleurs, les habitants questionnent la possession d'une voiture en milieu urbain qui ne sert que pour des usages ponctuels, traduisant ainsi un découplage croissant entre la possession et l'usage. Ce phénomène est propice au développement de nouvelles pratiques plus collectives de l'automobile.

L'utilisation fréquente de l'automobile dans les combinaisons majeures de la mobilité, laisse penser qu'on ne peut pas totalement s'en défaire, mais par contre qu'on peut l'utiliser autrement, et non systématiquement et individuellement pour l'ensemble d'un trajet et/ou pour tous les motifs de déplacement.

Les enjeux pour la collectivité sont donc d'accompagner cette tendance en analysant, préalablement, les pratiques et les potentialités d'un usage rationalisé du véhicule particulier afin de développer dans un second temps des outils favorisant la pratique du covoiturage et de l'autopartage.

La mise en œuvre de la politique métropolitaine en faveur du covoiturage pendulaire se développera notamment dans le cadre des Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE) et plus spécifiquement dans les zones d'activité difficiles à desservir par des lignes régulières de transports en commun. Il s'agira de proposer des plateformes de mise en relation partagée au sein d'un groupe d'entreprises.

La Métropole envisage par ailleurs de favoriser l'émergence de services d'autopartage par le biais d'appels à projet.

#### > WIFI espaces publics cœurs urbains

Afin de permettre l'accès facile et en tout lieu des informations disponibles notamment sur le portail de la mobilité, il est prévu de développer un réseau de bornes WIFI, dans un premier temps dans les centres urbains de Rouen et d'Elbeuf et dans les campus universitaires.

L'utilisation gratuite du WIFI, en permettant l'accès aux informations, notamment en temps réel, des services à la mobilité, facilitera les déplacements et la multimodalité.

La Métropole Rouen Normandie a l'ambition de développer un réseau WiFi public gratuit. La connectivité mobile est un enjeu urbain fondamental, elle représente un levier majeur d'attractivité.

Il s'agira de mettre à disposition un réseau public WiFi à très haut débit à destination du grand public.

Le projet consiste, en s'appuyant sur le réseau fibre optique existant au cœur du territoire, à développer un ensemble de bornes WiFi hotspot dans un 1<sup>er</sup> temps dans le centre historique de Rouen, dans le centre de la ville d'Elbeuf ainsi que sur les campus universitaires.

► **Objectifs**

**\* Enjeux à l'horizon 2020**

Grâce à cette approche globale de la mobilité, la mise en œuvre coordonnée de l'ensemble de ces actions a pour ambition de transformer profondément et durablement la mobilité sur l'ensemble du territoire.

L'émergence de nouveaux services et infrastructures accompagnera l'évolution des pratiques pour une mobilité inter et multimodale.

Il s'agit là d'apporter des réponses concrètes et efficaces aux enjeux environnementaux, de santé publique et de qualité de l'air.

► **Période globale de réalisation**

2015 - 2020

**Détail du projet :**

<b>Nature de dépenses<sup>1</sup></b>	<b>OS<sup>2</sup></b>	<b>Mesure<sup>3</sup></b>	<b>Montant HT</b>	<b>Période de réalisation<sup>4</sup></b>	<b>Indicateurs de réalisation<sup>5</sup></b>	<b>Autres financements</b>	<b>Objectif de performance énergétique<sup>6</sup></b>
études	4.1		4 400 000	2015-2020			

**Fiche projet détaillée – Candidature Axe Urbain – « Métropole Rouen Normandie »**

▶ **Intitulé du projet**

**Etude de faisabilité des nouvelles infrastructures pour le développement de la mobilité alternative à la voiture individuelle**

▶ **Nom du porteur**

▶ **Description de l'opération**

**11. Insertion dans la stratégie globale du territoire**

Le développement de nouvelles infrastructures de transport est un des axes identifiés dans le Plan de Déplacement Urbain (PDU)

L'évolution des territoires et des modes de vie conduit à une augmentation de la demande de mobilité, avec pour effet, entre autres, une saturation progressive des infrastructures de transport. Dans un contexte urbain et financier contraint, où il est difficile d'inscrire de nouvelles infrastructures, la capacité à repenser le partage de l'espace public au profit des transports en commun et des modes actifs devient un enjeu majeur. Parallèlement, lors de la conception de nouveaux quartiers, les transports en commun doivent être envisagés comme une colonne vertébrale irriguant cette urbanisation nouvelle.

Ainsi, à l'horizon 2030, le PDU métropolitain prévoit le développement d'un réseau de transports à haut niveau de service maillé, répondant à la demande croissante de mobilité, offrant de multiples possibilités de correspondances et donc de destinations, et accompagnant l'essor des écoquartiers Flaubert, Luciline et Nouvelle gare.

La Métropole a donc engagé de nombreuses études afin de réaliser ou d'anticiper la réalisation de ce réseau du futur.

**\* Présentation du projet**

> ligne de BHNS entre Boulingrin et CHU

Dans la continuité de l'aménagement des boulevards rouennais qui permettra la circulation en site propre de la ligne T4, la Métropole envisage de procéder de même entre la place du Boulingrin et le CHU voire la ZAC Aubette Martainville afin d'offrir la possibilité d'exploiter une ligne de BHNS (T1 ou T4) en site propre sur la totalité de son itinéraire central.

> Amélioration de la ligne FAST F5 sur le plateau Est

En préfiguration du projet de réduction de capacité des axes routiers pénétrants qui devront accompagner la mise en service de la liaison A28 / A13, notamment sur les plateaux Est, il est proposé d'étudier et de réaliser les aménagements nécessaires (couloirs bus, traitement des carrefours, prise en compte des déplacements doux...) à l'amélioration des conditions de circulation pour les lignes de transport (dont la ligne Fast F5) et les modes doux.

> aménagement de la tête nord Flaubert / création de la ligne BHNS T5

En termes de mobilité, l'aménagement du secteur de la tête nord du Pont Flaubert renvoie à 2 enjeux majeurs :

- permettre à la ligne T5 d'assurer sa fonction de liaison rapide et efficace entre les deux rives, et notamment entre la nouvelle gare, l'Ecoquartier Flaubert, le quartier Docks/Luciline, le pôle d'échanges du Mont Riboudet (correspondance avec 3 autres lignes TEOR) et le campus universitaire de Mont-Saint-Aignan. A ce titre, la section comprise entre la tête nord du Pont et le pôle d'Echanges du Mont Riboudet revêtira une importance majeure ;
- envisager les adaptations du pôle d'échanges du Mont-Riboudet afin de pouvoir y accueillir la ligne T5 et d'y développer des services connexes, renforçant l'attractivité du pôle pour les voyageurs et confirmant son statut de pôle d'échange multimodal structurant aux portes de la zone centrale de l'agglomération ;

► **Objectifs**

**\* Enjeux à l'horizon 2020**

Le développement de nouvelles infrastructures de transport a pour objectif de renforcer l'attractivité globale du réseau de transports en commun par un maillage renforcé.

L'attractivité du réseau permettra d'offrir une alternative de plus en plus convaincante à l'utilisation de la voiture individuelle et participera ainsi à un rééquilibrage des parts modales.

► Période globale de réalisation

2016 - 2017

Détail du projet :

Nature de dépenses <sup>1</sup>	OS <sup>2</sup>	Mesure <sup>3</sup>	Montant HT	Période de réalisation <sup>4</sup>	Indicateurs de réalisation <sup>5</sup>	Autres financements	Objectif de performance énergétique <sup>6</sup>
études	4.1		600 000	2016-2017			

