Le Plan de Mobilité 2035 (PDM)

Modifié le 16/10/24

Le Plan de Mobilité 2035 (PDM) définit les principes d'organisation de la mobilité, des personnes comme des marchandises, sur le territoire de la Métropole et en lien avec les collectivités limitrophes pour la prochaine décennie.

Le PDM 2035 de la MRN adopté

Suite à la consultation des Personnes Publiques Associées et Consultées et de l'enquête publique du projet de PDM (du lundi 25 mars au 26 avril 2024), celui-ci a été adopté au Conseil Métropolitain du 30 septembre 2024.

- **Synthèse du Plan de Mobilité**
- **Le PDM 2035 complet ou par tome**

Le rapport d'enquête publique ainsi que l'avis et les conclusions de la Commission d'enquête publique du PDM de la MRN sont disponibles en téléchargement.

Rapport d'enquête publique du PDM 2035

Avis et conclusions de la Commission d'enquête du PDM 2035

Arrêté d'enquête publique

Avis d'enquête publique

Le dernier Plan de Mobilité (ex-Plan de Déplacement Urbain – PDU) de la Métropole Rouen Normandie a été approuvé le 15 décembre 2014. Dès son adoption, la Métropole s'était engagée à le réviser dans la continuité de son évaluation obligatoire à 5 ans. Le Conseil Métropolitain a donc délibéré le 14 décembre 2020 la révision du Plan de Mobilité.

Les accords de Rouen signés en fin 2018 ont fixé des objectifs forts : un territoire 100 % énergies renouvelables en 2050, une réduction des gaz à effet de serre de 80 %, la diminution des consommations d'énergie de 50 %, et la multiplication par 2,5 de la production d'énergie renouvelable locale.

Face à ces défis, la mobilité porte trois impératifs :

- **Un impératif sanitaire :** la mobilité a des effets sur la santé aussi bien physique, sociale que mentale.
- **Un impératif environnemental :** en France, le secteur des transports de personnes et de marchandises est responsable d'au moins 30 % des émissions de gaz à effet de serre,
- **Un impératif social :** faire face à l'urgence climatique exige de transformer structurellement les modes de déplacements. Mais pour entraîner l'ensemble de la société, la prise en compte des inégalités sociales dans les politiques de mobilités est indispensable, avec en particulier une forte exposition du budget transport des ménages.

Révisé en concertation avec les citoyens et les acteurs de la mobilité, le projet de Plan de Mobilité de la Métropole Rouen Normandie fixe trois ambitions, avec un investissement prévu sur les mobilités à hauteur de +1 milliard d'euros d'ici à 2035 :

- **Une métropole social-écologique :** la mobilité doit répondre à une urgence climatique tout en demeurant un facteur de cohésion,
- **Une métropole collective :** la mobilité est un support de coopération entre les usagers, les acteurs et à différentes échelles,
- **Une métropole exemplaire :** la mobilité est un vecteur d'innovation qui doit permettre une rupture dans les pratiques.

L'essentiel du projet de Plan de Mobilité

Pour atteindre les objectifs fixés de parts modales, de qualité de l'air, de consommation d'énergie, de lutte contre l'autosolisme et d'optimisation des coûts de mobilité, le projet de PDM propose un vaste programme d'actions, qui recoupent des thèmes variés comme le vélo, les transports en commun et le train, les espaces publics, la voiture et le stationnement, l'inclusion ou l'innovation.

« Pédalons plus, marchons plus »

La priorité est de développer un réseau cyclable sécurisé et connecté sur l'ensemble du territoire (Réseau Express Vélo : 12 à 15 itinéraires, 200 km / Réseau Interconnecté Vélo : 100 à 250 km). Des services doivent accompagner le développement de ce réseau en offrant des possibilités :

- de location longue durée avec Lovélo et location de courte durée avec Lovélo Libre-Service,
- de stationnement (courte, moyenne, longue durée),
- de réparation pour les usagers et d'intermodalité (train, transports collectifs urbains).

En prolongement, l'amélioration du fonctionnement des espaces publics et des connexions avec les autres modes permettra de rendre la marche plus attractive et accessible.

L’éducation à l’environnement viendra soutenir le changement des pratiques, en particulier à travers le Plan d’Accompagnement des Changements de la Transition Ecologique (PACTE).

« Vers plus de gratuité »

Dans un contexte où les dépenses de transport représentent en moyenne 15 % du budget des ménages, le coût de la mobilité doit être interrogé : il en va de la liberté de se déplacer pour des personnes qui y renonceraient pour des questions financières, avec pour conséquence de renoncer également à un emploi ou à l’accès aux études ou à une formation. Etendre au maximum possible la gratuité devient donc un enjeu essentiel, dans la limite des ressources financières des autorités organisatrices de la mobilité.

« Nouveaux Tram(s) / TEOR(s) »

De nouvelles lignes structurantes de transports en commun vont progressivement irriguer le territoire. Une étude interroge actuellement le devenir du réseau structurant (Tramway/TEOR/Fast), la faisabilité de portions urbaines de lignes de tram-train dans le cadre du projet ferroviaire de Service Express Régional Métropolitain (SERM) et la desserte de la nouvelle gare sur le site Saint-Sever. Ce sont potentiellement plusieurs nouvelles lignes de tramway ou de TEOR qui pourraient voir le jour dans les 15 années à venir.

« Le train comme mode urbain »

Le projet de SERM vise à développer une offre ferroviaire comparable à celle d'un transport urbain. Il s’agit, d’une part, d’offrir une réelle alternative à l’automobile sur des trajets quotidiens, à l’échelle de la Métropole, mais également de son bassin de vie plus large et d’autre part, de contribuer à décarboner les transports. A plusieurs horizons de temps, pré et post Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN), la possibilité de développer un réseau ambitieux sur les 5 branches de l’étoile ferroviaire rouennaise est actuellement à l’étude, incluant la réouverture aux voyageurs de la ligne 365-370 vers Elbeuf et la création ou la réouverture de plusieurs haltes ferroviaires.

« Territoires »

Il s’agit de construire un véritable réseau de mobilité avec les territoires limitrophes, en changeant d’échelle. Avec plus de 200 000 déplacements journaliers entre la Métropole Rouen Normandie et l’extérieur, des offres de mobilité plus globales et intégrées autour d’un maillage en Parkings relais (P+R) et en aires de covoiturages, de liaisons cyclables, de services de transports collectifs et de covoiturage doivent être renforcées.

« Achever la tête Nord du Pont Flaubert »

A l’aune de la réalisation des accès définitifs de la tête sud du Pont Flaubert et du quartier Rouen Flaubert, il s’agit de prolonger la dynamique actuelle en bâtissant le devenir des mobilités sur la façade Ouest de Rouen. En lien avec les territoires adjacents et avec le

projet, à initier, de réaménagement de la tête nord du pont Flaubert, il conviendra d’interroger le devenir de l’autoroute A150, dans sa capacité à accueillir des voies réservées aux covoitureurs, à de nouvelles lignes de transport collectif rapides ou, dans le sens Rouen-Barentin, aux véhicules lents.

Table des matières