



MÖBILITÉS
ÇA BOUGE!

PDM
Plan De Mobilité
MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE

TOME 7

BILAN DE LA CONCERTATION du Plan de Mobilité 2035 de la Métropole Rouen Normandie



métropole
ROUEN NORMANDIE



sommaire

Préambule

L'ambition d'un changement rendu concret par la crise sanitaire et les prix du carburant
Ce qu'il faut retenir en synthèse

Le contexte


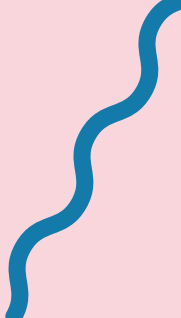
Une concertation qui dépasse le cadre réglementaire du PDM
Une concertation partout et pour tous !

Les différentes modalités de concertation

La phase 1 : « Diagnostic et grandes orientations »
La phase 2 : « Axes et actions »
La phase 3 : « Restitution »

Synthèse qualitative des échanges

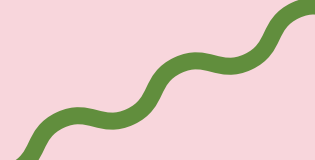

Les contributions recueillies
Le vélo au cœur des mobilités de demain
Un partage de l'espace public à rééquilibrer et apaiser en faveur de la marche



3	L'amélioration des transports en commun pour accompagner les changements	25
3	Une place de la voiture toujours importante mais à optimiser	28
3	Une intermodalité à concrétiser plus fortement	31
	Une mobilité plus inclusive	33
5	La mobilité, un rôle important dans la transition écologique	34

5 Les enseignements de la concertation 36

6	1. La place principale du vélo dans les débats et les attentes	38
8	2. Le partage de l'espace public est attendu pour apaiser les conflits d'usages et donner envie de marcher et utiliser des modes alternatifs	39
11	3. L'amélioration des transports en commun doit se poursuivre partout et pour tous	40
13	4. La place de la voiture, jugée actuellement trop importante, doit diminuer	41
18	5. L'amélioration de l'intermodalité pour une mobilité facilitée	42
21	6. Les changements de comportements doivent être accompagnés	43
21	7. Une approche territorialisée pour des solutions adaptées	44
	8. La mobilité inclusive identifiée dans l'approche qualitative	45
23	9. La mobilité dans la transition écologique	46



Préambule



L'ambition d'un changement rendu concret par la crise sanitaire et les prix du carburant

Pour répondre à l'urgence climatique et sanitaire, incarner son ambition forte pour la transition écologique et renforcer la cohésion, l'équité territoriale et l'innovation, la Métropole Rouen Normandie a ouvert un large débat sur les mobilités. Cette concertation s'est déroulée à la sortie de la crise sanitaire, en pleine période d'augmentation des prix du carburant, avant la mise en œuvre de la ZFE-m (Zone à Faibles Émissions - mobilité) et pendant l'ouverture de travaux d'aménagement structurants en cœur d'agglomération.

Dans ce contexte, les comportements et les aspirations en matière de déplacement ont très rapidement évolué. Sans que l'on puisse prédire si ces changements s'inscriront dans le temps, on note cependant que les expressions citoyennes concernant les mobilités ont sensiblement évolué par rapport aux années précédentes. La situation particulière, mais aussi la diversité des projets engagés et la proposition de partager des expériences concrètes ont amplifié le débat et stimulé les acteurs et les citoyens.

Alors que la défense de la voiture et du stationnement était omniprésente dans les dernières grandes concertations portant sur les aménagements de transports ou de projets urbains, la place des transports collectifs et surtout des mobilités douces, notamment du vélo, résonne désormais fortement dans le débat métropolitain. Les personnes éloignées du cœur métropolitain attendent de pouvoir se déplacer autrement qu'en voiture, ce qui n'est pas possible aujourd'hui. **Ce bilan révèle donc l'urgence à déployer des solutions nouvelles et la place du vélo dans tout le territoire, y compris les zones moins denses. Il met en exergue les besoins d'aménagements localisés et cohérents entre les territoires, mais aussi des spécificités liées à la topographie qui impliquent parfois des solutions particulières.**

Ce qu'il faut retenir en synthèse

La place principale du vélo dans les débats et les attentes

Un meilleur accompagnement des cyclistes est largement souhaité pour rendre le vélo plus attractif. Selon les participants, il faut répandre la pratique du vélo à tous âges, communiquer, sensibiliser et accompagner même financièrement les potentiels cyclistes. Des aménagements doivent rapidement être considérés pour répondre à la problématique de la topographie du territoire qui est un frein au développement de ce mode prometteur.

Le partage de l'espace public est attendu pour apaiser les conflits d'usage et donner envie de marcher et d'utiliser des modes alternatifs

La difficulté de circuler en toute sécurité et de manière sereine dans la métropole, à vélo mais aussi à pied est souvent soulignée. La sécurisation et l'aménagement des espaces publics apparaissent ainsi comme des enjeux importants pour donner envie de faire des petits trajets à pied. L'entretien des pistes cyclables et leur aménagement sécurisé est aussi un moyen de développer ce mode de déplacement.

L'amélioration des transports en commun doit se poursuivre partout et pour tous

L'amélioration des conditions de voyage et de l'offre proposée aux habitants sont considérées comme les leviers principaux pour atteindre l'objectif largement partagé de réduction de la part modale de la voiture. Un réseau de transport en commun plus performant, accessible aux personnes à mobilité réduite, une fréquence et des amplitudes horaires plus grandes, une desserte plus efficace des zones péri-urbaines, la gratuité des transports... sont des éléments évoqués pour amener à laisser les voitures à la maison.



La place de la voiture, jugée actuellement trop importante, doit diminuer

Dans la métropole, la voiture est le mode de transport privilégié par les habitants, surtout dans les espaces ruraux. Pourtant, de nombreux participants souhaitent inverser cette tendance. Proposer des alternatives à la voiture permettra, selon les participants de répondre à des problèmes de sécurité routière (vitesse excessives, entretien des routes...), de disposer de davantage d'espaces publics pour développer des modes de déplacement doux et diminuer les gaz à effet de serre sur le territoire, question de santé publique.

L'amélioration de l'intermodalité pour une mobilité facilitée

La fluidité des parcours des usagers est une attente incontournable et cela passe par l'amélioration de l'intermodalité sur le territoire. (Faciliter des trajets combinant différents modes de transports alternatifs à la voiture individuelle). À terme, les participants attendent de pouvoir prendre le bus avec un vélo, d'accéder à un parking relais pour se rendre à la gare, d'obtenir des informations et une signalétique pertinente, de disposer d'aménagements et stationnement sécurisés...

Les changements de comportements doivent être accompagnés

La demande d'accompagnement au changement de comportement et de déplacement est plébiscitée. Une communication efficace, des informations et de la sensibilisation intensive sur les moyens de transports alternatifs (la marche à pied pour les petites distances, l'autopartage, le vélo, les transports en commun...) sont attendues. Des actions sont également souhaitées pour inciter au respect des usages et à une reconnaissance des espaces dédiés dans l'espace public.

Une approche territorialisée pour des solutions adaptées

La diversité territoriale, avec 45 communes de moins de 4 500 habitants entre cœur urbain et couronne périurbaine et rurale, pose la question de problématiques et enjeux de déplacement différents.

Dans les cœurs urbains les enjeux majeurs sont plutôt autour de la démotorisation, les mobilités actives et les transports en commun urbains, alors que dans le périurbain c'est le partage du véhicule particulier, la décarbonation et l'intermodalité qui permettraient d'apporter des solutions plus adaptées.



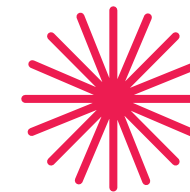
Le contexte

Une concertation qui dépasse le cadre réglementaire du PDM

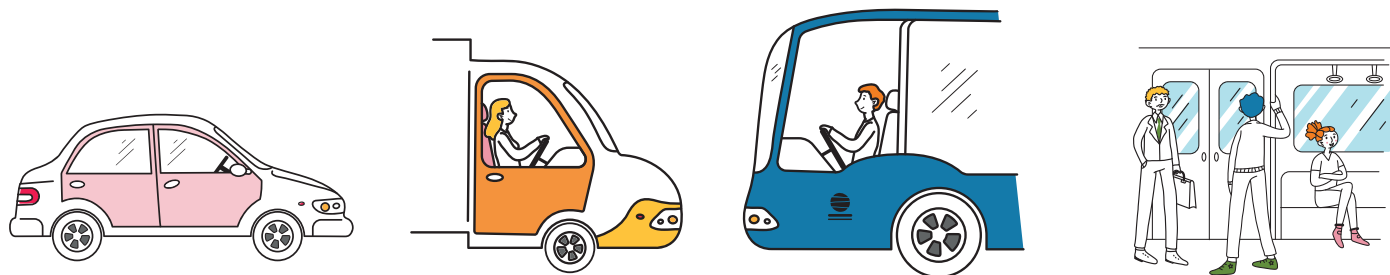
La Métropole Rouen Normandie a inscrit la concertation relative au **Plan de Déplacement Métropolitain (PDM)** dans une démarche de réflexion plus globale sur les mobilités. Différents sujets devant faire l'objet de concertations, prenaient en effet du sens à être traités conjointement en associant l'ensemble des acteurs du territoire. Portés par la question centrale du «**Comment se déplacera-t-on demain ?**», plusieurs projets de mobilité ont ainsi été intégrés à la concertation «**Mobilités, ça bouge!**» :

- La recomposition du réseau de transports en commun en 2022 ;
- Les Plans de Mobilité employeurs (PDME) ;
- Le transport à la demande FILO'R ;
- Le Plan vélo ;
- La Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) ;
- Le Living Lab sur les mobilités de demain (devenu MIX - Laboratoire des Mobilités Innovantes) ;
- La COP 21 Rouen Normandie.

Parce qu'elle dépassait le cadre strictement réglementaire du PDM, et pour faciliter la mobilisation du public, la démarche de concertation a pris le nom «**Mobilités: ça bouge!**». Un logo et une identité graphique ont permis de rendre la démarche visible et d'unifier l'ensemble des documents de communication relatifs à la démarche.



MOBILITÉS ÇA BOUGE!

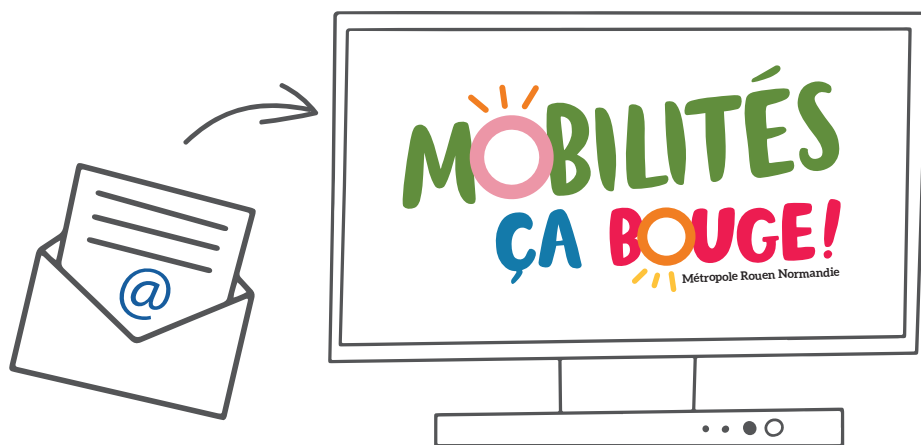


Une concertation partout et pour tous !

Mobilités : ça bouge ! » sur la plateforme de la participation citoyenne JeParticipe

Une page dédiée à la concertation a été mise en ligne du lundi 3 mai 2021 jusqu'à la clôture de la concertation le jeudi 7 juillet 2022 : <https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr/concertation-publique/mobilites-ca-bouge>.

L'ensemble des acteurs et citoyens ont accès aux informations sur la concertation (modalités d'inscriptions et compte rendu des événements de concertation, contacts, vidéos, documents à télécharger, etc.), répondre aux questionnaires et déposer tout autre contribution libre (33 avis ont été déposés en ligne sur la page).



Pour toucher la **grande diversité de publics** concernés (habitants, visiteurs, entreprises...) et débattre à **différentes échelles**, la parole a été donnée à :

Différents publics:

- Les **citoyens**, habitant le territoire de la métropole ou le fréquentant pour d'autres raisons (travail, loisirs, tourisme...);
- Les **acteurs**, professionnels et associatifs, intervenant dans le champ de la mobilité à différents niveaux ;
- Les **élus**, particulièrement les Maires et les élus municipaux des communes de la Métropole.

Plusieurs échelles:

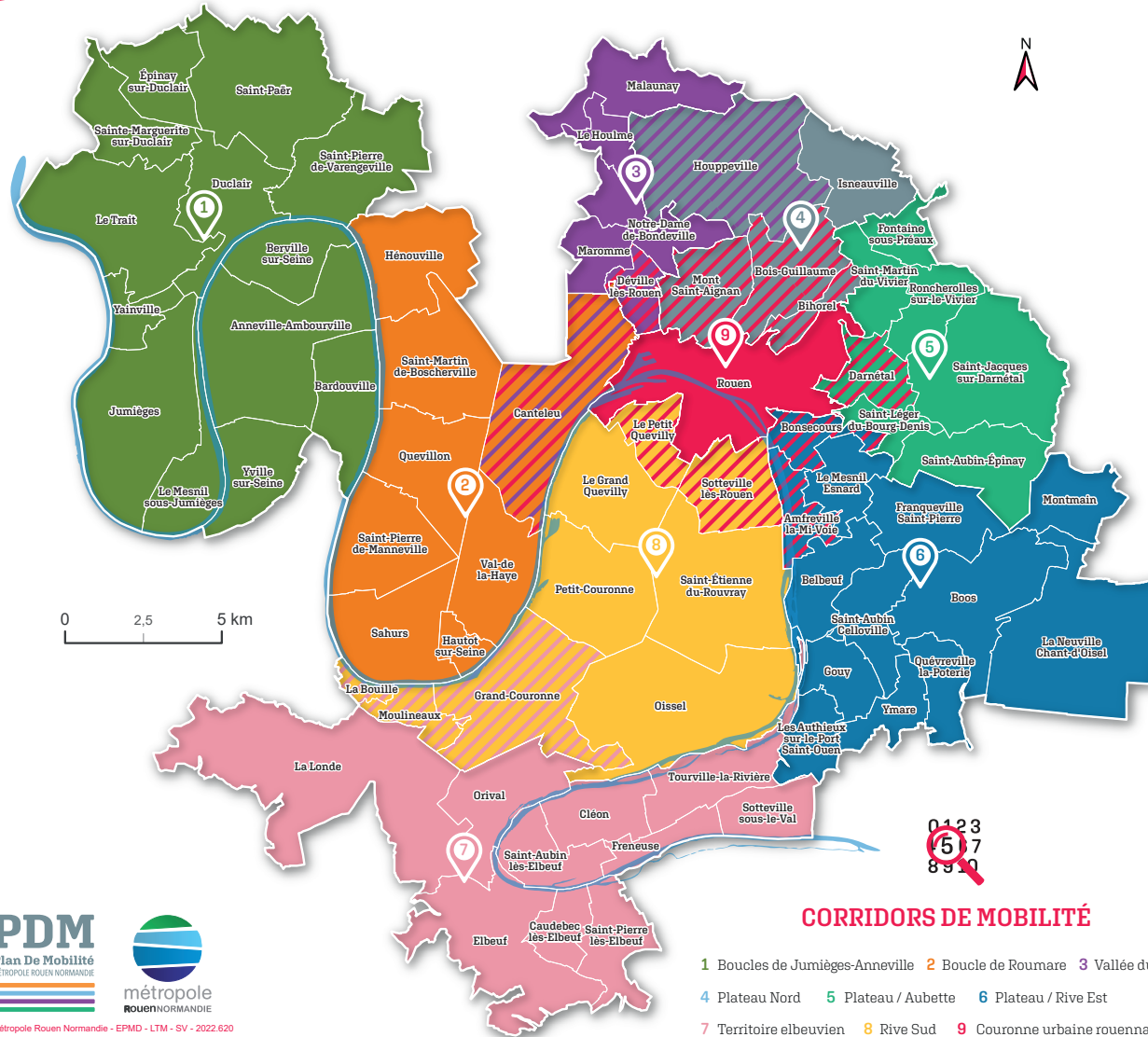
- Dans les **communes et de leurs quartiers**.
- À l'échelle de **9 corridors de mobilités**, cohérents en termes de territoires, de déplacements, de services de mobilité et d'enjeux ;
- À l'échelle **métropolitaine** et intercommunale ;
- Avec les **territoires voisins**.





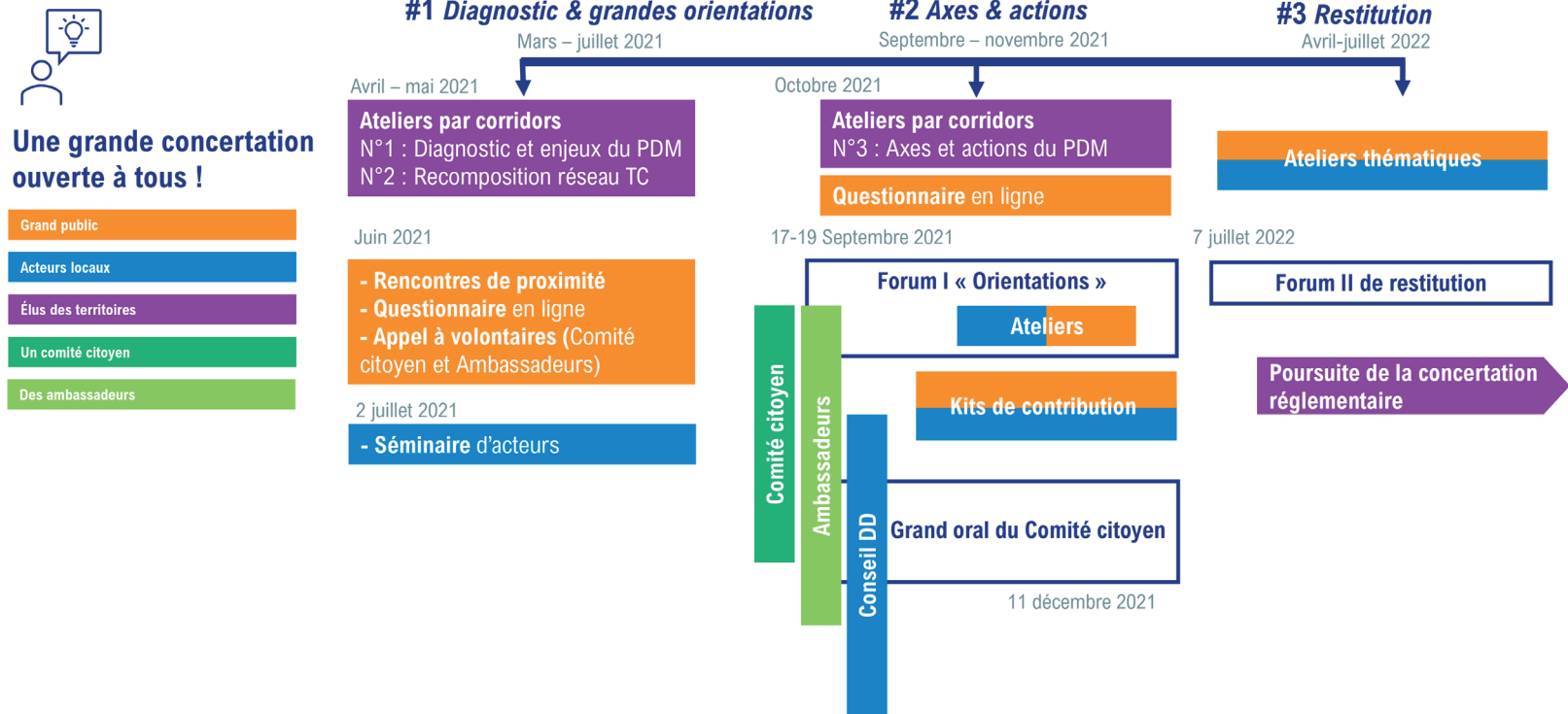
MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE

les corridors métropolitains de mobilité



Métropole Rouen Normandie - EPMD - LTM - SV - 2022.620
 Sources : Métropole Rouen Normandie - ©IGN - Paris - 2019, BD TOPO, OpenStreetMap Contributors CC BY SA

Les différentes modalités de concertation



Organisée entre mai 2021 et juillet 2022, la concertation s'est déroulée en 3 phases :

- **#1 Diagnostic et grandes orientations**, au printemps 2021, pour partager l'état des lieux des mobilités dans la métropole et définir de grandes orientations stratégiques ;
- **#2 Axes et actions**, à l'automne 2021, pour identifier et approfondir des propositions concrètes et opérationnelles en phase d'élaboration du PDM ;
- **#3 Restitution**, au printemps 2022, pour présenter la manière dont les contributions ont été prises en compte par la Métropole dans l'élaboration du PDM.

Les différentes modalités de concertation sont présentées ci-dessous, avec des indications sur la manière dont elles se sont déroulées, le public visé et quelques chiffres de la participation.

#1 : Diagnostic et grandes orientations

Modalités de concertation	Public	Dates
9 Ateliers par corridor (un par corridor de mobilité)	Les élus locaux et les services des communes concernées	06/04/21 14/04/21 15/04/21 21/04/21 27/04/21 28/04/21 29/04/21 04/05/21 05/05/21
6 Ateliers par corridor – Présentation du projet Reempo' TC (un par corridor concerné)	Les élus locaux et les services des communes concernées	04/05/2021 - Matin 04/05/2021 - Après-midi 05/05/2021 - Matin 06/05/2021 - Matin 18/05/2021 - Après-midi 18/05/2021 - Matin
Séminaire des acteurs	Les acteurs de la mobilité, professionnels ou associatifs, les élus et les citoyens	02/07/2021
Rencontres de proximité 8 points du territoire (Bois-Guillaume, Bonsecours, Canteleu, Elbeuf, Le Trait / Duclair, Maromme, Rouen et Sotteville-lès-Rouen).	Les citoyens : Administration d'un questionnaire au grand public sur la voie publique	11/06/2021 12/06/2021 13/06/2021
Mise à disposition d'un questionnaire Mise en ligne sur la plateforme Je participe	Les citoyens	Du 03/05/2021 au 20/06/2021

#2 : Axes et actions

Modalités de concertation	Public	Dates		
9 Ateliers par corridor (un par corridor de mobilité)	Les élus locaux et les services des communes concernées	22/09/2021 23/09/2021 05/10/2021	11/10/2021 12/10/2021 14/10/2021	18/10/2021 19/10/2021 21/10/2021
Mise à disposition d'un kit de contribution/participation	Les acteurs de la mobilité, professionnels ou associatifs, les élus et les citoyens	Du 17/09/2021 au 30/11/2021		
Mise à disposition d'un questionnaire Mise en ligne sur la plateforme Je participe	Les citoyens	Du 18/09/2021 au 30/11/2021		
Mise en place d'un Comité citoyen 3 sessions d'une journée et demie de travail collectif avec des citoyens volontaires et une cérémonie de présentation du rapport final intitulée « le grand oral du Comité citoyen » avec remise officielle du rapport au Président	17 citoyens volontaires	18 et 19/09/2021 16 et 17/10/2021 20 et 21/11/2021 11/12/2021		
Expérimentation « Ambassadeurs de la mobilité » Expérimentation de différents modes de déplacements en rupture avec les habitudes	15 citoyens volontaires dont 5 filmés	Du 15/01/2022 au 15/03/2022		
Forum 1 de la Mobilité	Les élus, les acteurs de la mobilité, professionnels ou associatifs, et les citoyens	17/09 au 19/09/2021		
Séminaire et ateliers de travail avec le Conseil de Développement Durable (CDD) et notamment un travail spécifique de contribution élaboré par le Comité des partenaires mobilité (CPM) autour de 2 enjeux majeurs : la mobilité inclusive et le stationnement comme levier de diminution de la part modale de la voiture individuelle	84 structures locales représentées au sein du CDD, dont le CPM comporte 46 membres	02/12/2021 20/01/2021 01/03/2022 03/03/2022 18/03/2022	07/04/2022 08/04/2022 26/04/2022 09/05/2022 23/05/2022	30/05/2022 09/06/2022 14/05/2022
1 atelier sur le stationnement	Les citoyens	28/04/2022		
1 atelier sur la mobilité inclusive	Les citoyens	28/04/2022		

#3 : Restitution

Modalités de concertation	Public	Dates
Séance de retour vers le Comité citoyen	17 citoyens volontaires	07/04/2022
Forum 2 - Restitution de toute la concertation	Les acteurs de la mobilité, professionnels ou associatifs, les élus et les citoyens	07/07/2022

La phase 1 : « Diagnostic et grandes orientations »

Les ateliers avec les élus locaux par corridors de mobilité

Une première série de 9 ateliers dans les corridors de mobilité s'est tenue **du 6 avril au 5 mai 2021** en présence des élus des communes concernées. Préalablement, les communes pouvaient remplir un **questionnaire**, faire ainsi un diagnostic et exprimer leurs besoins en matière de mobilité. **49 communes de la Métropole sur les 71 ont répondu au questionnaire.**

Les ateliers qui ont suivi se sont déroulés en **visioconférence**, entre les élus d'un même corridor, pour mettre en évidence la **cohérence des enjeux de mobilité à l'échelle de leur territoire.**

76 personnes représentant **49 communes** ont participé à cette première série d'ateliers : essentiellement les maires des communes concernées ou des membres du conseil municipal, plus rarement des cadres administratifs (DGS, responsables de l'urbanisme...).



Dates: 6 avril au 5 mai
Lieux: Visioconférence (Teams)
Nombre de participants: 76
Public: Elus

Une deuxième série d'ateliers par corridor a eu lieu du **4 mai au 18 mai 2021** sur le projet de **recomposition du réseau de transports en commun** en 2022. Déconnectés de la concertation sur le PDM mais intégrés à la démarche « Mobilités : ça bouge ! », ces ateliers ont permis de présenter le projet aux élus et d'intégrer des ajustements à la suite de leurs retours. L'ensemble du territoire métropolitain n'étant pas concerné par ce projet, seuls 6 ateliers ont eu lieu dans les 6 corridors concernés. Ils ont rassemblé **45 participants** représentant **37 communes** différentes (pour 41 communes concernées).

Questionnaire en ligne, rencontres de proximité et appel à volontaires

Un questionnaire a été établi pour **enrichir le diagnostic du retour citoyen**. Faisant l'objet d'une diffusion très large, il a été rempli par **889 citoyens** au total, assurant une forte diversité des contributions recueillies. Le questionnaire était diffusé :

- **En ligne**, sur la plateforme **Je participe**, du **3 mai au 20 juin**. **659 citoyens** y ont répondu.
- Lors des **rencontres de proximité** qui ont eu lieu du **11 au 13 juin**. 230 réponses supplémentaires ont été recueillies, avec la volonté de diversifier les points de vue. Lors de ces rencontres, une dizaine d'enquêteurs, munis de tablettes numériques, sont allés à la rencontre des citoyens pendant 4 demi-

journées en **8 points du territoire** situé dans 8 corridors de mobilité différents : Bois-Guillaume, Bonsecours, Canteleu, Elbeuf, Le Trait / Duclair, Maromme, Rouen et Sotteville-lès-Rouen.

Le questionnaire a également permis d'organiser un **appel à candidatures** pour trois dispositifs citoyens qui se sont concrétisés lors de la phase #2 : **le Comité citoyen, les Ambassadeurs de la mobilité et le panel citoyen innovation** en vue de la création d'un Living lab des mobilités innovantes.



Dates: 3 mai au 20 juin

Lieux: En ligne + dans 8 lieux de la Métropole

Nombre de participants: 889

Public: Citoyens

Le questionnaire (en annexe) abordait :

1. Les **habitudes de déplacement**.
2. Les **aspirations pour les mobilités à l'avenir**.
3. Les **appels à candidatures** pour le Comité citoyen, les Ambassadeurs et le panel citoyen innovation.

Le séminaire d'acteurs

Le séminaire des acteurs de la **mobilité a rassemblé des professionnels et associatifs** pour finaliser la phase #1 « Diagnostic et grandes orientations ». En extérieur, sous les halles de la Place des Emmurées à Rouen il était également ouvert à la fréquentation par le grand public.

Il s'est déroulé en 3 temps :

- Temps de **découvertes d'initiatives**, grâce à la visite de **11 stands** dont 6 animés par la Métropole (Filo'R et Recomposition du réseau de transports en commun, Plan vélo, Boite à outils PDE, ZFE-m, Vélo-station et Véhicules à hydrogène) et 5 animés par des acteurs du territoire (Toutenvélo, Klaxit, SVP Bouger, Solutions locales de bornes de recharge, Living lab mobilité). **3 balades** ont également été organisées dans ce cadre : balade patrimoniale à pied, balade à vélo, balade en couleurs.
- Temps de **co-construction du Plan de Mobilité en atelier** sur 3 thématiques (le stationnement, les rythmes de mobilité et la logistique urbaine).

- Temps de **retours d'expérience, débats et partage**, autour de **6 ateliers thématiques** dont 2 organisés par la Métropole (Mobilité 100% Energie Renouvelable (EnR) et Rue partagée, Rue apaisée) et 4 par les acteurs du territoire (Capitale Européenne de la Culture, Effet de serre toi-même, Living Lab Mobilités).
- Un mur d'expression à l'entrée de l'espace de débat a recueilli quelques contributions des passants curieux et désireux de participer.

Au total l'événement a mobilisé **plus de 100 acteurs**. Il a donné lieu à des échanges qualifiés et utiles pour le projet de PDM. Cette rencontre interacteurs a renforcé les liens entre les participants, notamment les porteurs de projet.



Date: 2 juillet

Lieu : Place des Emmurées

Nombre de participants : plus de 100

Public : Acteurs

La phase 2 : « Axes et actions »

Le Forum des Mobilités

Le Forum des Mobilités inaugurerait les trois semaines de l'opération « **Rouen Métropole, Capitale du monde d'après** ». Il permettait de présenter le bilan de la phase #1 « Diagnostic et grandes orientations » et de lancer la phase #2 « Axes et actions ». Trois dispositifs emblématiques ont aussi été lancés à cette occasion : le **kit de participation**, le **Comité citoyen** et les **Ambassadeurs de la mobilité**. Les **3 publics** ciblés par la concertation étaient réunis : élus, acteurs et citoyens se sont croisés pendant **3 jours** dans le cadre de plusieurs **événements et animations**:

- Le **Club PDMe** des représentants des plus grandes entreprises de la Métropole engagées dans l'élaboration d'un Plan de Mobilité employeur (PDMe), s'est réuni vendredi 17 septembre 2021 pour une session d'information et de concertation. **67 participants** ont découvert les actualités métropolitaines en termes de mobilité (Recomposition du réseau de transports en commun, service de covoiturage, mise en œuvre de la Zone à Faibles Émissions mobilité...) et ont testé en avant-première le kit de participation.
- La **demi-journée « Les territoires »** : organisée l'après-midi du vendredi du 17 septembre, a rassemblé des élus et acteurs des territoires. Le point d'étape sur l'élaboration du PDM et le bilan de

la phase #1 de la concertation a précédé une **séquence participative** autour du kit de participation. La demi-journée a réuni environ **20 participants**.

- Le **Collaborathon** organisé en partenariat avec le WWF, a réuni **31 participants** venus échanger sur les flottes de véhicules professionnels (véhicules légers et utilitaires légers), l'adaptation des motorisations aux enjeux environnementaux et l'optimisation de la gestion et de l'utilisation des flottes.
- L'**Atelier Living Lab** a réuni **28 participants**, principalement des acteurs locaux, qui ont découvert le concept de Living Lab, un projet d'innovation collaboratif qui intègre les usagers au cœur du processus d'innovation et vise à partager ses idées et ses ambitions, échanger sur les enjeux d'une mobilité durable et écoresponsable.
- Le **grand rassemblement vélo-cargo**, organisé en partenariat avec l'association Guidoline, a réuni **environ 70 participants**, vendredi 17 septembre sur la presqu'île Rollet. Ce grand rassemblement offrait des animations et débats, ainsi que la possibilité d'essayer des vélos cargos et vélos électriques.
- Le **lancement de la démarche des Ambassadeurs** de la mobilité a réuni **15 candidats ambassadeurs** le samedi 18 septembre. Avant de s'engager à tester un nouveau moyen de déplacement, les participants ont partagé les conditions nécessaires à la réalisation des défis qu'ils étaient prêts à relever.

- **Le panel citoyen «innovation»** a rassemblé **13 participants**, des citoyens volontaires pour constituer un panel chargé de réfléchir aux mobilités innovantes de demain, amenés à poursuivre leurs travaux au sein du Living-lab mobilité, au-delà de la concertation « Mobilité : ça bouge ! ».
- **Le Tribunal des Mobilités** : environ **30 personnes** ont écouté des personnages défendant leurs points de vue tranchés et controversés sur la mobilité. Les arguments des comédiens de ce procès fictifs étaient inspirés de remarques lues/entendues lors de la phase #1 de la concertation « Mobilités : ça bouge ! ».
- **L'atelier participatif grand public**, organisé avec le kit de participation a rassemblé **5 participants**.
- **Le village des animations** accueillait **quatre associations locales** qui ont animé des stands **sur le parvis entre la 107 et le 108**. Des animations ludiques

et culturelles ont attiré **une centaine de personnes** : Citémômes (ateliers « Voyage carte postale », « Pomponne mon vélo » et enquête-découverte « Au bord des quais »), les barges à pédales (des comptes pour enfants autour de la mobilité), la Roulotte Scarabée (atelier itinérant) et l'opération « Un cheval dans la ville ».

- **La cabine vidéomaton était installée dans le hall du 108** pendant toute la durée du Forum. Elle a permis à **46 personnes** de répondre en vidéo à des questions sur la mobilité.
- **La première session de travail** avec les **17 membres du comité citoyen** a débuté lors de cet événement.

Les différents événements du Forum des Mobilités ont ainsi rassemblé **plus de 400 participants**. Dans une **ambiance conviviale**, l'apport de **contributions issues** de formats variés a permis de diversifier les points de vue.

Les ateliers avec les élus locaux par corridors de mobilité

Une troisième série avec les élus s'est déroulée **du 22 septembre au 21 octobre 2021**. 9 ateliers ont décliné des **pistes d'actions opérationnelles** par corridor, permettant de relever les enjeux du PDM.

En visio conférence, les élus ont été sensibilisés à l'utilisation du kit de concertation dans leur territoire. Ils ont ensuite partagé leurs ambitions, leviers et déclinaisons opérationnelles qu'ils pouvaient attendre pour chaque grand axe du PDM, dans leur corridor. **72 personnes représentant 54 communes ont participé**.



Dates: 17 au 19 septembre
Lieux : Métropole (108) et parvis extérieur
Nombre de participants : plus de 400
Public : élus, acteurs, citoyens

Dates: 22 septembre au 21 octobre
Lieux : Visioconférence (Teams)
Nombre de participants : 72
Public : Elu



Le second questionnaire en ligne

Le questionnaire sur les **objectifs à fixer pour les années à venir** en termes de mobilité a été rempli sur la plateforme en ligne **Je participe**, du **18 septembre au 30 novembre, par 487 citoyens**. À cela s'ajoutent 209 réponses formulées par les habitants d'Houpeville (initiative de la commune de connaître plus précisément les besoins des habitants). Le questionnaire comportait :

- Des questions sur le partage de l'espace public entre les différents modes de déplacements pour évaluer la perception du partage de l'espace entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes et explorer les principales orientations à donner pour rééquilibrer ce partage.
- Des réflexions sur les actions à engager pour réduire l'usage de la voiture individuelle dans les déplacements quotidiens et promouvoir l'usage des transports en commun, et les mobilités actives.

- Une projection en 2030 pour imaginer les mobilités du futur et ainsi apprécier les attentes en matière d'innovation techniques et technologiques, d'organisation des infrastructures, d'accompagnement des publics...

Dates: 18 septembre au 30 novembre

Lieu: En ligne

Nombre de participants: 487
(+ 209 pour la commune d'Houpeville)

Public: Citoyens

Le kit de participation

Le kit de participation, **téléchargeable sur Je participe**, permettait d'organiser des événements « Mobilités : ça bouge ! » autoportés autour des grands enjeux du débat. Dans ce kit ; **un guide d'organisation, du matériel d'animation, un diaporama et un modèle de compte-rendu** ont guidé les acteurs, collectivités, associations et entreprises qui ont organisé les **6 ateliers** ainsi recensés :

- L'atelier « acteurs » du Forum des Mobilités.
- L'atelier « grand public » du Forum des Mobilités.
- L'atelier du club PDE, organisé à la demande de ses membres après la démonstration du kit au Forum.

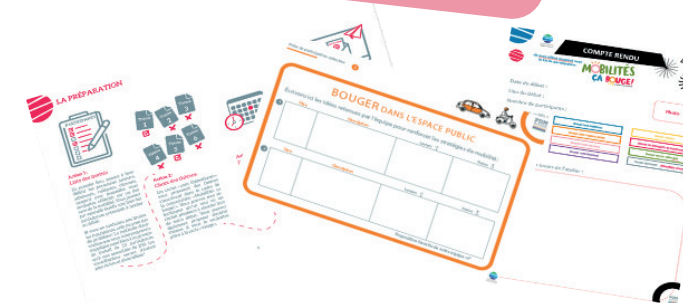
- L'atelier organisé par la commune de Grand-Quevilly.
- L'atelier « interne » de la Métropole, avec les agents du Département Attractivité / Solidarité.
- L'atelier « grand public » de la Métropole en visioconférence.

Dates: 17 septembre au 30 novembre

Lieux: Tout le territoire de la métropole

Nombre de participants: 66

Public: Elus, acteurs, citoyens



Le Comité citoyen

Constitué sur la base d'un **appel à volontaires ayant recueilli plus de 200 candidatures**, le Comité citoyen a constitué un dispositif inédit à la Métropole de Rouen. Le **panel diversifié d'habitants** était chargé de remettre un rapport aux élus de la Métropole, incluant **sa vision de la mobilité et une série de propositions** sur les politiques publiques de mobilité à mettre en œuvre.

La sélection des 17 citoyens parmi les candidats s'est faite par ordonnancement aléatoire des candidatures reçues, puis par panélisation en fonction de **critères sociodémographiques et de critères d'usages** en déplacement (fréquence d'utilisation des différents modes de déplacement).

Le Comité citoyen s'est réuni lors de **3 sessions d'1,5 jours en week-end**:

- **Les 18-19 septembre** pour s'approprier les sujets du débat sur les mobilités et identifier les enjeux clés selon le groupe.
- **Les 16-17 octobre** pour entendre des experts, établir des premières propositions et commencer la rédaction du rapport.
- **Les 20-21 novembre** pour finaliser des propositions et l'adoption collective du rapport final.

Le rapport du Comité citoyen comprend 18 propositions, intégralement rédigées par les citoyens. **Il a été remis en mains propres au Président de la Métropole le 11 décembre 2021, lors du «grand oral du Comité citoyen»**. Pièce centrale du premier bilan de la concertation « Mobilités : ça bouge ! », la contribution du Comité citoyen, a été remarquée pour sa qualité. La cérémonie a été retransmise en direct sur la page officielle Facebook de la Métropole, et est également accessible en replay sur youtube : <https://www.youtube.com/watch?v=KHPAcg0AeV4>.

Motivé, faisant preuve de cohésion et d'ambition, le comité a indiqué qu'il souhaitait suivre la mise en œuvre de ses propositions avec la Métropole après la concertation. Le principe a été acté, donnant lieu notamment à une première séance de retour de la Métropole vers les citoyens le 7 avril 2022.



Dates : 18 septembre au 11 décembre
Lieux : Restaurant Le Cocorico (107),
Museum d'Histoire Naturelle,
Métropole (108)
Nombre de participants : 17
Public : Citoyens

Les Ambassadeurs de la mobilité

Les Ambassadeurs de la mobilité sont citoyens et volontaires. Ils ont expérimenté durant 3 mois, différents modes de déplacements **en rupture avec leurs habitudes**, pour témoigner et comprendre les leviers des changements de comportement. Ils ont été sélectionnés selon les mêmes modalités que le Comité citoyen.

Sur 43 volontaires, **15 ambassadeurs** ont été retenus pour intégrer le dispositif après l'atelier organisé pour lancer la démarche. Les défis relevés par un ou plusieurs participants étaient :

1. « J'utilise le transport à la demande FILO'R pour mes déplacements quotidiens ou domicile-travail »
2. « J'utilise mon vélo pour me rendre au travail »
3. « Pour tous les déplacements de moins de 2 km je n'utilise plus ma voiture »
4. « J'utilise les transports en commun/ tramway pour mes déplacements quotidiens ou domicile-travail »
5. « J'utilise le covoiturage pour me rendre au travail »

5 ambassadeurs sur les 15 ont été suivis et filmés par une équipe de tournage pour diffuser leur expérience et témoigner des facilités et difficultés rencontrées en changeant de mode de déplacement. Le dispositif des s'est terminé mi-mars 2022. Les vidéos de chaque expérience sont disponibles sur le site <https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr/concertation-publique/mobilites-ca-bouge> et les réseaux sociaux de la Métropole.



Dates : mi-octobre 2021
à mi-janvier 2022

Lieux : Sur tout le territoire
de la métropole

Nombre de participants : 15

Public : Citoyens

L'intervention du Conseil de Développement Durable

Le Conseil de Développement Durable (CDD) est l'instance consultative de la Métropole, composée de 84 structures locales représentées par un binôme femme/homme et représentatives des secteurs économiques, associatifs et institutionnels. Il intègre notamment le Comité des partenaires mobilité (CPM) fortement associé à l'élaboration du PDM. En renouvellement au moment de la concertation, le CDD a commencé à travailler sur le PDM lors d'un atelier de 2h30 en visioconférence le **2 décembre 2021**. Ensuite, le **CPM (40 membres du CDD)** a décidé d'approfondir deux sujets au travers de **groupes de travail spécifiques** : la mobilité inclusive et solidaire (**6 réunions** du groupe de travail) et le stationnement (**3 réunions**). **La séance du 9 juin 2022 a permis à l'instance de finaliser sa contribution sur ces deux sujets**. 2 séances supplémentaires ont permis d'interroger l'offre ferroviaire pour une desserte urbaine complémentaire au transport en commun.

Les ateliers avec le grand public sur le stationnement et les mobilités inclusive

Deux ateliers ont été organisés le 28 avril en présentiel, sur des sujets où des ajustements du PDM étaient encore souhaités : **le stationnement et la mobilité inclusive**. Le premier a permis de réfléchir à la régulation du stationnement dans différents cas d'usage. Le second invitait à définir et qualifier les personnes exclues en mobilité et à imaginer la manière dont elles pourraient être mieux incluses.



Date: 28 avril 2022

Lieu : Au 108

Nombre de participants : 18

Public : Citoyens

La phase 3 : « Restitution »

Les ateliers avec les élus locaux par corridors de mobilité

Une quatrième série d'ateliers par corridor s'est déroulée **du 17 mai au 15 juin 2022**. Ces ateliers étaient l'occasion de présenter aux élus les premières pistes retenues dans le cadre du plan d'action du PDM et d'approfondir avec eux certaines thématiques, différentes selon les corridors.

68 élus représentant 48 communes ont participé à cette quatrième et dernière série d'ateliers.

Dates: 17 mai 22 au 15 juin 22

Lieux : Visioconférence (Teams)

Nombre de participants : 68

Public : Elus

Retour vers le Comité citoyen

Le Comité citoyen a été réuni quelques mois après la remise de ses propositions au Président de la Métropole qui a souhaité revenir vers ces membres. L'objectif ? Présenter les premières réflexions techniques de la Métropole sur les propositions du Comité citoyen et proposer aux membres d'intégrer le Comité des partenaires

mobilité (CPM), instance du Conseil de développement durable (CDD) en charge du suivi de la politique métropolitaine de mobilité.



Date: 7 avril 2022

Lieu : siège de la Métropole (108)

Nombre de participants : 9 membres du comité citoyen, 2 élus, 1 représentant du CPM et 4 agents de la MRN

Public : Membres du Comité citoyen

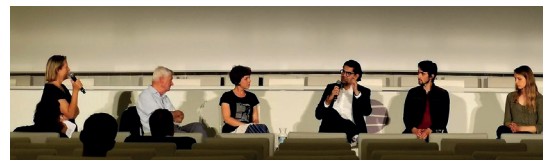
Les membres du Comité Citoyens souhaitant poursuivre la démarche intégreront le Comité des Partenaires Mobilité (CPM): ils assureront la représentation citoyenne au sein de cette instance et continueront ainsi à co-construire la politique de mobilité, le suivi et l'évaluation du Plan de Mobilité.

Le Forum de restitution

Afin de clôturer la démarche « Mobilités : Ça bouge ! », un forum de restitution a été organisé, le 7 juillet 2022. Ouvert à tous, l'événement a réuni environ 100 personnes pour partager le bilan de la concertation, découvrir le plan d'action du PDM et comprendre en quoi la démarche de concertation a permis d'enrichir le document. Le Forum a également proposé de trois tables rondes, la tenue des stands, des temps de témoignages et la projection du film « Together we cycle » suivi d'un débat animé par Stein Van Oosteren.



- **Table ronde 1 « La mobilité en zone peu dense »**: pour un territoire plus accessible (navettes, covoiturage, intégration tarifaire, ferroviaire...). Les espaces peu denses : de quoi parle-t-on ? Mobilités choisies ou mobilités subies dans les espaces peu denses ? Est-ce que la « démobilité » est une clé centrale pour résoudre cette question ? Est-ce financièrement soutenable d'apporter des solutions similaires dans les périphéries urbaines et dans les espaces très peu denses ? Avec la participation de :
 - Sébastien TREJBAL, chef de projet au CEREMA (centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement)
 - Christophe BOUILLON, Maire de Barentin, Président de la communauté de communes Caux-Austreberthe
 - Bernard CHAMPEAUX, Président du CPTC, comité pour les transports en commun dans la métropole rouennaise, association citoyenne
 - Coralie BOURDELAIN, Vice-présidente déléguée à la desserte des territoires peu denses et à l'accessibilité au Syndicat des Mobilités de l'Aire Grenobloise



- **Table ronde 2 « Le partage équilibré de l'espace public »** : une mobilité qui tient compte des plus vulnérables (piétons, cyclistes...). Comment penser le partage de l'espace public ? Quelle place pour les modes actifs ? Quelles évolutions récentes du partage de la voirie en faveur des modes actifs ? Comment assurer une complémentarité efficace et une cohabitation apaisée entre les différents modes de transport ? Comment jouer sur les temporalités des fonctions, des activités et des usages pour optimiser les espaces viaires et fonciers ? Quels retours d'expériences innovantes ? Avec la participation de :
 - Stein VAN OOSTEREN, surnommé Monsieur Vélo pour sa défense inlassable de la petite reine
 - Juliette BIVILLE, Conseillère métropolitaine déléguée aux modes actifs de déplacement



- **Table ronde 3 « Vers la neutralité carbone » :** quelles nouvelles carburations ? Quelle énergie pour quelle mobilité du futur ? Quelles évolutions de nos besoins en termes de mobilité ? Quelles avancées et quels enjeux pour les différentes énergies ? Quelles évolutions technologiques ? Quelles adaptations aux nouveaux besoins et aux défis de la transition énergétique ? Comment penser l'écosystème en vue du déploiement (commercialisation, réseau de distribution) ? Quel impact sur l'aménagement des territoires ? Comment faire adopter ces nouvelles énergies par les usagers ? Quelles expérimentations innovantes ? Avec la participation de :

- Isabelle MOULIN, Directrice de l'environnement et des moyens techniques à la ville de Malaunay
- Aurélien BIGO, Chercheur sur la transition énergétique des transports
- Nelson DE OLIVEIRA, Directeur délégué de l'Institut Carnot (Energie et système de Propulsion)
- Lucie KEMPF, Cheffe de projet et chargée des investissements du parc roulant au Syndicat Mixte Pau Béarn Pyrénées Mobilités.

L'ensemble de l'événement a été filmé et diffusé sur le site de la Métropole : <https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr/actualite/mobilites-ca-bouge-forum-de-restitution-revi-vez-les-debats>

De futurs moments de restitution

Deux nouveaux temps de restitution spécifiques :

- Une Commission Mobilité Durable dédiée au PDM pour clore la démarche auprès des élus et mettre en perspective leurs attentes et les propositions/actions du PDM.
- Dans le même objectif, une réunion de présentation sera organisée avec le Comité des Partenaires (CPM) le 8 décembre 2022.



Date: 7 juillet 2022
Lieu : Pavillon des Transitions
Nombre de participants : 100
Public : Acteurs locaux, Élus, Citoyens

Synthèse qualitative des échanges

Les contributions recueillies

Le nombre précis de participants à la concertation « Mobilités : ça bouge ! » est difficile à estimer, tant les possibilités d'expression étaient variées et parfois éphémères, à l'occasion d'un Forum dans l'espace public par exemple. L'estimation est néanmoins d'**environ 1 000 à 1 500 personnes impliquées représentant des différentes cibles.**

Toutes les contributions ont fait l'objet d'un examen attentif : les 18 propositions du Comité citoyen, les contributions du grand public (à travers le questionnaire, des contributions en ligne, dans les ateliers, les retours des ambassadeurs), les remontées de la part des acteurs économiques et associatifs ainsi que la contribution du Comité des partenaires mobilité (CPM), etc. Les **milliers de contributions** recueillies ont permis d'enrichir les réflexions de la Métropole sur le PDM tandis que la synthèse met en avant à la fois une grande diversité d'idées et une convergence autour de plusieurs grandes orientations.

Les contributions **concernent essentiellement le déplacement des personnes**, la place actuelle et projetée des différents modes de transport et leurs conséquences sur l'aménagement, l'environnement et la société. En revanche, le transport de marchandises a été peu abordé, malgré les dispositifs mis en place pour traiter cette thématique.

Le vélo au cœur des mobilités de demain

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

Les expressions sur le sujet soulignent que **l'insuffisance des infrastructures cyclables** constitue la principale cause de non-utilisation du vélo. La **sécurité** est le frein le plus cité dans le premier questionnaire, notamment sur des voies structurantes qui ne comportent pas de **pistes cyclables sécurisées**. Les participants préconisent de ne pas attendre que la pratique du vélo se développe pour investir dans ces infrastructures : c'est au contraire parce qu'elles existeront que les cyclistes seront plus nombreux. Il est demandé que les pistes cyclables soient dans la mesure du possible **séparées de la chaussée, continues et garnies d'un revêtement adapté**. De nombreuses demandes locales d'aménagement cyclables ont été effectuées, souvent pour le rabattement vers les centres urbains mais aussi pour mieux relier les communes entre elles.

Vous avez dit...

« **L'aménagement de pistes cyclables peut contribuer à réduire la vitesse car cela réduit l'espace dévolu à la voiture** » ; « **Mobiliser des stratégies d'aménagement pour réduire la vitesse, comme la mise en place de chicanes ou de chaudières.** »

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

« **Les pistes cyclables rendent aussi les communes plus belles et attractives** » ;
« **Certaines voies cyclables ne sont pas utilisées car elles sont confidentielles, les gens ne connaissent même pas les infrastructures, il faut communiquer !** »

Quelques propositions issues de la concertation

- Créer un maillage métropolitain connectant toutes les communes par des pistes cyclables sécurisées et continues.
- Transformer les lignes ferroviaires non exploitées en itinéraires pour les modes actifs.
- Mettre en place une « police à vélo » chargée d'empêcher le stationnement des véhicules sur les pistes cyclables.



Un espoir de changement par la sensibilisation et la pédagogie

Malgré des mesures déjà existantes incitatives à la pratique du vélo, les participants sont nombreux à estimer qu'il faut effectuer un travail de sensibilisation et de communication sur les bienfaits de la pratique du vélo. Les campagnes de communication pour la promotion du vélo doivent être plus larges et ambitieuses, et adressées à une variété de publics. L'école est ciblée par de nombreuses propositions de participants qui considèrent que c'est dès le plus jeune âge que les individus intégreront les « bons réflexes » de déplacement. Enfin, de nombreux participants souhaitent démocratiser l'accès au vélo, en augmentant l'offre de location notamment.

Vous avez dit...

« Il faut profiter des infrastructures mises en place pour le vélo-loisir pour encourager l'usage du vélo-quotidien » ; « Le temps scolaire est un moment privilégié pour encourager la pratique du vélo. »

« Le vélo est souvent considéré comme un outil viable pour les déplacements de proximité mais pas pratique pour se rendre en ville. »

« L'expérience « utiliser le vélo pour les trajets de moins de 2 kilomètres » m'a permis de réaliser que le gain de temps est très important par rapport à la voiture. »

« L'évolution des comportements ne peut être effective, même avec une bonne campagne de communication, tant que les infrastructures vélo ne suivent pas » ; « De nombreuses pistes cyclables existent, mais sont tellement en mauvais état qu'on ne peut pas les utiliser... ça ne sert pas à grand-chose ! » ; « Transformer les lignes ferroviaires non exploitées en itinéraires pour les modes actifs. »

Quelques propositions issues de la concertation

- Créer une « école métropolitaine du vélo » qui se déplace dans tous les établissements scolaires.
- Développer une flotte de vélo à destination des centres aérés, qui peuvent être des ambassadeurs des bonnes pratiques.
- Étendre le réseau de vélos en libre-service Cy'clic à toute la Métropole.
- Mettre en place un service de location courte de vélos cargos.



Plusieurs propositions d'aides matérielles incitatives

Afin de promouvoir l'utilisation du vélo, plusieurs participants proposent des incitations financières (réductions ou subventions) pour l'achat ou la location de vélos. Celles-ci pourraient être soumises à des conditions de ressources et réservées à des véhicules spécifiques comme les vélos électriques, les vélos pliants ou les vélos cargos. Les services de réparations et les aménagements dans l'espace public (stationnement sécurisé pour les vélos et signalétique dédiée) sont aussi plébiscités.

Vous avez dit...

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

« Un vélo électrique, cela coûte très cher, ce n'est pas forcément accessible. »

Quelques propositions issues de la concertation

- Mettre en place une aide financière pour soutenir l'achat et la réparation de vélos, électriques ou non, sous conditions de ressources.
- Inclure dans les subventions d'aide à l'acquisition d'un vélo les équipements de base: casque, antivol, avertisseur sonore, éclairage...

- Imposer via le PLUi un nombre minimal de places de stationnement vélo par logement dans les immeubles collectifs.
- Équiper les abris vélos de capteurs pour connaître les disponibilités.
- Prévoir des équipements complémentaires (exemple: kits de gonflage) à proximité des abris vélos.
- Développer la signalétique pour vélos en indiquant les directions et temps de parcours.



4.2.4 Le défi de la topographie

Le territoire métropolitain est marqué par **une organisation en vallées et en plateaux**, surtout sur la rive droite de la Seine, souvent citée comme **facteur dissuasif de la pratique du vélo**. Les exemples régulièrement cités sont les côtes d'accès à Bonsecours, Canteleu ou Mont-Saint-Aignan. Plusieurs participants estiment que sans solutions adaptées et sécurisées pour aider à remonter avec son vélo, il est impossible de se déplacer à vélo quotidiennement. L'incitation à l'utilisation du vélo électrique est parfois citée comme solution, mais les propositions concernent plutôt la **mise en place de mesures spécifiques** comme la possibilité de mettre son vélo dans le bus, de remonte-pentes et même de téléphériques.

Vous avez dit...

« La topographie du territoire explique probablement la faible part modale du vélo chez nous » ; « Quand vous habitez à Bonsecours et que vous travaillez à Rouen, le soir vous voulez juste rentrer chez vous, pas faire du sport. »

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

Quelques propositions issues de la concertation

- Développer des navettes électriques dans lesquelles on pourrait embarquer son vélo pour remonter les forts dénivelés.
- Construire des remontées mécaniques pour vélos.



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

Un rééquilibrage des parts modales qui implique la réorganisation des voiries

Pour accompagner l'objectif de **rééquilibrage des parts modales** fixé par le Comité citoyen dans l'introduction de son rapport (25% des déplacements réalisés en voiture, 25% à vélo, 25% en transports en commun, 25% à pied), un réaménagement des voies métropolitaines devrait permettre d'**accueillir tous les usagers de manière équitable**.

Là encore, ces réaménagements sont souhaités, avant même la demande des cyclistes : ils doivent provoquer les changements de comportements et inciter à utiliser le vélo. **L'urbanisme doit anticiper ces besoins d'aménagements** et contribuer à **régler les conflits d'usage** grâce à des espaces dévolus. Ainsi, plusieurs participants se sont insurgés contre la présence de vélos sur les trottoirs ou le stationnement de véhicules sur des bandes cyclables. **Une attente d'espace public apaisé entre les différents usagers est exprimée.**



Vous avez dit...

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

« Il est essentiel d'accompagner la cohabitation dans l'espace public par une amélioration de la signalétique indiquant les espaces dévolus à chacun. »

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

Quelques propositions issues de la concertation

- Matérialiser les aménagements cyclables par un code couleur similaire dans toute l'agglomération.
- Rendre toutes les voies TEOR accessibles aux vélos.
- Réaménager la «Route des Fruits» pour un meilleur partage de l'espace entre les différents modes.



La recherche d'espaces publics apaisés

Les aménagements relatifs au partage de l'espace public ont aussi comme objectif **d'abaisser la vitesse** des automobilistes. Les verbes «**pacifier**» ou «**apaiser**» la voirie sont ainsi beaucoup utilisés. L'abaissement de la vitesse des automobilistes est censé **prévenir les conflits d'usages et apaiser les tensions entre usagers**, particulièrement entre les automobilistes et les « modes actifs » (vélos et piétons), qui circulent naturellement moins vite. Des propositions telles que le développement des **zones de rencontre** limitées à 20 km/h ne font pas l'unanimité, à l'image des **zones 30** qui doivent être étendues pour les uns et qui sont jugées inefficaces par d'autres car discontinues dans certains centres urbains et donc non respectées. Enfin, les participants sont nombreux à réclamer l'aménagement de ces **espaces apaisés à proximité des écoles** et des lieux fréquentés par les enfants (centres de loisirs, gymnases, etc.).

Vous avez dit...

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

« La problématique des flux vers les écoles est centrale, car l'école est souvent une étape sur le trajet domicile-travail, elle influence donc toute la chaîne de déplacement. »

Quelques propositions issues de la concertation

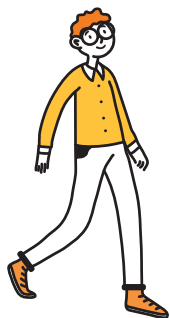
- Mettre en place une «Métropole limitée à 30 km/h», hors certains grands axes.
- Mobiliser des stratégies d'aménagement pour réduire la vitesse, comme la mise en place de chicanes ou de chaudières.
- Multiplier les zones apaisées (zone 30, zone de rencontre...).



La marche à pied: un mode de déplacement à valoriser

Le développement de la **marche à pied** est un levier important pour de nombreux participants. Ceux-ci estiment qu'il faut encourager ce mode pour faire des petites distances souvent parcourues en voiture. Certains automobilistes auraient ainsi perdu le « réflexe » de marcher. Ce constat a été régulièrement soulevé par les élus locaux lors des ateliers par corridors, notamment dans les communes rurales ou périurbaines. Il est proposé de **mieux entretenir et valoriser les cheminements pédestres**, profitant notamment d'un regain d'intérêt pour la marche-loisir.

En ville, c'est plutôt la **sécurité des déplacements à pied** qui freine de nombreux participants. Ils évoquent en premier lieu **l'encombrement des trottoirs** par du mobilier urbain, la cohabitation difficile avec d'autres modes (vélos, trottinettes...) ou encore le mauvais éclairage et le **sentiment d'insécurité le soir**.



Vous avez dit...

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

« **Il y a de nombreux sentiers pédestres utilisés par des randonneurs ou des touristes : capitalisons sur ce réseau pour développer la marche comme mode de déplacement quotidien.** »

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

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

Quelques propositions issues de la concertation

- Créer une cartographie des chemins piétons métropolitains.
- Développer la signalétique pédestre indiquant les temps de parcours.
- Piétonniser entièrement le centre-ville de Rouen.



L'amélioration des transports en commun pour accompagner les changements

Une volonté forte d'amélioration du maillage territorial en transports en commun

Les participants s'accordent globalement sur le fait que le **réseau structurant est attractif vers et au sein du cœur métropolitain**. Néanmoins, ils estiment également **insuffisant le maillage du territoire en transports en commun**. Ils remarquent que certains lieux éloignés du cœur de la métropole ne sont pas du tout desservis, malgré une satisfaction globale du service **Filo'R** qui mériterait d'être mieux connu. Est souligné le fait que le plan des transports **manque de lignes transversales (périphérie à périphérie)** reliant les communes périphériques entre elles. L'attractivité du **service entre les communes périphériques est réduite** malgré la proximité de certains pôles par des trajets souvent **trop longs** car il faut passer par Rouen et/ou effectuer de **nombreux changements**. Le **renoncement aux transports en commun** au détriment de la voiture individuelle est une conclusion récurrente de ce type de témoignage.

L'amélioration du maillage est donc considérée comme la condition indispensable à l'évolution des comportements et au report modal. Les élus locaux réunis lors des ateliers par corridors ont été, mis à part quelques particularités locales, globalement satisfaits par le

projet de **recomposition du réseau « Recompo TC »** qui propose justement le développement de lignes transversales. Pourtant, certains citoyens souhaitent aller plus loin, comme le Comité citoyen qui ambitionne la mise en place d'un **réseau de tramway dense et performant**. Plusieurs participants appuient également la demande d'une ligne de **tram-train entre Elbeuf et Rouen**, pour renforcer les liens entre ces deux pôles.

Enfin, il a été remarqué que les **territoires extra-métropolitains sont souvent difficilement accessibles** alors qu'ils constituent des bassins de vie importants (Barentin, Yvetot, Louviers, communes du Vexin, du Pays de Caux, de l'Eure...).

Vous avez dit...

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

« Développer les liaisons entre communes périphériques permettrait de réduire drastiquement certains temps de trajet en transports en commun. »



Quelques propositions issues de la concertation

- Faire évoluer les TEOR en tramway, les FAST en TEOR, les TER en RER métropolitain.
- Créer un tram-train Elbeuf-Rouen et un TEOR Barentin-Rouen.
- Prolonger le T2 jusqu'à Malaunay, la F5 jusqu'à Boos, la ligne 30 jusqu'au Mesnil-sous-Jumièges...
- Étendre le périmètre du transport à la demande.



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

Les demandes émanant du grand public concernent surtout la **fréquence des lignes**, particulièrement en heures de pointe, et **l'amplitude horaire**. Dans certaines communes périphériques, les habitants se sentent isolés **le dimanche** car leurs territoires ne sont pas desservis. De nombreux participants estiment que trop peu de lignes circulent **le soir**.

Ils regrettent également la faible attractivité des **gares SNCF** du territoire (Maromme, Malaunay-Le Houlme, Oissel...) qui s'aggrave avec la baisse de fréquence, voire la suppression des trains ou de halte (Saint-Martin-du-Vivier).

Enfin, plusieurs propositions concernent un **meilleur ajustement des fréquences aux usages**, pour une meilleure desserte des zones d'emploi aux heures de pointe, l'adaptation des horaires de desserte des hôpitaux et des zones industrielles au « travail décalé », des établissements scolaires aux entrées/sorties, extension des horaires le soir pour la desserte des lieux de spectacles, etc.

Vous avez dit...

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

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

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

Quelques propositions issues de la concertation

- Desservir les zones industrielles situées en bord de Seine par des navettes fluviales régulières.
- Augmenter l'amplitude horaire de la desserte des zones industrielles afin de favoriser l'utilisation des transports par les travailleurs en horaires décalés.
- Élargir l'amplitude horaire des Filo'R le soir en semaine.
- Rouvrir la halte ferroviaire de Saint-Martin-du-Vivier.



La question du confort et de la qualité de service

Plusieurs participants estiment que les transports en commun seraient plus utilisés s'ils étaient plus confortables, **moins chargés aux heures de pointe** et dotés de matériel roulant plus spacieux, des stations abritées qui proposent des services divers, d'une conduite plus souple dans les bus...

D'autres proposent le **prolongement de l'expérimentation de la gratuité du samedi**, ainsi que son extension à d'autres jours, voire une gratuité totale.

La **vitesse** est souvent considérée comme un levier très important pour favoriser le report vers les transports en commun ; elle peut être améliorée avec la multiplication des lignes express et des voies réservées.

Enfin, la **question de la sécurité** dans les transports en commun a souvent été abordée : sécurité routière (conduite des chauffeurs de bus parfois critiquée) ou sentiment d'insécurité, notamment pour les femmes le soir.

Vous avez dit...

« Il faut améliorer le confort des transports en commun, que ce soit à bord des rames (places assises, espaces pour les bagages ou les poussettes...) ou aux arrêts (meilleure signalétique, services aux usagers...) » ;
« Systématiser les abribus munis de bancs à chaque arrêt. »

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

Quelques propositions issues de la concertation

- Systématiser les abribus munis de bancs à chaque arrêt.
- Autoriser les animaux de compagnie à bord des transports en commun en dehors des heures de pointe.
- Accompagner ceux qui n'ont jamais utilisé les transports en commun lors de leur premier trajet.
- Passer à la gratuité totale des transports en commun.



Une place de la voiture toujours importante mais à optimiser

La voiture: le mode de transport le mieux ancré dans les habitudes

Le premier questionnaire en ligne éclaire sur la place de la voiture dans les déplacements aujourd'hui : près des trois quarts des sondés déclarent prendre la voiture plusieurs fois par semaine. Les déplacements en voiture s'opèrent très majoritairement (à plus de 90%) pour des trajets de moyennes et longues distances, en dehors de la commune de résidence (selon ce qui a été répondu au questionnaire et qui diffère d'autres études qui indiquent que 40% des trajets en voiture font moins de 3 km). Les participants à la concertation ont une perception assez défavorable de la place accordée à la voiture à l'heure actuelle, du fait des émissions de gaz à effet de serre mais aussi de la place dédiée à la voiture dans l'espace public jugée trop importante et au détriment des autres modes de déplacement.

Le phénomène de dépendance à la voiture est particulièrement souligné en milieu périurbain et rural. Il a également été noté que certains grands axes routiers créent des coupures importantes au sein des communes, générant des problèmes d'aménagement du territoire.

Vous avez dit...

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

« A la campagne, les gens n'ont pas le choix... » ; « Des territoires dépendants de la voiture à défaut d'alternatives crédibles. »

Quelques propositions issues de la concertation

- Interdire l'usage de la voiture en ville après 22 heures.
- Créer des voies réservées au covoiturage sur certains grands axes.
- Dans certaines zones, réserver le stationnement uniquement aux résidents.



La vitesse des véhicules: une préoccupation importante pour les usagers des autres modes de déplacement

La vitesse des véhicules est jugée globalement trop élevée et évoquée comme l'une des principales préoccupations des élus lors des ateliers par corridors. La vitesse pose des problèmes d'insécurité particulièrement dans les petites communes traversées par des axes importants ou des itinéraires de délestage. De nombreuses routes sont considérées comme dangereuses pour les piétons mais aussi pour les cyclistes : plusieurs participants soulignent que l'allure des voitures et la fréquentation par de nombreux poids-lourds a un effet dissuasif sur la pratique du vélo sur des axes structurants pour se déplacer.

Des problèmes de sécurité routière sont également relevés autour de certaines écoles ou équipements publics. Dès lors, de très nombreuses propositions ont été adressées pour inciter à la diminution des vitesses, principalement par le biais d'aménagements spécifiques (feux alternés, stops inversés, feux à déclenchement par radar...). Les zones 30 ne font en revanche pas l'unanimité : si certains participants souhaitent les étendre au maximum, d'autres les estiment inefficaces car mal aménagées.



Vous avez dit...

« Les vitesses élevées isolent certaines communes du cœur de la Métropole ; les villages deviennent des axes de transit, de passage, d'itinéraire bis... » ; « Les infrastructures routières, où les vitesses sont élevées, fracturent et isolent certains territoires. »

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

Quelques propositions issues de la concertation

- Réduire les vitesses par des aménagements physiques sur la chaussée: dos-d'âne, chicanes...
- Installer des feux équipés de radars, qui deviennent rouges lorsque la vitesse est élevée et redeviennent verts lorsqu'elle diminue.



Une part modale à diminuer principalement pour des raisons environnementales

Les participants à la concertation sont unanimes sur l'objectif de diminution de la place voiture, y compris ceux qui utilisent leur véhicule régulièrement. Ces derniers seraient prêts à changer de mode de déplacement si certaines conditions étaient réunies : si leur lieu de vie était mieux desservi par les transports en commun, s'il y avait davantage de pistes cyclables, etc. Les raisons environnementales sont de loin les plus évoquées pour justifier la nécessité de réduire la place de la voiture. L'intensité de la circulation dans certaines zones, particulièrement aux heures de pointe, est aussi dénoncée comme facteur de bruit et de pollution.

Le report vers des modes doux est plus plébiscité que le recours à des voitures moins polluantes (voitures électriques ou à hydrogène) qui a été relativement peu mentionné en comparaison du développement d'autres solutions comme le covoiturage ou l'autopartage, elles-mêmes beaucoup moins évoquées que les modes doux.

La question du stationnement a suscité de nombreux débats car elle désormais bien identifiée comme étant un moyen d'adapter la ville à de nouveaux usages. Pour certains les places de stationnement sont trop rares et/ou trop chères, particulièrement en cœur d'agglomération. Mais de nombreux participants

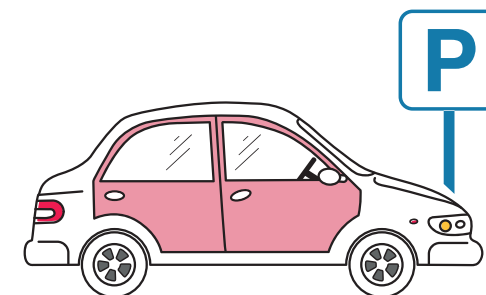
estiment que la rareté des places et le coût élevé du stationnement doivent au contraire être encouragés, afin de décourager les automobilistes et favoriser le report modal. Si des participants estiment que limiter le stationnement risque de créer des situations injustes, l'idée de réguler le stationnement grâce à des politiques différenciées selon les utilisateurs (riverains, visiteurs...) et les espaces, est plutôt bien accueillie par tous. Ces politiques de régulation sont par exemple attendues pour lutter contre le phénomène des voitures ventouses.

Vous avez dit...

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

« Il faut limiter le stationnement en ville aux livraisons et services à domicile (artisans, soins à domicile...), mais le développer autour des centres commerciaux en périphérie. »

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



Quelques propositions issues de la concertation

- Dans certaines zones, réserver le stationnement uniquement aux résidents.
- Créer une application qui permette d'obtenir depuis chez soi des indicateurs sur la pression en termes de stationnement à une destination donnée, afin d'encourager le report modal.



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

Plus de trois quarts des répondants au questionnaire ont indiqué ne jamais utiliser le covoiturage. Ceux qui ont indiqué y avoir recours l'utilisent plus pour des **longs trajets** que pour des trajets intra-métropolitains. Pourtant, les possibilités offertes, notamment par les applications de covoiturage, ont beaucoup intéressé les participants à la concertation, qui pensent que cette pratique doit se développer, par la création de **nouvelles aires de covoiturage** par exemple.

Malgré cette tendance générale, plusieurs réserves sur le fonctionnement des outils et le manque de flexibilité des situations sont évoqués. En effet trouver une personne qui

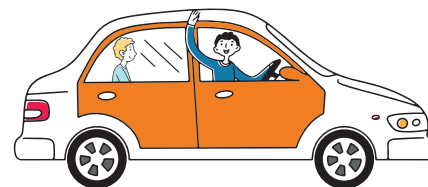
souhaite atteindre le même lieu au même moment n'est pas toujours aisé. Certaines propositions visent alors un **développement plus large de l'autopartage**.

Vous avez dit...

« C'est agréable de ne pas être en voiture toute seule et ça fait baisser mon empreinte carbone » ; « Une part modale à diminuer principalement pour des raisons environnementales. »

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

« On constate déjà du covoiturage « de fait » sur les places de villages, qui n'ont donc pas besoin d'aires de covoiturage. »



Quelques propositions issues de la concertation

- Développer un covoiturage organisé autour de lignes virtuelles avec des arrêts identifiés en appui d'une communauté de conducteurs et de passagers.
- Créer des voies réservées au covoiturage sur certains grands axes.
- Vérifier qu'une offre de transport en commun suffisante existe à proximité de chaque aire de covoiturage.
- Développer un système de location de voitures autonomes / sans permis / électriques partagées, particulièrement en milieu rural et périurbain.
- Organiser l'auto-stop en sécurité.





Une intermodalité à concrétiser plus fortement

Des pôles intermodaux à constituer

Les participants estiment qu'il est actuellement **difficile d'emprunter plusieurs modes de transports lors d'un même trajet**. Ces difficultés favorisent donc l'utilisation continue de la voiture pour des trajets qui pourraient être réalisés autrement, au moins partiellement. Dès lors, ils ont proposé de favoriser le **rabattement de modes de déplacements individuels** (voiture et vélo essentiellement) **vers les transports en commun**. Plusieurs pôles ont été identifiés, notamment par les élus locaux lors des ateliers par corridors, pour accueillir ces échanges : gare de Malaunay Le Houlme, Hôtel de ville de Sotteville-lès-Rouen, Zénith, gare de Oissel... Ils se situent principalement aux terminus de lignes de transports et autour des gares SNCF. Ils doivent être des espaces accueillants, disposant de nombreux services et d'informations. Leur aménagement doit permettre d'accueillir des **parkings relais** et des espaces de stationnement pour les vélos, mais aussi des **aires de covoiturage** par exemple. Ces propositions sont souvent apportées comme des réponses à la difficulté d'accéder aux transports en commun en **milieu rural**.

Vous avez dit...

« **L'intermodalité vélo / transports en commun à renforcer.** »

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

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

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

Quelques propositions issues de la concertation

- Adapter la grille horaire des bus qui desservent une gare SNCF afin d'articuler le passage des bus avec celui des TER.
- Créer un ticket unique permettant de circuler dans tous les transports en commun (train, bus, car...) de la métropole.



Pour une amélioration du système de parkings-relais

Les parkings relais sont perçus comme le levier principal de **rabattement de la voiture** individuelle vers les transports en commun. Tous les participants qui se sont prononcés sur le sujet souhaitent leur **développement**. Certains précisent que cela permettrait d'accompagner plus efficacement le développement de la ZFE-m.

Quelques participants notent que certains parkings-relais sont **sous-utilisés** tandis que d'autres sont décrits comme **saturés**. Enfin, il est indiqué que certains terminus de lignes de transports font face à des problèmes de stationnement sauvage car les parkings relais y sont inexistants. Dès lors, **de nombreuses questions se posent sur la pertinence de leur emplacement et la manière d'optimiser leur fonctionnement**.

Vous avez dit...

« **Il faut développer les parkings relais et mieux les jalonner** » ; « **Développer les P+R permettrait d'éviter le stationnement sauvage aux terminus** » ; « **Une amélioration du système de parking relais.** »

Quelques propositions issues de la concertation

- Construire de nouveaux parkings relais aux entrées de la zone concernée par la ZFE-m, pour y stationner les véhicules non conformes.
- Proposer des solutions numériques pour connaître le remplissage des P+R et augmenter ainsi leur fiabilité.
- Rendre les P+R visibles avec un meilleur éclairage et plus sécurisés avec des systèmes de vidéosurveillance.
- Diminuer le tarif des parkings-relais.
- Installer des boxes vélos sécurisés à proximité des parkings-relais.
- Supprimer les parkings gratuits à proximité des parkings-relais pour inciter à leur utilisation.



L'intermodalité vélo / transports en commun à renforcer

La question de l'intermodalité a souvent été posée pour **inciter à la pratique du vélo**. Les participants remarquent que **certains trajets sont trop longs et fatigants** pour être effectués entièrement à vélo. À cause des distances mais aussi beaucoup à cause de la **topographie**, certains cyclistes renoncent au vélo pour utiliser une voiture individuelle. Pourtant, nombreux sont ceux qui estiment que certains trajets pourraient être effectués pour partie à vélo, et en transports en commun. Selon eux, si leurs propositions d'amélioration de l'intermodalité vélo/bus étaient appliquées (**stationnement vélo** à proximité des arrêts et **possibilité d'embarquer un vélo dans le bus** essentiellement), la voiture pourrait être laissée de côté.

Vous avez dit...

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

« Voyager avec un vélo pliant dans les transports n'est pas facile, surtout lorsqu'il y a déjà du monde. Ça prend tout de même de la place. »

Quelques propositions issues de la concertation

- Créer des plateformes porte-vélos à l'arrière des bus actuels.
- Prévoir des emplacements de stationnement vélo sécurisés à chaque arrêt de transport en commun.
- Multiplier les bacs de traversée de la Seine en permettant d'y embarquer un vélo.



Une mobilité plus inclusive

Deux facteurs principaux d'exclusion ont été identifiés par les participants comme des freins à lever pour faciliter la mobilité de tous :

- **L'isolement géographique.** En milieu rural particulièrement, certains **territoires** sont considérés comme **exclus des politiques de mobilité en raison de leur éloignement du cœur urbain de la métropole**. Ce phénomène est parfois accentué par des barrières physiques (Seine, plateaux...) ou infrastructurelles (autoroutes, voies ferrées...).
- **Les situations individuelles.** Les personnes âgées et en situation de handicaps, souvent regroupées sous le terme « **personnes à mobilité réduite** » sont principalement concernées, ainsi que celles détenant de **faibles revenus**. L'accessibilité des transports en commun pour ces personnes est un sujet qui préoccupe particulièrement.

Plusieurs mises en garde ont notamment été exprimées sur l'effet pénalisant de la **ZFE-m** chez les personnes qui n'ont pas forcément les moyens d'acheter un véhicule ou de le mettre aux normes. Le Conseil de Développement Durable, qui s'est particulièrement penché sur le sujet, propose la **mise en place d'une tarification solidaire basée uniquement sur les revenus** et non sur l'appartenance à une caté-

gorie de population. Ils suggèrent également de proposer un abonnement réduit (ou même gratuit) pour les personnes qui pourraient justifier de la mise à la casse d'une voiture non compatible avec la ZFE-m.

Vous avez dit...

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

« Tout arrêt et tout matériel roulant doit être parfaitement accessibles aux personnes handicapées. »

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

« La ZFE-m ne doit pas isoler les populations précaires, celles qui n'ont pas d'autres choix que la voiture. »

Quelques propositions issues de la concertation

- Développer des écrans d'information, visuels et sonores pour les mal voyants, dans les arrêts de bus.
- Mieux développer la tarification solidaire des transports en commun avec des abonnements à l'euro symbolique pour les plus précaires.
- Proposer la location de véhicules non-polluants à bas coût pour ne pas isoler les plus précaires à cause de la ZFE-m.



La mobilité, un rôle important dans la transition écologique

La Métropole a affirmé une ambition d'un territoire **100% énergies renouvelables d'ici 2050**. Cet objectif a régulièrement été rappelé lors de la concertation et les participants ont été invités à réfléchir sur le rôle de la mobilité dans l'atteinte de cet objectif. L'utilisation des énergies renouvelables pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre a été beaucoup moins évoqué que le report modal et le changement d'habitudes. Toutefois, l'énergie utilisée par les **transports en commun ou les systèmes d'autopartage** a régulièrement été précisée dans les propositions. De même, quelques idées ont été émises pour inciter les particuliers à **privilégier des véhicules électriques**.



Vous avez dit...

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

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

« En 2040, nous aurons inventé de nouvelles manières de nous déplacer : téléphériques, bus filoguidés, hyperloop... »

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

Quelques propositions issues de la concertation

- Installer des bornes de recharge de voitures électriques dans tous les logements collectifs.
- Développer une flotte de bus et de navettes fluviales électriques.
- N'autoriser à la circulation que les taxis et VTC électriques.
- Installer une filière locale de recyclage des batteries électriques.
- Développer une navette électrique aérienne sur rail fonctionnant à l'énergie solaire.
- Accompagner les évolutions des comportements

Pour une politique d'incitation plutôt que de restriction

Les **questions environnementales**, particulièrement celle du **dérèglement climatique**, ont été déterminantes dans l'affirmation d'un objectif largement partagé, celui de réduire la **part modale de la voiture**. Près de 60% des répondants au premier questionnaire ont ainsi indiqué que le réchauffement climatique les avait incités à changer leurs habitudes.

La question des moyens est en revanche plus clivante : si une minorité de participants estime qu'il est **difficile de se passer de politiques restrictives**, la majorité estime qu'il faut plutôt **mener des politiques incitatives d'accompagnement au changement de comportement**. En effet, les participants à la concertation sont plutôt volontaires pour **changer leurs habitudes de déplacement**, comme en témoigne le succès du dispositif des ambassadeurs qui a reçu plus de 80 candidatures, mais ils disent représenter une minorité, ce qui a par exemple été un débat récurrent du Comité citoyen. La question qui s'est alors posée est « **nous sommes convaincus qu'il faut changer nos comportements, mais comment convaincre les autres ?** ». À ce titre, la **ZFE-m** a été citée plusieurs fois comme un dispositif devant faire l'objet de mesures d'accompagnement et pas seulement restrictives.

Enfin, quelques craintes ont été soulevées sur les effets de la **crise sanitaire** sur les déplacements, qui aurait généré une reprise des habitudes d'utilisation de la voiture au détriment des transports en commun, mais aussi une diminution du besoin de se déplacer.

Vous avez dit...

« Il faut faire passer des messages sans culpabiliser les gens. »

« Crise sanitaire et télétravail conduisent à repenser notre rapport à la mobilité et favorise la proximité. »

Quelques propositions issues de la concertation

- Accompagner la mise en place de la ZFE-m par un abonnement réduit (ou même gratuit) pour les personnes qui pourraient justifier de la mise à la casse d'une voiture non compatible.
- Créer un péage urbain pour les véhicules à moteur qui souhaitent entrer dans Rouen ou sa première couronne, aux tarifs dégressifs en fonction du nombre de personnes dans le véhicule, afin de réduire l'autosolisme.



L'éducation et la sensibilisation comme vecteur de changement

De nombreuses propositions ont été émises pour « sensibiliser » les automobilistes à l'utilisation de moyens de transports alternatifs comme les transports en commun, le vélo, la marche à pied ou encore le covoiturage. Une idée couramment répandue chez les participants est que les citoyens qui n'utilisent pas ces modes de déplacement ne les connaissent pas, ou mal. Ils estiment que de nombreux automobilistes ignorent par exemple que leur trajet quotidien est réalisable en transports en commun ou en covoiturage, car ils ne disposent pas d'informations suffisantes sur ces dispositifs. Dès lors, l'information et la communication apparaissent comme une clé importante de sensibilisation.

D'après les participants, les réticences viennent aussi de l'accumulation d'idées reçues, contre lesquelles il faut lutter là encore par une bonne communication. Par exemple, certains trajets supposés plus rapides en voiture sont en réalité plus longs qu'en transports en commun.

Plusieurs participants suggèrent que ces opérations de sensibilisation soient effectuées à l'école pour toucher les plus jeunes en priorité.



Vous avez dit...

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

« Il y a le poids de l'habitude de prendre la voiture et le temps passé dans les transports alternatifs, notamment hors Métropole ou hors centre-ville, qui freinent les changements de pratique »

« Il faut éduquer dès le plus jeune âge à la sécurité routière, apprendre le Code de la rue. »

« Mobilisons les écoles et les entreprises, il faut qu'elles communiquent davantage. »

Quelques propositions issues de la concertation

- Mettre en place une application métropolitaine qui intègre, pour un trajet donné, les possibilités de réaliser le trajet avec chaque mode de transport en comparant pour chacun les coûts réels, les durées, et les quantités de CO₂ émises.
- Créer une « école métropolitaine du vélo » itinérante.
- Créer une « Maison de la mobilité » pour informer et sensibiliser aux mobilités durables et aux offres alternatives à la voiture individuelle.

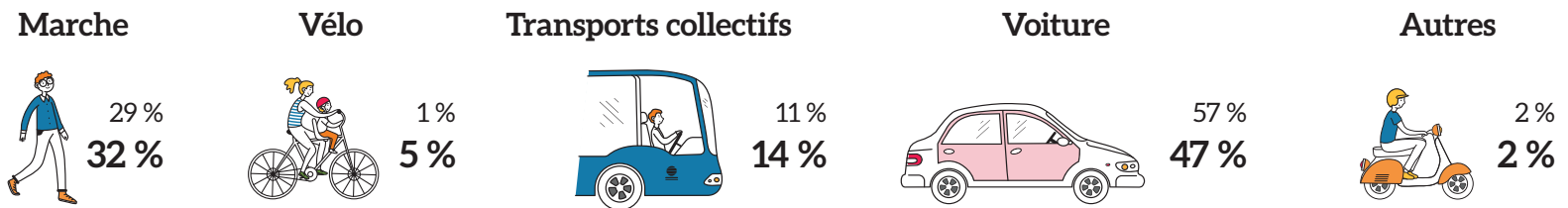


Les enseignements de la concertation

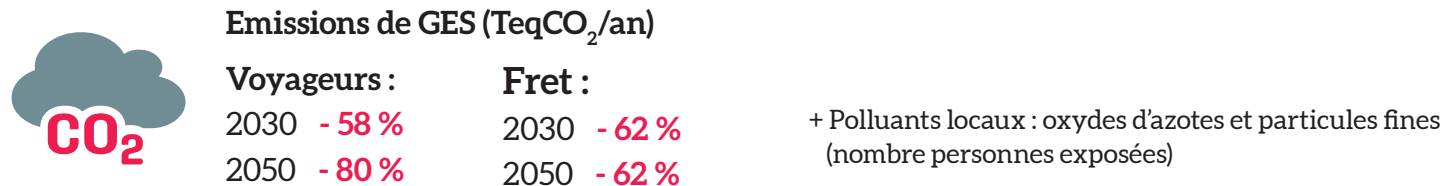
La concertation a permis de tirer des enseignements, confirmer certaines orientations, en accélérer d'autres et trouver des solutions innovantes à certaines problématiques. Ainsi, cinq objectifs stratégiques et chiffrés ont été définis :

✗ Objectif 1 : Atteindre un nouvel équilibre des parts modales

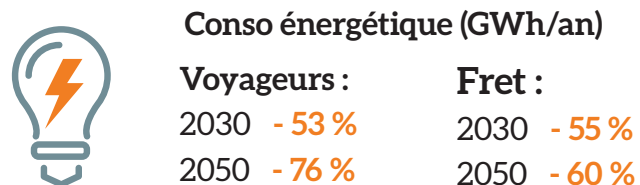
Dans le cadre de l'évaluation environnementale du PDM, ces objectifs seront territorialisés, voire revus à la hausse selon les échelles



✗ Objectif 2 : Réduire l'impact sanitaire et climatique de la Mobilité



✗ Objectif 3 : Consommation d'énergie liée aux transports



✘ Objectif 4 : Augmenter le taux d'occupation des véhicules



- Taux 2017 : **Tous motifs (1,36)** + Focus sur **Domicile-travail/étude (1,03)**
- LOM (2020) : Le Gouvernement se fixe l'objectif de **tripler le nombre de trajets covoiturés** au quotidien.
- L'ADEME prévoit dans ses scénarios « transition 2050 », un taux d'occupation des véhicules compris **entre 1,51 et 1,9** (trajets quotidiens + longues distances)
- Quels objectifs à l'échelle de la Métropole Rouen Normandie ?

✘ Objectif 5 : Coût de la mobilité



- Optimisation de la **dépense publique « mobilité »** (efficacité d'un euro dépensé au regard de la fréquentations des modes)
- Diminution du **budget mobilité pour les ménages** (des tendances générales et/ou par modes de déplacement)



A partir de ces cinq objectifs le plan d'actions qui se dessine tente une réponse point par point, avec des orientations stratégiques directement liées aux enseignements tirés de la concertation :

1. La place principale du vélo dans les débats et les attentes

Un meilleur accompagnement des cyclistes est largement souhaité pour rendre le vélo plus attractif. Selon les participants, il faut répandre la pratique du vélo à tous âges, communiquer, sensibiliser et accompagner même financièrement les potentiels cyclistes. Des aménagements doivent rapidement être considérés pour répondre à la problématique de la topographie du territoire qui est un frein au développement de ce mode prometteur.

Les orientations stratégiques en réponse :



Infrastructures cyclables

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



Services pour faciliter l'usage du vélo

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



Stationnement vélo sur voirie

- Stationnements adaptés et sécurisés sur l'espace public :
- Courte durée : arceaux vélo
- Moyenne durée : arceaux abrités
- Longue durée : box à vélo sécurisé



Défi de la topographie

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



Aides matérielles incitatives

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



Stationnement vélo résidentiel

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

2. Le partage de l'espace public est attendu pour apaiser les conflits d'usages et donner envie de marcher et utiliser des modes alternatifs

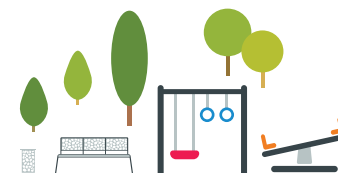
La difficulté de circuler en toute sécurité et de manière sereine dans la métropole, à vélo mais aussi à pied est souvent soulignée. La sécurisation et l'aménagement des espaces publics apparaissent ainsi comme des enjeux importants pour donner envie de faire des petits trajets à pied. L'entretien des pistes cyclables et leur aménagement sécurisé est aussi un moyen de développer ce mode de déplacement.

Les orientations stratégiques en réponse :



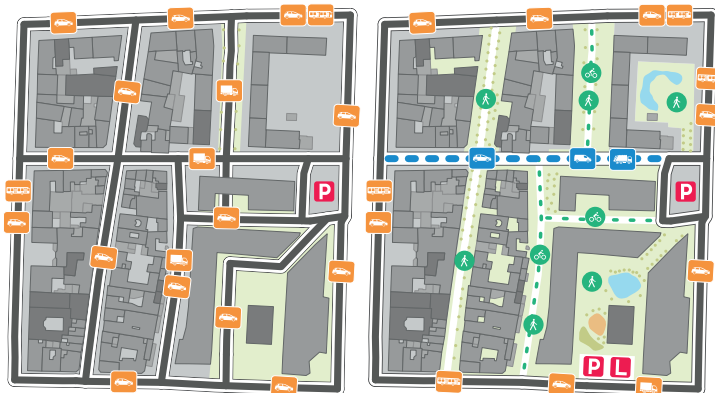
Marchabilité

- Plan marche
- Schéma métropolitain des centralités pacifiées
- « Boîte à outils des bonnes pratiques »
- Expérimentation « quartier sans voiture »



Un espace public accueillant

- Un espace public accueillant
- Une Métropole des enfants
- Un espace public renaturé
- Un réseau viaire hiérarchisé pour intégrer les mobilités actives



Véhicules en transit / desserte locale / services



Trafic résidentiel / services



Stationnement / plateformes logistiques



Modes doux



3. L'amélioration des transports en commun doit se poursuivre partout et pour tous

L'amélioration des conditions de voyage et de l'offre proposée aux habitants sont considérées comme les leviers principaux pour atteindre l'objectif largement partagé de réduction de la part modale de la voiture. Un réseau de transport en commun plus performant, accessible aux personnes à mobilité réduite, une fréquence et des amplitudes horaires plus grandes, une desserte plus efficace des zones péri-urbaines, la gratuité des transports... sont des éléments évoqués pour amener à laisser les voitures à la maison.

Les orientations stratégiques en réponse :



Etoile ferroviaire rouennaise

- Projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie et d'une Nouvelle Gare d'agglomération
- Réseau Express Métropolitain
- Intégration tarifaire
- Pôles d'échanges multimodaux aux abords des gares
- Liaison ferroviaire Rouen-Louviers



Liaisons interurbaines

- Coordination des réseaux
- Recomposition de la desserte péri-urbaine



Le réseau de transports en commun urbain

- Attractivité du réseau de TCU
- Mise en accessibilité du réseau
- Opportunité nouvelles traversées de la Seine (navette fluviale)
- Schéma stratégique du réseau structurant 2035
- Recomposition de la desserte péri-urbaine

4. La place de la voiture, jugée actuellement trop importante, doit diminuer

Dans la métropole, la voiture est le mode de transport privilégié par les habitants, surtout dans les espaces ruraux. Pourtant, de nombreux participants souhaitent inverser cette tendance. Réduire l'usage de ce mode de transport permettra, selon les participants de répondre à des problèmes de sécurité routière (vitesse excessives, entretien des routes...), de disposer de davantage d'espaces publics pour développer des modes de déplacement doux et diminuer les gaz à effet de serre sur le territoire, question de santé publique.

Les orientations stratégiques en réponse :



Un usage partagé du véhicule particulier

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



Une stratégie métropolitaine de stationnement

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



Une maille routière ajustée

- Optimisation de la capacité des pénétrantes du territoire
- Aménagement des nœuds routiers du territoire dont la tête nord du Pont Flaubert
- Modération des vitesses (déploiement zone 30, diminution des vitesses sur les axes pénétrants, ...).



Modération des vitesses

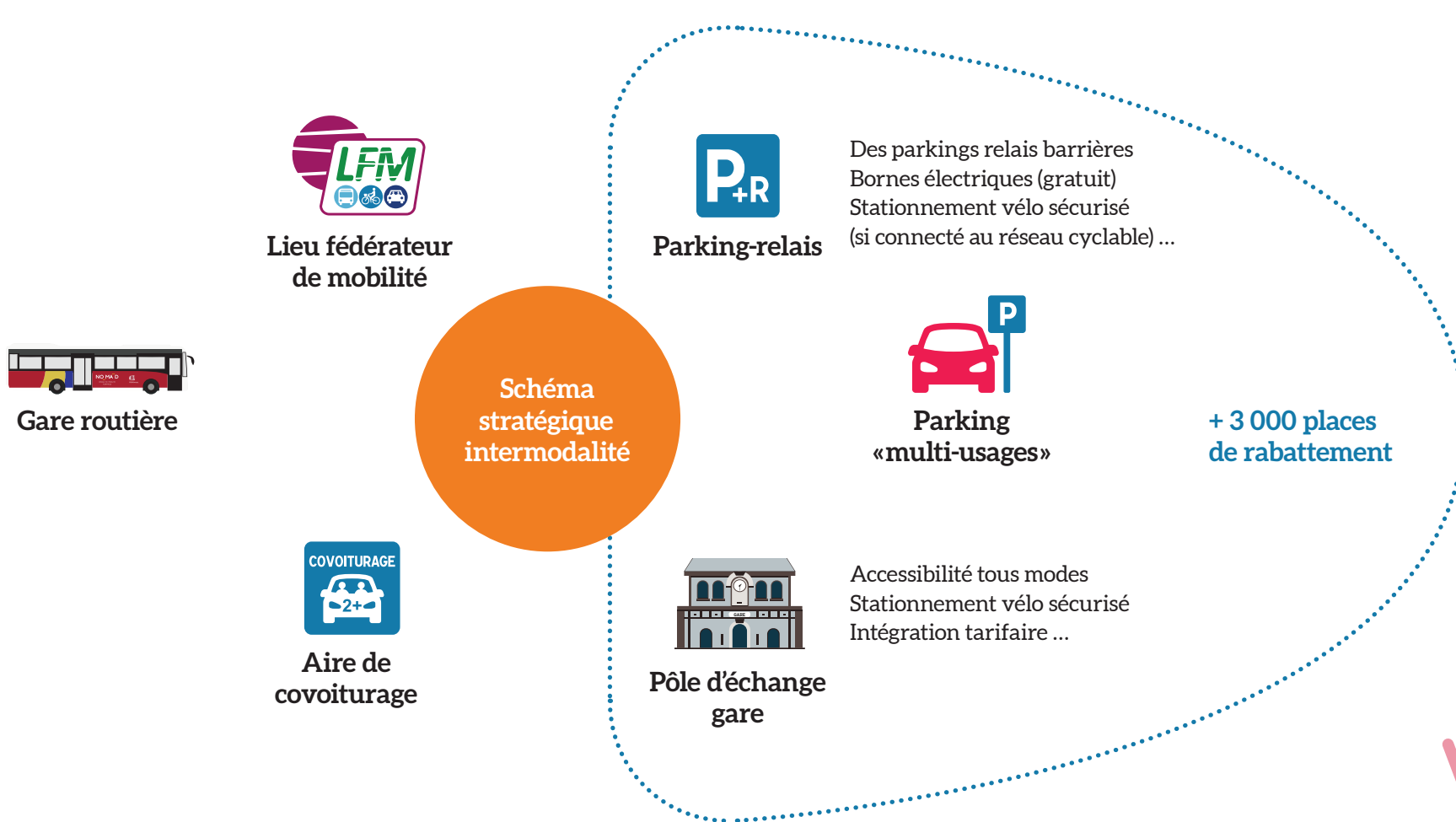
- Schéma stratégique de la modérations des vitesses



5. L'amélioration de l'intermodalité pour une mobilité facilitée

La fluidité des parcours des usagers est une attente incontournable et cela passe par l'amélioration de l'intermodalité sur le territoire. (Faciliter des trajets utilisant différents modes de transports alternatifs à la voiture individuelle). A termes, les participants attendent de pouvoir prendre le bus avec un vélo, d'accéder à un parking relais pour se rendre à la gare, d'obtenir des informations et une signalétique pertinente, de disposer d'aménagements et stationnement sécurisés...

Les orientations stratégiques en réponse :



6. Les changements de comportements doivent être accompagnés

La demande d'accompagnement au changement de comportement et de déplacement est plébiscitée. Une communication efficace, des informations et de la sensibilisation intensive sur les moyens de transports alternatifs (la marche à pied pour les petites distances, l'autopartage, le vélo, les transports en commun...) sont attendues. Des actions sont également souhaitées pour inciter au respect des usages et à une reconnaissance des espaces dédiés dans l'espace public.

Les orientations stratégiques en réponse :



Une métropole observatrice des mobilités

- Nouvelles enquêtes mobilité
- Observatoire de la mobilité
- Baromètre des mobilités



Une valorisation des données

- Hyperviseur – plateforme permettant de fédérer l'ensemble des données statiques et de temps réel des services de mobilités)
- Application MaaS (mobility as a service) – systèmes numériques qui offrent à l'utilisateur une mobilité tous modes comme un service (information, réservation, paiement, ...)
- Open data – mise à disposition des données produites et collectées par les services publics



Une métropole animatrice de la mobilité

- Plans De Mobilité employeur (PDME)
- Rythmes de vie et services de mobilité
- « Ambassadeurs de mobilité »
- Plan d'Accompagnement des Changements de comportements de la Transition Ecologique (PACTE)

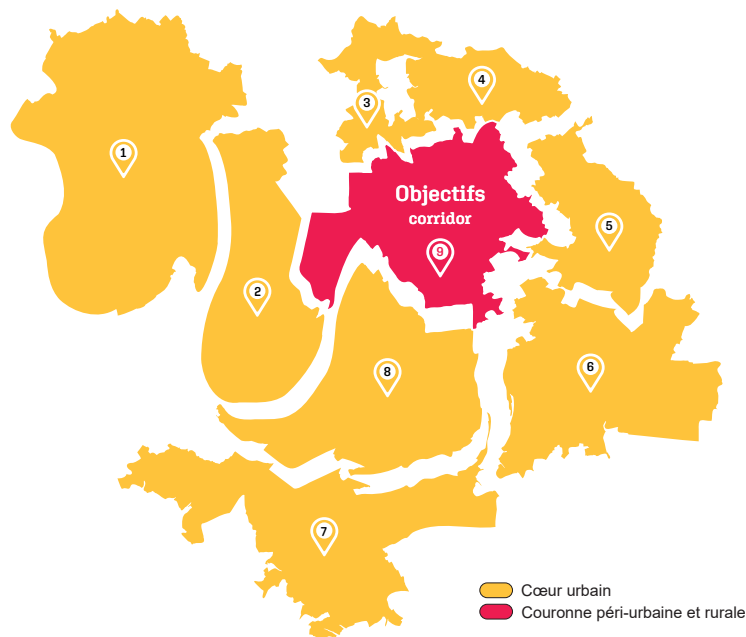
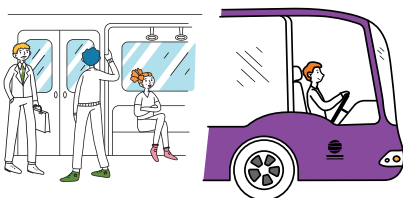
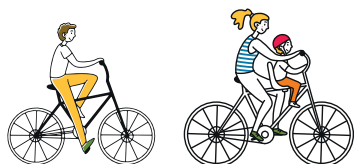


7. Une approche territorialisée pour des solutions adaptées

La diversité territoriale entre cœur urbain et couronne périurbaine et rurale, avec 45 communes de moins de 4 500 habitants, pose la question de problématiques et enjeux de déplacement différents.

Dans les cœurs urbains les enjeux majeurs sont plutôt autour de la démotorisation, les mobilités actives et les transports en commun urbains, alors que dans le périurbain c'est le partage du véhicule particulier, la décarbonation et l'intermodalité qui permettraient d'apporter des solutions plus adaptées.

Les orientations stratégiques en réponse :



1 territoire = 9 corridors de mobilité avec des enjeux partagés

Par ailleurs, deux enjeux complémentaires aux précédents ont émergé de cette concertation et auront un traitement spécifique dans le PDM.

8. La mobilité inclusive identifiée dans l'approche qualitative



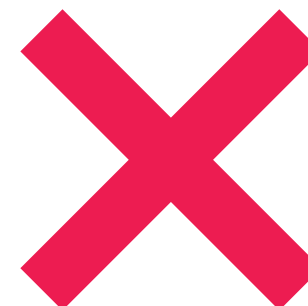
Des mobilités plus **inclusives** et **solidaires**

- Une tarification des services de mobilité plus solidaire
- Plateforme de mobilité solidaire

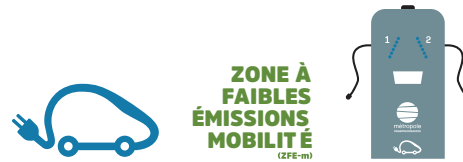


Des services de mobilités **accessibles**

- Des mobilités accessibles
- Agenda d'accessibilité programmé
- Evolution service Handistuce
- Accessibilité des outils numériques des mobilités
- Compatibilités des applications et des plateformes d'aide avec les différents types de handicap
- Diffusion des informations concernant l'accessibilité des arrêts et des itinéraires Des mobilités accessibles
- Agenda d'accessibilité programmé
- Evolution service Handistuce
- Accessibilité des outils numériques des mobilités
- Compatibilités des applications et des plateformes d'aide avec les différents types de handicap
- Diffusion des informations concernant l'accessibilité des arrêts et des itinéraires



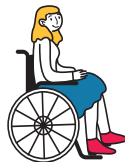
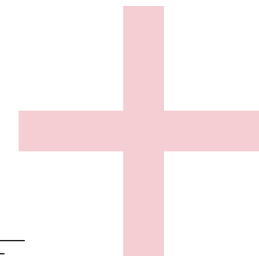
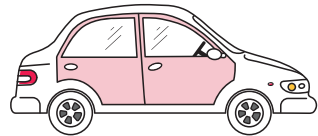
9. La mobilité dans la transition écologique



La **décarbonation** des mobilités

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

MÖBILITÉS ÇA BOUGE!



métropole
ROUENNORMANDIE