



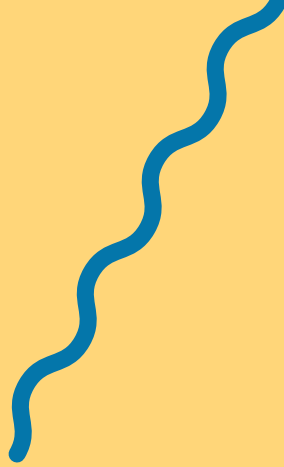
# Annexes



Comptes-rendus des ateliers corridors  
avec les élus des 71 communes



# Sommaire



Atelier corridor 1.1	3	Atelier corridor 2.6	41
Atelier corridor 1.2	6	Atelier corridor 2.8	44
Atelier corridor 1.3	9	Atelier corridor 2.9	47
Atelier corridor 1.4	13	Atelier corridor 3.1	50
Atelier corridor 1.5	16	Atelier corridor 3.2	54
Atelier corridor 1.6	19	Atelier corridor 3.3	58
Atelier corridor 1.7	22	Atelier corridor 3.4	91
Atelier corridor 1.8	25	Atelier corridor 3.5	96
Atelier corridor 1.9	28	Atelier corridor 3.6	129
Atelier corridor 2.3	32	Atelier corridor 3.7	162
Atelier corridor 2.4	35	Atelier corridor 3.8	166
Atelier corridor 2.5	38	Atelier corridor 3.9	171

**Compte rendu de l'atelier avec les élus des corridors - Corridor 1**

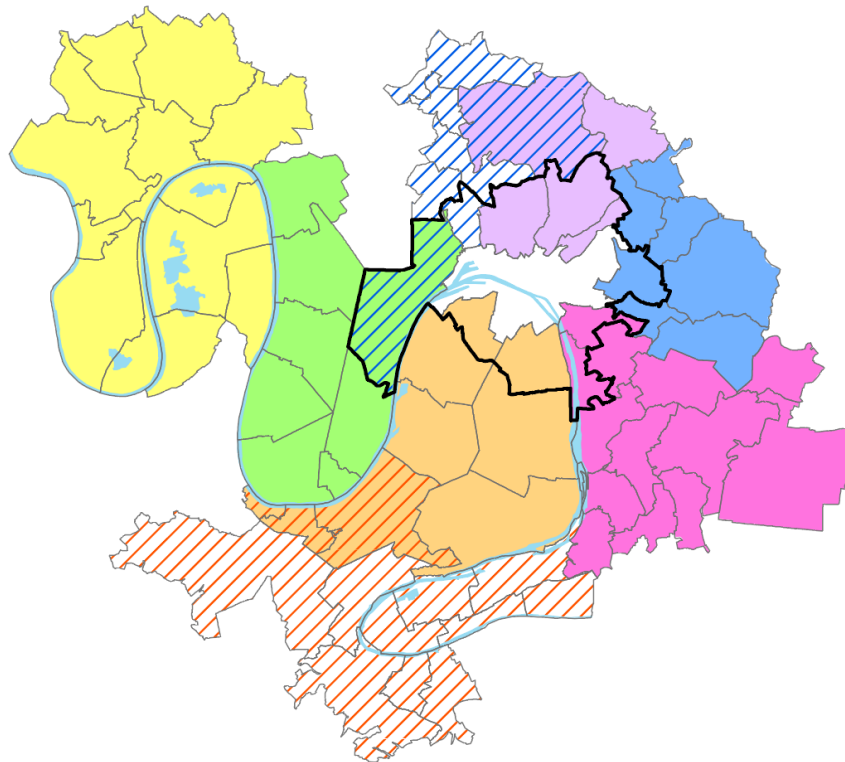
**04 mai 2021**

**Présents :**

<b>Nom</b>	<b>Commune</b>
Eva LEFEBVRE-MARCHAND	Le Mesnil-sous-Jumièges
François CRAMILLY Patrice CALLAIS	Le Trait
Astrid LAMOTTE	Sainte-Marguerite-sur-Duclair
Eric LEFEBVRE	Anneville-Ambourville
Dominique ROUSSEAU	Bardouville
Nadine BIENFAIT-LOISEL	Yville-sur-Seine
Cyrille Moreau	MRN
Sylvie Nicq Croizat	MRN
Aurélien Cagnard	MRN
Clément Contant	MRN
Julien Daniel	MRN
Aurélié Philippe	MRN
Robin Benevent	Respublica
Elodie Petit	Respublica

**Communes excusées :**

Jumièges, Yainville, Duclair, Saint-Pierre-de-Varengeville, Saint-Paër, Epinay-sur-Duclair, Berville-sur-Seine



## **Les grandes lignes stratégiques du diagnostic**

<b>La ligne 30, une colonne vertébrale pour le territoire qui exprime des limites</b>
<p>Solution jusqu'à la centralité rouennaise mais problème de rupture de charge pour accès rive sud ou plateaux (passage obligé par hub Rouen Ouest).</p> <ul style="list-style-type: none"><li>-Elle ne dessert pas la partie Nord du Trait.</li><li>-La Presqu'île de Mesnil-sous-Jumièges est à l'écart de la ligne 30 (pas suffisamment de lignes régulières pour rejoindre Rouen) – Le déplacement sur une journée n'est pas possible.</li><li>-Enjeu de créer des transverses en TC.</li><li>-Problématique des temps de trajet, notamment vers Rouen.</li><li>-Colonne vertébrale de notre territoire pour rejoindre la grande métropole ; mais besoin de 2 colonnes vertébrales, dont une vers Barentin.</li><li>-Pas de lien TC avec Barentin, Yvetot, qui polarisent également territoire (Barentin chef-lieu de canton ; beaucoup de services pour lesquels les communes sont dépendantes : pôle emploi, spécialistes...)</li></ul>
<b>Une ambition forte autour des modes actifs qui :</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>-<b>fait l'objet de réflexions au niveau des communes</b></li><li>-<b>doit capitaliser autour de la véloroute « Seine à Vélo »</b></li><li>-<b>doit s'appuyer et communiquer sur un réseau de sentes existantes et à développer</b></li><li>-<b>doit valoriser les lieux remarquables (sites touristiques, paysages, ...)</b></li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>-[Le Trait] Mobilité vélo, pédestre-Etude CEREMA en cours dans le cadre de l'établissement d'un plan des mobilités actives sur la commune (restitution diagnostic semaine 18).</li><li>-[Duclair] circuits cyclables en cours de définition/enjeu de faire le lien entre les lieux stratégiques et vers territoires voisins (prolongement voie verte vers Villers Ecalles).</li><li>-Besoin abris vélo (mobilité douce de plus en plus utilisée dans les villages).</li><li>-La marche est très prisée le week-end mais également en semaine ; les habitants sont très intéressés par les modes actifs – il faut capitaliser sur la dimension loisir pour développer l'usage au quotidien.</li><li>-Vélo : enjeu d'interconnexion des communes ; déplacement de proximité au-delà du sujet du tourisme.</li><li>-Beaucoup de cyclotouristes viennent de Rouen.</li><li>-Problème d'entretien des chemins forestiers (dont coût).</li><li>-Route des fruits : possibilité d'aménagement de ce tronçon pour un meilleur partage des mobilités (projet métropolitain préexiste mais interroge ; ? contrainte particulière de la largeur) - route endommagée = une opportunité de repenser son partage.</li><li>-Seine à Vélo : itinéraire principal + boucles locales à développer (maintient itinéraires provisoires) / travail dans l'épaisseur du trait pour capter et drainer en appui de cet itinéraire structurant.</li><li>-Réseau préexistant de sentes ; certaines sont à réhabiliter ; certaines ne sont pas identifiées (dont lien voie verte).</li><li>-Problème de partage de la voie verte ; piétons prennent la largeur (pédagogie à faire).</li><li>-Pas de connexion de modes doux depuis les plateaux.</li><li>-La vitesse complexifie la pratique du vélo.</li><li>-Natura 2000, végétations...pas d'indication pour le public afin de visiter cette nature.</li><li>-Enjeu d'une carte globale qui identifie tous les chemins de randonnée.</li></ul>
<b>Filo'r, une réflexion en cours pour améliorer/consolider le service</b>
FILO'R : Etat des lieux en cours pour améliorer/consolider fonctionnement ; lignes fixes type « flexo » sont réfléchies ;
<b>Un territoire contraint et enclavé</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>-On est assez loin de Rouen sans l'être vraiment (la mobilité c'est aussi dans la tête).</li><li>-Problématique d'enclavement des boucles → une réelle frontière, par la Seine, rive droite/rive gauche. Besoin de recréer du lien entre les deux rives.</li><li>-Problématique de superposition des contraintes, dont GEMAPI (Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations) dans réflexion sur les projets d'infrastructures.</li><li>-Les routes se fragilisent dans un environnement particulier, falaise-bord de Seine.</li></ul>
<b>Un axe routier structurant qui concentre les flux</b>
-RD 982 : + 10 000 véhicules/jour ; axe qui peut être dangereux.



-Enjeu d'atténuer la circulation des véhicules et de modérer les vitesses.

#### **Covoiturage, entre intérêt et interrogation**

-Intérêt d'une zone de covoiturage (usages informels déjà constatés sur certaines places de villages).

-Employeurs plutôt mobilisés sur le covoiturage.

- ? La viabilité du covoiturage interroge pour les petites communes.

-Enjeu de communication autour du covoiturage/ ? Enjeu de créer des « arrêts » pour rassurer, matérialiser, donner de la visibilité.

#### **Les bacs, un lien de dépendance**

Les bacs sont des liens de dépendance pour les territoires (quand les bacs ne passent pas, les jeunes restent chez eux).

#### **Un territoire multipolarisé**

-Enjeu d'élargissement du périmètre métropolitain considérant l'unité géographique avec certaines communes (Mauny, Caumont).

-Un corridor qui s'ouvre également vers l'Eure et la Communauté de communes Caux-Austreberthe.

#### **Des flux poids lourds concentrés autour de quelques poches industrielles**

-La ZI du Trait, enclavée et sans échappatoire, génère beaucoup de circulation, dont PL (PL traversent la ville, pas toujours à la bonne vitesse) / phénomène accentué par l'unique voie d'accès à la ZI ; une autre voie pourrait être créée mais investissement très coûteux (? opportun).

-Traversée de la ville du Trait par convois exceptionnels (itinéraire). Itinéraire RGE qui impose des calibres de voies de circulation larges ; le sujet va être travaillé avec le CEREMA.

-2 entreprises + 4 carrières qui génèrent du trafic PL dans les bourgs et villages de la presqu'île.

#### **En quelques lignes...**

Le corridor 1 s'inscrit dans un territoire à dominante rurale, en marge géographiquement du pôle urbain rouennais, logé dans écrien naturel entre les méandres de la Seine et les massifs forestiers.

Ce territoire est multipolarisé, aussi bien vers l'extérieur par son interaction avec Barentin et le département de l'Eure, qu'à l'intérieur par les pôles de vie du Trait/de Duclair et la centralité rouennaise. Par ces effets de distance et d'écartèlement, la dépendance au véhicule particulier est forte et les alternatives en transports collectifs pâtissent des effets cumulés de distances et de dispersion urbaine. Le transport à la demande couplé à la ligne 30, véritable colonne vertébrale du transport collectif vers la centralité, se heurte dans ce contexte à ses limites.

Au-delà du patrimoine naturel et des berges de la Seine qui offrent un point d'appui pour le développement des modes actifs, vélos et marche à pieds sont également une opportunité, dans la proximité, de mettre en réseau les différentes communes.

Dans ce territoire qui se dessine autour de 3 méandres de la Seine, le fleuve esquisse des insularités que les bacs permettent de raccrocher au reste du territoire et suggère des alternatives à base de véhicule particulier.

**Compte rendu de l'atelier avec les élus des corridors - Corridor 2**

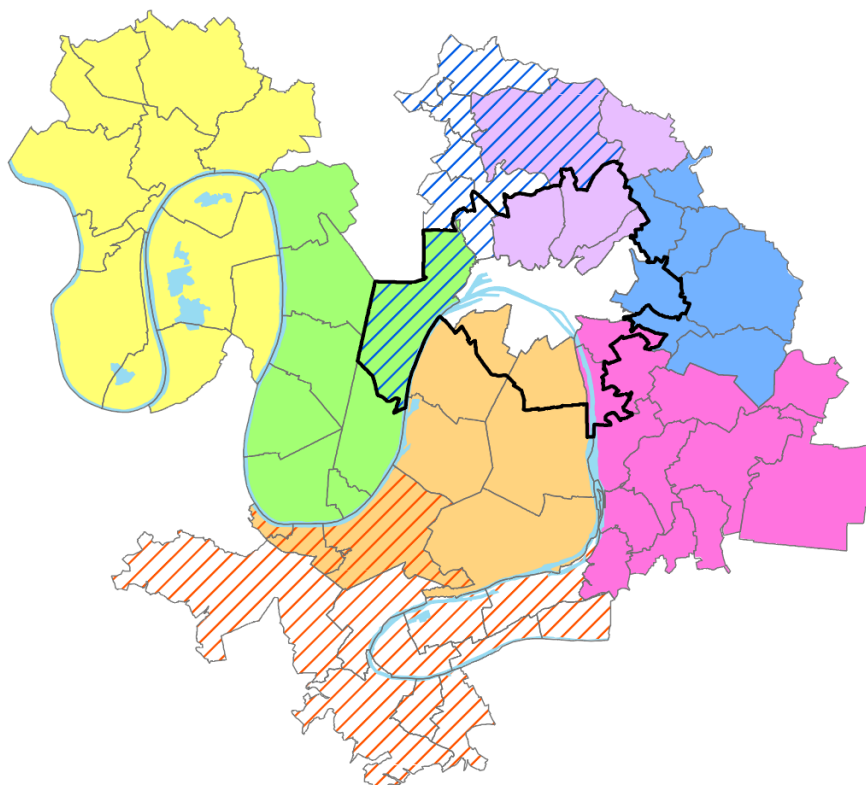
05 mai 2021

**Présents :**

Nom	Commune
Rosamée ROUILLARD GUNIERY Thierry JOUENNE	Sahurs
Mélanie BOULANGER	Canteleu
Jean-Marc ROYER	Hérouville
Thierry CHAUVIN	Saint-Martin-de-Boscherville
Jean-Pierre PETIT	Quevillon
Cyrille Moreau	MRN
Sylvie Nicq Croizat	MRN
Aurélien Cagnard	MRN
Clément Contant	MRN
Julien Daniel	MRN
Aurélie Philippe	MRN
Robin Benevent	Respublica
Elodie Petit	Respublica

**Communes excusées :**

Val-de-la-Haye, Saint-Pierre-de-Manneville, Hautot-sur-Seine



Plan de mobilités : les corridors métropolitains de mobilité

## **Les grandes lignes stratégiques du diagnostic**

<b>UNE PERIURBANISATION ALIMENTEE PAR LE PRIX DU FONCIER EN CENTRALITE</b>
Certaines personnes se voient contraintes d'habiter sur ces territoires considérant prix en centralité.
<b>UNE PROBLEMATIQUE DE DELESTAGE DES FLUX ROUTIERS</b>
Problématique d'engorgement A150 ; délestage des flux à l'échelle de nos communes (Maromme, Canteleu...).
<b>UN SUJET DE VITESSE EXCESSIVE POUR LES 2 ROUES MOTORISEES</b>
Problématique des motos (grandes lignes droites ; vitesses excessives) - pas de solutions évidentes, aujourd'hui mise en place bandes rugueuses.
<b>LE FLEUVE, COMME SUPPORT DE MOBILITE ?</b>
-Enjeu du fleuve ; ? opportunité d'une navette qui fait le contact entre les villages de la boucle (dont possibilité emport vélo) et lien vers Rouen. -Enjeu des liens en appui de la Seine.
<b>UNE DEPENDANCE AUX VEHICULES PARTICULIERS DICTEE PAR LE PROFIL RURAL DE CERTAINES COMMUNES</b>
-Hors Canteleu, communes très rurales où la voiture demeure le moyen de mobilité privilégié (C'est donc logique dans certaines mesures de ne pas vouloir contraindre ces flux ; sinon il faut alternatives TC compétitives mais cela demeure complexe fonction densité). -Les pratiques de mobilité sont intimement liées aux spécificités territoriales (Travailler sur les différents profils).
<b>UN ENJEU DE RABBATEMENT DES VEHICULES PARTICULIERS VERS LES TRANSPORTS COLECTIFS</b>
-Du foncier est disponible au niveau des communes pour les P+R. -Certains P+R sont victimes de leurs succès (Exemple du Mont-Riboudet malgré inquiétudes sur le projet à la base). -Canteleu (enjeu de parking de délestage sur la commune-faute de parkings dédiés, stationnement ventouse qui occupe places des commerces). -Certains habitants de Saint-Martin-de-Boscherville récupèrent le TEOR à Canteleu. -Il y a quelque chose à faire sur le rabattement VP-VP (RD 982), VP-TC (en appui de la ligne 30).
<b>UNE PROBLEMATIQUE DE COHABITATION DES DIFFERENTS FLUX</b>
-Problématique de coexistence des flux, en particulier sur RD 982. -Problème à l'échelle de petites rues de coexistence entre les différents modes de déplacement.
<b>UNE INTERROGATION SUR LA CONNAISSANCE DES PRATIQUES DE MOBILITE</b>
Interrogation sur validité/représentativité des chiffres exprimées sur les pratiques de mobilité, en particulier pour les territoires faiblement peuplés et éloignés du cœur urbain où se concentrent les lieux d'emploi) ? Possibilité études ponctuelles plus fines.
<b>UNE POLITIQUE CYCLABLE A CONSOLIDER</b>
-Lien cyclable Roumare. -Piste cyclable à l'étude pour relier Parc Animalier ; enjeu de faire le tour via une boucle cyclable. -Expression forte des populations sur les modes doux. -Beaucoup de promenades à vélo le week-end.

- Configuration RD 982 peut offrir opportunité d'aménagements pour les cyclistes.
- Problème récurrent de l'entretien des pistes.
- La vélo demeure un outil pour les déplacements de proximité ; pas pratique pour se rendre en ville (dont temps de trajet).
- Les VAE offrent l'opportunité d'accroître les distances de déplacement.

### **UNE OFFRE EN TRANSPORTS COLLECTIFS A RENFORCER**

- Barentin-Rouen, idée d'un BHNS.
- Le différentiel de niveau de desserte en TC au sein d'une même commune peut générer de l'incompréhension au niveau des habitants (Exemple de la rive à Canteleu).
- Question de desserte de l'IDEFHI, plus gros employeur de la commune de Canteleu.
- Problème tracé ligne 29, considéré comme scolaire avec très peu de rotation.
- Le FILO'R ne répond pas à tous les besoins.
- Enjeux de fréquence sur la ligne 30 (les gens ne doivent plus réfléchir aux horaires).
- Des communes (les plus au sud du corridor) sont sans ligne régulière.
- Problématique particulière de la rive (Canteleu).

### **LE CAS PARTICULIER DE CANTELEU, DIVISE PAR 3 CORRIDORS DE MOBILITE**

Canteleu « à cheval » sur 3 corridors géographiques, diversité du tissu urbain : résidentiel/habitat vertical/habitats nivelés ; les particularités géographiques se retrouvent dans les mobilités des communes.

### **LE BAC, UN OUTIL PRECIEUX DE MOBILITE**

- Importance du Bac Dieppedalle-Le Grand Quevilly.
- Bac extrêmement important, capital dans le système de mobilité.

### **L'ENJEU DE DEVELOPPER DES CIRCUITS DE MARCHE**

- Enjeu via circuit que la marche puisse permettre de faire le lien entre les villages.
- Massif de la forêt de Roumare ; réflexion avec ONF pour trouver de la perméabilité à travers ce massif entre les communes.

### **En quelques lignes...**

Le corridor 2, depuis des communes urbaines à d'autres moins denses, est développé autour des pénétrantes routières permettant de rejoindre la centralité rouennaise depuis l'Ouest, entre forêt et rive de Seine. Les coteaux dispersent d'ailleurs certains tissus urbains.

Canteleu occupe une position particulière, à la frontière de 3 corridors de mobilité.

En limite de l'enveloppe urbaine, l'attractivité de l'offre en transports collectifs se heurte aux effets de distance et à la densité, soulevant en particulier l'enjeu du rabattement depuis le véhicule particulier.

La Seine couplée au relief interroge la perméabilité du corridor vers le fleuve et révèle l'enjeu des modes actifs pour les déplacements de proximité afin de mettre en réseau les différentes communes.

**Compte rendu de l'atelier avec les élus des corridors - Corridor 3**

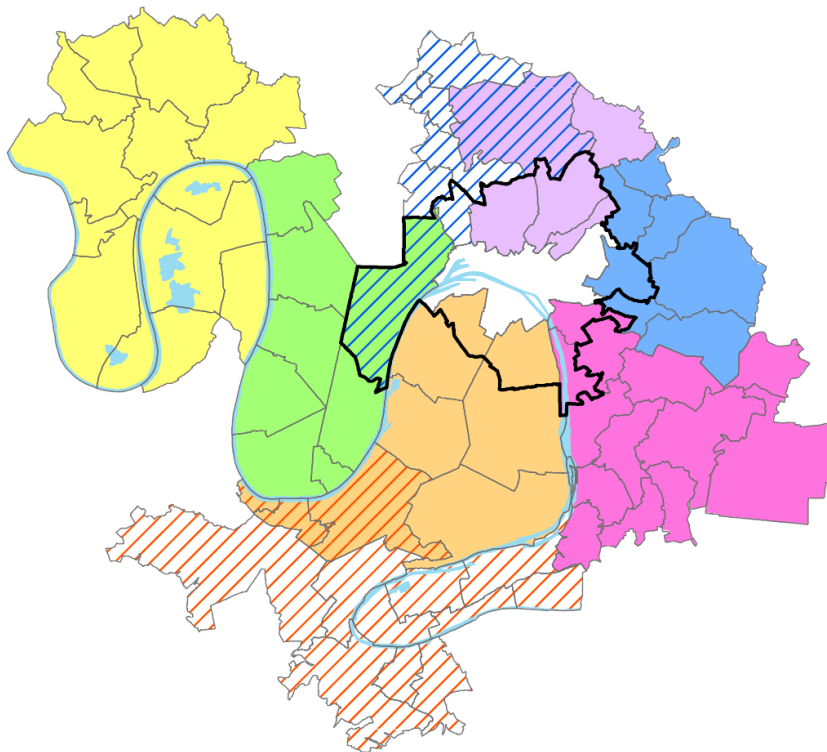
15 avril 2021

**Présents :**

Nom	Commune
Mélanie Boulanger Gilles Burel Gérard Levillain	Canteleu
Yoann Ridez	Déville-lès-Rouen
Odile Latz	Houpeville
Yves Guest	Le Houlme
Guillaume Goutey	Malaunay
David Lamiray	Maromme
Cyrille Moreau	MRN
Sylvie Nicq Croizat	MRN
Aurélien Cagnard	MRN
Clément Contant	MRN
Julien Daniel	MRN
Aurélie Philippe	MRN
Robin Benevent	Respublica
Elodie Petit	Respublica

**Commune excusée :**

Notre-Dame-de-Bondeville



Plan de mobilités : les corridors métropolitains de mobilité

## **Les grandes lignes stratégiques du diagnostic**

<b>« UN EFFET VALLEE » A CONSIDERER</b>
-Une géographie spécifique sur la Vallée avec un profil longitudinal, extrêmement étroit et encaissé ce qui complexifie les mobilités. -Des communes à « deux étages » (ville basse et ville haute). -Malaunay-Le Houlme, en « bout » du territoire.
<b>DES ZONES DE TENSION EN TERMES DE STATIONNEMENT POUR LES VEHICULES PARTICULIERS</b>
-Densité urbaine importante (Maromme : 3800 habitants/km <sup>2</sup> )→problématique de stockage des véhicules particuliers. -Le Houlme (grosse problématique de stationnement, 2 à 3 voitures par foyer).
<b>UN CARREFOUR ROUTIER AU CENTRE DE LA VALLEE – UNE TRAVERSEE EST/OUEST COMPLEXE ?</b>
-Problématique de la charge de trafic aux heures de pointe. - Une seule transversale structurante → Maromme, un « carrefour » de routes départementales avec de gros volumes de trafic (? Quid continuité échangeur Saint-Jean-du-Cardonnay). -Problématique de la transversale routière (pas de demande de franchissement routier de la Vallée du Cailly mais il faut améliorer l'existant).
<b>LA MOBILITE SE TRAVAILLE EGALEMENT DANS LES TÊTES</b>
Il faut développer des outils matériels, mais la mobilité se travaille également dans les têtes (dépasser l'horizon, franchir les « barrières » mentales, sortir de sa ville/son quartier, ...).
<b>UNE ORGANISATION DES FLUX DE MOBILITE A HIERARCHISER – UN ESPACE PUBLIC A MIEUX PARTAGER ?</b>
-Maromme imagine changer le plan de circulation de toute la ville pour favoriser l'usage du vélo considérant la contrainte d'espace (la MRN doit accompagner la ville sur le sujet, vision sur les flux et conséquences induites à l'échelle de la Vallée). -Faire collectivement le choix de contraindre l'usage du VP (? Perspective de réflexion sur les 2 axes routiers qui trament la Vallée, un axe dédié aux circulations routières, un autre plus orienté sur les TC ; Faisabilité considérant les charges de trafic routier ? Quid liaison entre ces 2 axes séparés par le Cailly). - Démultiplication des zones 30 sans réelle cohérence (les mesures d'accompagnement sont fondamentales). Une approche « Métropole à 30 km » n'apparaît pas comme une solution à court terme. -Une difficulté globale de hiérarchisation de l'espace public au regard des contraintes (stationnement sauvage, déplacement des piétons sur la route...) → pas de réponses évidentes.
<b>UNE OFFRE EN TRANSPORTS COLLECTIFS CONTRAINTÉ PAR L'EFFET VALLEE</b>
-Une volonté partagée de plus de transports collectifs (Le TEOR ne va pas jusqu'au Houlme). -Enjeu d'une desserte en TC plus transversale et vers le plateau Nord (ne pas repasser à chaque fois par la ville-centre). -L'offre en transports collectifs ne permet pas aujourd'hui une alternative attractive aux véhicules particuliers. -Lien à travailler avec les territoires limitrophes (hors MRN) afin de coordonner/optimiser les dessertes TC (des bus passent mais ne s'arrêtent pas).

### **UNE FORTE AMBITION AUTOUR DE PRATIQUES CONTRAINTES POUR LES MODES ACTIFS**

-Il faut développer les outils qui encouragent la marche à pied (sentes, venelles...) - enjeu de « descendre à pieds » depuis les coteaux/plateaux via les chemins ruraux (compétence communale) et de loisir (mutualisation).

-Volonté forte de mailler le réseau cyclable et de ne pas s'inscrire dans une seule logique Nord/Sud.

-Chemins ruraux.

-Comment on donne de la place aux vélos (enquête Maromme : 80 % favorables à la pratique du vélo mais les personnes ont « peur », pointant le manque d'infrastructures, les densités de circulation, ...).

-(Maromme) Approche très ambitieuse sur le vélo, prêt à prendre des risques en allant loin (changement de sens de circulation, suppression stationnement, exemple : rue des Martyrs à Maromme).

-(Maromme) On va plus vite à pieds qu'en voiture, on se déplace par défaut à pieds.

-La balade du Cailly (projet de territoire), vecteur agréable pour la mobilité (Projet de territoire : promenade ; pas d'alternative aux transports collectifs).

-Le Vélo en Libre-Service (VLS), aujourd'hui réservé au centre-ville mais possible ailleurs.

-Comment on stocke (habitats collectifs) et stationne de manière sécurisée (dans l'espace public) les vélos ?

### **UN SECTEUR EN INTERACTION AVEC LES TERRITOIRES LIMITOPHES**

-De nombreux déplacements vers les bassins d'emplois de Barentin notamment (grosse zone commerciale, emplois accessibles). Aujourd'hui, certaines personnes ne postulent pas car elles ne savent/ne peuvent pas comment s'y rendre.

-Pas de connexion Inter-Caux, Vexin (Montigny, Vaupalière...).

### **UNE PROBLEMATIQUE DES FLUX DE MARCHANDISES QUI SEMBLANT ECHAPPER AUX POLITIQUES PUBLIQUES**

Problématique du trafic poids-lourds, dont transit, au niveau du carrefour de la Demi-Lune et du carrefour de la Valette -Place des PL en livraisons, dont accès aux commerces.

### **UN OUTILS FERROVIAIRE COMPETITIF QUI MERITE D'ÊTRE VALORISE**

-Gros enjeux de mobilité à travers les gares de Maromme et de Malaunay-Le Houlme.

-Les gares sont insuffisamment mises en valeur.

-La cadence des trains semble avoir baissé depuis quelques années (pourquoi ?).

-Intermodalité vélo/train à valoriser, intéressant pour accroître périmètre de déplacements.

? Projet intermodalité Gare de Malaunay-Le Houlme (le train reste la meilleure connexion : train, 8 minutes vers le centre-ville/F4, 50 minutes).

### **UNE PORTE D'ENTREE VERS LE CŒUR URBAIN QUI FAVORISE LE RABATEMENT DES VEHICULES PARTICULIERS VERS LES TRANSPORTS COLLECTIFS**

-A 150 : 2 échangeurs mais pas de P+R structurant (un terrain est disponible sur La Maine).

-Pratique de report modal depuis VP vers le TEOR via stationnement sauvage sur voirie à l'échelle des communes.

### **A150 : UN MAILLON FORT DU SYSTEME DE MOBILITE**

Une infrastructure accidentogène à sécuriser (3<sup>ème</sup> voie dans le sens montant).

**En quelques lignes...**

Le corridor 3, se caractérise par une vallée plate et large qui compose une unité urbaine à part entière. Le nord de la vallée est dominé par un habitat majoritairement pavillonnaire et des centre-bourgs tandis que le sud est plus dense, avec un habitat mixant des logements individuels et collectifs. Les communes de Houpeville, La Maine (Maromme) et Canteleu se situent sur la bordure haute de cette vallée et s'articulent donc sur plusieurs corridors.

Cette géographie spécifique concentre les mobilités et étire les distances pour les communes en fond de corridor, ce qui ouvre l'enjeu particulier d'une organisation des flux et d'un partage de l'espace public, en particulier pour les modes actifs. Ces enjeux prennent une dimension supplémentaire par la situation de carrefour routier du secteur, au débouché de la rocade Nord et en périphérie de l'A150-151, qui charge donc ce secteur d'un trafic supplémentaire de transit.

L'amont du corridor bénéficie d'une offre en transports collectifs structurante dont l'attractivité s'étirole avec les distances en limite de corridor et en appui d'une architecture de mobilité dominante, centre-périphérie. Une infrastructure ferroviaire traverse également le territoire et interroge la complémentarité avec l'offre en transport collectif, considérant les temps de transports qu'elle permet vers la centralité.

Le périmètre de la ZFE-m va dessiner une nouvelle frontière de mobilité qui pourrait accentuer des dispositions naturelles à l'intermodalité, en particulier en tant que porte d'entrée routière vers la centralité rouennaise et qui interroge également des solutions de mobilité avec les EPCI limitrophes, qui polarisent ce territoire (Caux-Austreberthe/Inter-Caux-Vexin).

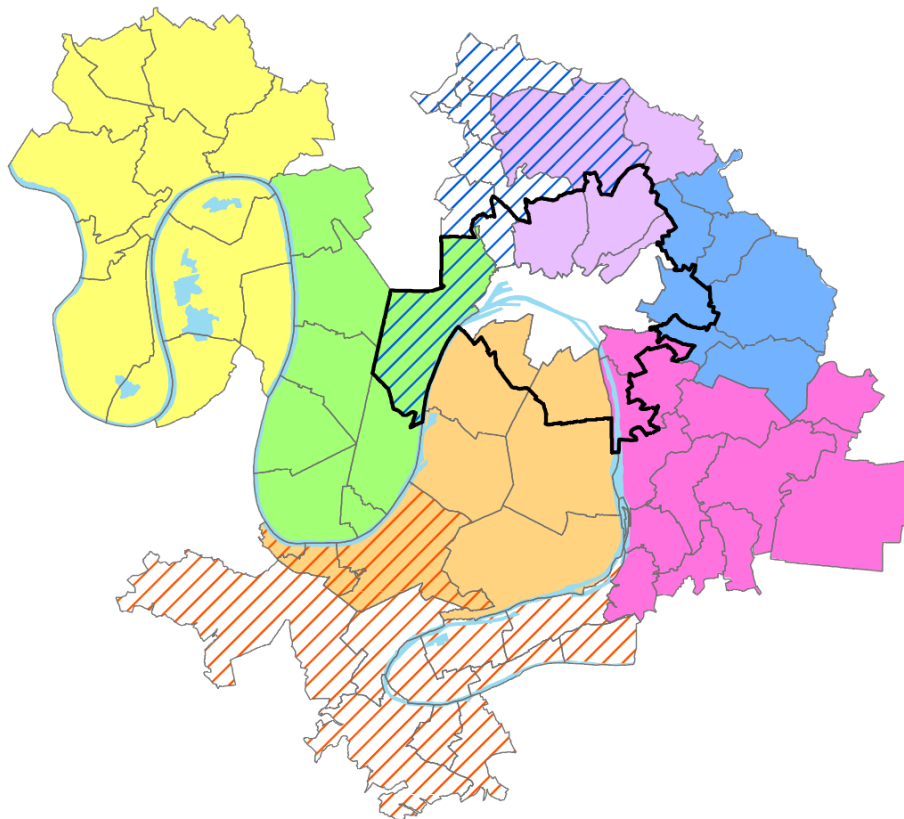


# Compte rendu de l'atelier avec les élus des corridors - Corridor 4

14 avril 2021

## Présents :

Nom	Commune
Pascal Houbron	Bihorel
Théo Perez Stéphane Bertoletti Philippe-Emmanuel Caillé	Bois-Guillaume
Odile Latz	Houpeville
Pierre Peltier	Isneauville
Catherine Flavigny	Mont-Saint-Aignan
Cyrille Moreau	MRN
Sylvie Nicq Croizat	MRN
Aurélien Cagnard	MRN
Clément Contant	MRN
Julien Daniel	MRN
Aurélie Philippe	MRN
Robin Benevent	Respublica
Elodie Petit	Respublica
Sophie Guilhain	Respublica



Plan de mobilités : les corridors métropolitains de mobilité

## Les grandes lignes stratégiques du diagnostic

<b>DES MUTATIONS URBAINES A ACCOMPAGNER</b>
-Dans PLUi, on n'a pas souvent insisté sur la mobilité / Niveau de contrainte en termes de constructibilité à interroger, par rapport à périmètre attractivité TC structurant par exemple ? -Renforcer le lien PLUi/PDM ? -De manière générale, les communes du corridor sont en pleine mutation urbaine.
<b>UN TACHE URBAINE QUI SE DILATE ENTRE FORET ET EXTENSION DU TISSU URBAIN</b>
-Problématique spécifique liée à Houpeville, commune isolée par la forêt. -Isneauville s'agrandit ; les quartiers s'éloignent-apprendre à gérer ces hameaux. -Des quartiers se développent sur Mont-Saint-Aignan (? attente réponse sur prolongement TEOR) - On fait les choses à l'envers, la mobilité doit rattraper l'urbanisme.
<b>UNE ARCHITECTURE DES TRANSPORTS COLLECTIFS A ELARGIR</b>
-Facilité de desserte vers la centralité mais problématique des dessertes de périphérie à périphérie (liaisons transversales). -Enjeux de liens plus directs avec la gare de Rouen Rive-Droite. -Le sujet de l'accessibilité aux transports des personnes à mobilités réduites doit être renforcé. -De manière générale, le cœur du sujet des mobilités alternatives revient souvent vers les transports collectifs.
<b>UN RABATEMENT DES VOITURES VERS LES TRANSPORTS COLLECTIFS A ACCOMPAGNER</b>
-Les gens s'arrêtent sur nos communes pour descendre de voiture et prendre les transports collectifs (problématiques des voitures ventouses sur voirie) → Capacité de « places P+R » à réinterroger. -Endroits pour laisser sa voiture doivent être lisibles (exemple problématique de jalonnement P+R Colbert à MSA).
<b>DES STRATEGIES D'INTERMODALITE A INVENTER</b>
-On n'envisage pas assez l'intermodalité vélo > TC. -L'intermodalité comme solution contre l'isolement géographique.
<b>LES INFRASTRUCTURES DE LOISIR, UN POINT D'APPUI DANS LES STRATEGIES DE MOBILITE</b>
-Forêt, un véritable point d'appui au motif du tourisme pour développer la pratique des modes actifs (chemins dédiés dans la forêt/jalonnement). -Pistes cyclables pour la promenade du dimanche.
<b>UNE STRATEGIE DE PLATEAU A DEVELOPPER</b>
- La topographie complexifie un certain nombre d'alternatives. - Enjeu de développer des services de mobilité, dont vélos, dans une logique d'offre de plateau (Cycli'c entre les 3 communes par exemple).
<b>DES INFRASTRUCTURES CYCLABLES A DEVELOPPER</b>
-Besoin d'infrastructures pour les modes actifs, dont stationnements sécurisés. -Toutes les échelles de déplacements (communes, corridors, vers centralité) doivent être considérées.
<b>DES FLUX ROUTIERS QUI SCLEROSENT LE FONCTIONNEMENT DE CERTAINS SECTEURS</b>
-Pic de trafic en transversal le matin.

-Engorgement routes qui irriguent le Parc d'Activité de la Vatine (Va devenir un gros sujet) - Zone saturée ; je ne vois pas où sont les solutions.  
-Itinéraire de « délestage », notamment pour le poids-lourds, sur certaines communes quand fermeture du tunnel de la Grand'Mare.

#### **UNE PACIFICATION DE L'ESPACE PUBLIC A CONSOLIDER**

-Les routes sont dangereuses (exemple de la rue de la Haie).  
-Vitesse (souci quotidien d'un maire).  
-Z30 : problématique de respect Nécessité de travailler sur la géométrie des voies, le partage entre les flux.  
-La sécurisation de l'espace public est un problème majeur.

#### **UNE MOBILITE DE PROXIMITE A DEVELOPPER**

-Enjeu des mobilités de proximité, à l'échelle de la commune ou vers les communes du plateau Nord.  
-Favoriser les liens transversaux et tous modes.

#### **LA ZFE IMPOSE DES ALTERNATIVES DE MOBILITE POUR TOUS**

-Inquiet sur la mise en place des ZFE → enjeu de proposer des alternatives crédibles.  
-Impact en particulier sur population étudiante et précaire.  
-Pas en cohérence avec l'expression métropolitaine sur le projet de contournement Est.

#### **LES ENTREPRISES, UN ACTEUR INCONTOURNABLE DE LA MOBILITE**

-Accorder de l'importance aux entreprises (des personnes que l'on ne connaît pas bien).  
-Se fixer des ambitions sur les mobilités inter-entreprises.  
-Beaucoup de salariés proviennent de l'extérieur de la MRN.  
-L'entreprise est un espace favorable au développement du co-voiturage.

#### **LE SUJET DU TRANSPORT DE MARCHANDISES QUI IMPACTE LE TERRITOIRE**

-Le sujet des camions de livraison qui encombrant les rues.  
- ? Enjeu des transports doux pour les derniers kilomètres.

#### **En quelques lignes...**

Le corridor 4, au contact de Rouen, se dessine depuis des pentes urbaines vers le Plateau Nord. En serré par la rocade routière et la forêt, ce tissu urbain à forte identité résidentielle, universitaire et tertiaire, marque une rupture urbaine jusqu'à Isneauville. La commune de Houpeville, polarisée par plusieurs corridors, se situe à l'écart, au cœur de la forêt, limitant certaines alternatives de mobilité. Des zones d'activités à dominante tertiaire viennent polariser des mobilités à plus grande échelle. Le corridor bénéficie d'une offre en transports collectifs structurante dont l'attractivité s'étiolle en appui d'une architecture de mobilité dominante, centre-périphérie. L'effet plateau offre à la fois une surface de déplacement favorable aux modes actifs, une unité d'intervention mais impose des reliefs pour rejoindre le cœur urbain. L'environnement routier fait peser une forte charge de trafic à l'échelle du secteur, accentuée par les effets de rocades qui collectent des VP/PL en transit ou en provenance de territoires limitrophes. Le périmètre de la ZFE-m va dessiner une nouvelle frontière de mobilité qui pourrait accentuer des dispositions naturelles à l'intermodalité, en appui en particulier du VP.

**Compte rendu de l'atelier avec les élus des corridors - Corridor 5**

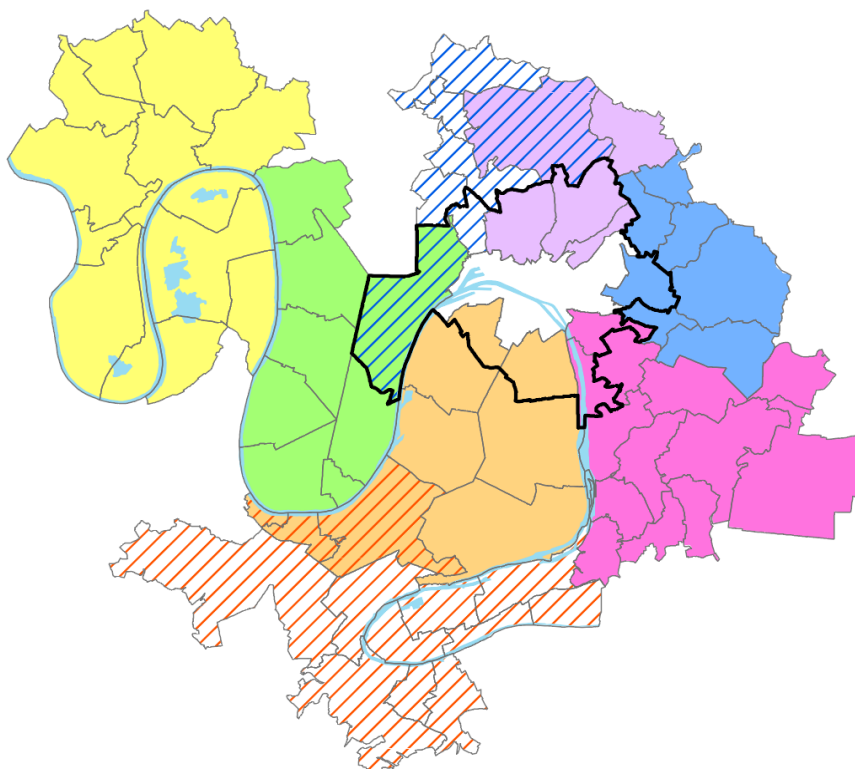
27 avril 2021

**Présents :**

Nom	Commune
Francis Debrey	Fontaine-Sous-Préaux
Daniel Duval	Darnétal
Sylviane Santo Robert Lafite	Roncherolles-sur-le-Vivier
Valérie Berthéol	Saint-Martin-du-Vivier
Géraldine Théry	Saint-Léger-du-Bourg-Denis
Benoît Anquetin	Saint-Aubin-Epinay
Cyrille Moreau	MRN
Sylvie Nicq Croizat	MRN
Aurélien Cagnard	MRN
Clément Contant	MRN
Julien Daniel	MRN
Aurélié Philippe	MRN
Robin Benevent	Respublica
Elodie Petit	Respublica

**Commune excusée :**

Saint-Jacques-sur-Darnétal



Plan de mobilités : les corridors métropolitains de mobilité

## Les grandes lignes stratégiques du diagnostic

<b>Quels pourraient être les impacts de la crise sur les pratiques de mobilité ?</b>
La situation actuelle qui modifie les pratiques de mobilité pourrait être de nature à remettre en cause durablement certaines stratégies de mobilité ?
<b>Un enjeu de hiérarchisation des flux routiers pour éviter les stratégies de délestage</b>
-Problématique du volume de trafic (RN31). -Problématique particulière du tunnel (Darnétal, flux égarés ; Bihorel, flux déviés). -Problématique des flux de voiture dans la Vallée (ce qui vont plus loin que nos villages) - circulation + 50 % en 1 an. -Nos communes sont des itinéraires de délestage → comment faire pour que ces voitures ne passent plus / problématique de la configuration urbaine (lignes droites sans obstacles, paysage ouvert... / on peut stopper les flux, réfléchir à une manière d'aménager les zones habitées...
<b>Des solutions de rabattement VP&gt;VP et VP&gt;TC à organiser</b>
-Darnétal (saturation stationnement, dont des voitures ventouses liées au rabattement VP+TC). -Les flux s'arrêtent dans les villages pour stationner. -Des besoins de covoiturage en entrée/sortie de la Métropole Rouen Normandie.
<b>Une problématique de flux PL en transit</b>
Problématique des poids-lourds (Darnétal, dernier accès vers A28/exemple rue Long Paon où les PL forcent le passage → enjeu de signalisation pour préciser que PL ne peut pas sortir).
<b>Une offre en transports collectifs à élargir</b>
-Bon niveau général de dessert TC mais obligation de passer par Rouen pour remonter sur les plateaux Nord et Est. -Enjeu de pouvoir mettre vélo dans TC pour en accroître le périmètre d'attractivité.
<b>Une forte dépendance aux VP justifiée par les distances</b>
-Dans le corridor, 2 types de commune : Bourgs et Villages – communes périurbaines = les distances s'allongent et la dépendance aux VP n'est donc pas la même. -Domicile-Travail : 100 % VP pour les communes les plus éloignées.
<b>Un système ferroviaire à réinterroger</b>
Décision unilatérale de la Région de fermer la halte ferroviaire de Saint-Martin-du-Vivier, au motif de la faible fréquentation mais peu d'offre (problématique de « la poule et de l'œuf ») → Enjeu d'une étude préalable pour évaluer le potentiel et identifier les leviers pour favoriser les pratiques ferroviaires sur ce site ; les trains passent mais ne s'arrêtent plus.
<b>Le loisir, un point d'ancrage pour la pratique des modes actifs – Une mutualisation des infrastructures ?</b>
-Recrudescence marche et vélo pour le loisir. -Enjeu de la sécurisation des cheminements pour les vélos considérant les vitesses pratiques → Approche intercommunale avec des rencontres sur le réseau de la marche loisir. -Problématique des pistes cyclables en stabilisé pas adaptées aux déplacements du quotidien (notamment pendulaires). - Grand développement de chemins forestiers entre les communes du corridor (principal problème : la vitesse des voitures). -Problématique de discontinuité des aménagements cyclables.

-Ne pas construire le réseau de pistes cyclables exclusivement vers la centralité de Rouen – lien nécessaire entre communes et vers les « pôles de vie » (Isneauville/Darnétal notamment).

#### **De multiples tentatives pour réguler les vitesses**

-Problématique des vitesses, en particulier lié au comportement des automobilistes (habitudes).

-L'aménagement de pistes cyclables peut permettre de réduire les vitesses, espace dévolu à la voiture réduit.

-Les zones 30 ne semblent pas être la solution ; malgré limitation et reprise de certains aménagements, des interventions toujours nécessaires (exemple aux abords d'une école).

De nombreuses expérimentations à valoriser et partager :

- Exemple d'un prochain test avec des feux en alternat, type chantier

- Exemple du détournement de la rue principale de Roncherolles-sur-le-Vivier pour apaiser le centre-ville

- Exemple des stops inversés (Stop sur la Départementale ; Isneauville veut le faire)

- Exemple d'un système de feu qui se déclenche par radar fonction vitesse (à l'entrée du trait)

#### **Vers une gestion temporelle/dynamique de l'espace public**

(Saint-Martin-du-Vivier) : Une rue est rendue aux marcheurs tous les dimanches de l'année.

#### **En quelques lignes...**

Situé à la frange ouest de la centralité rouennaise, à la frontière de la couronne périurbaine (hormis Saint-Léger-du-Bourg-Denis voire Saint-Aubin-Epinay), le corridor 5 entretient un rapport privilégié au véhicule particulier imposé par les distances et les faibles densités.

Dans ces limites, l'architecture du réseau transport collectif gagnerait à offrir de liens en transversalité, à l'échelle de la couronne périurbaine en particulier.

L'organisation des flux routiers occupe donc une place centrale pour les mobilités, afin d'éviter une dilution des trafics sur des voiries locales depuis les principaux axes routiers et de capitaliser autour de stratégies de rabattement depuis le véhicule particulier. Cet enjeu se double d'une problématique centrale de modération des vitesses, avec son impact particulier pour la pratique des modes actifs, sans solution identifiée à ce jour malgré de nombreuses réflexions sur le sujet.

Un axe ferroviaire traverse le corridor mais il n'existe plus de point d'arrêt, ce qui interroge le potentiel de cet outil pour ce territoire.

Le loisir est aujourd'hui un point d'ancrage pour les pratiques des modes actifs, qui peuvent être consolidées par des aménagements mais également via la gestion temporelle d'un espace public uniquement sur-sollicité sur les périodes pointes.

**Compte rendu de l'atelier avec les élus des corridors - Corridor 6**

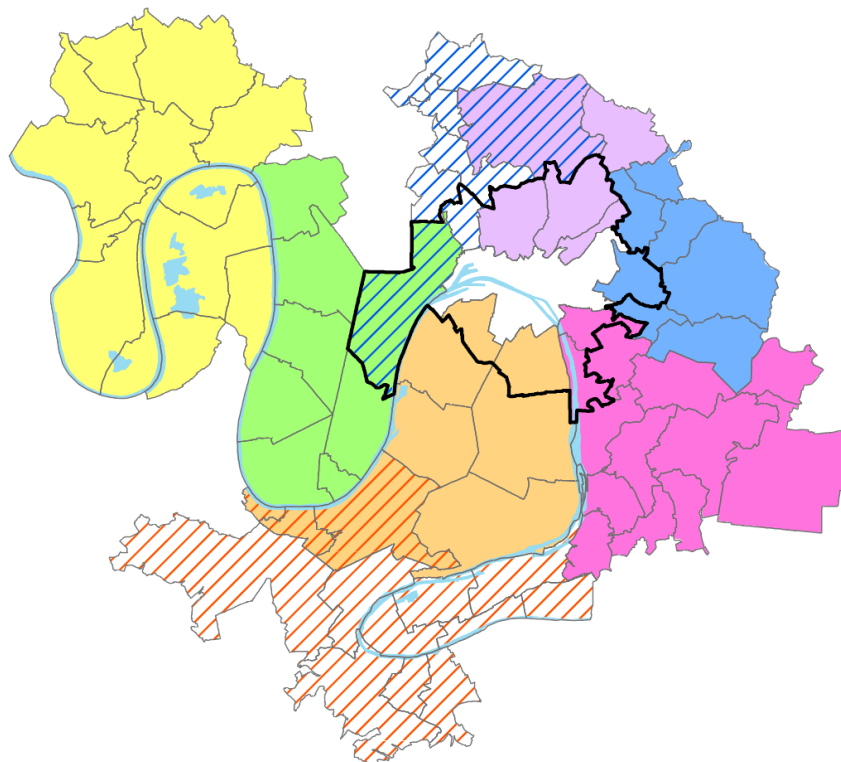
28 avril 2021

**Présents :**

Nom	Commune
Hugo LANGLOIS	Amfreville-la-Mivoie
Jean-Marc VENNIN Odile MOTTET	Le Mesnil-Esnard
Maxime DEHAILL	Saint-Aubin-Celloville
Bruno GUILBERT	Franqueville-Saint-Pierre
Bruno GRISEL	Boos
Benoit HUE	Quevreville-la-Poterie
Marc DUFLOS	Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen
Cyrille Moreau	MRN
Sylvie Nicq Croizat	MRN
Aurélien Cagnard	MRN
Clément Contant	MRN
Julien Daniel	MRN
Aurélie Philippe	MRN
Robin Benevent	Respublica
Elodie Petit	Respublica

**Communes excusées :**

Bonsecours, Belbeuf, Gouy, Montmain, La Neuville-Chant-d'Oisel, Ymare



## **Les grandes lignes stratégiques du diagnostic**

<b>Des communes à cheval entre plateau et bord de seine, dispersées en hameaux</b>
- (Belbeuf/Bonsecours) Communes à cheval entre plateau et bord de Seine. - Enjeu d'un lien entre les hameaux et les centralités du corridor.
<b>Des infrastructures routières qui fracturent les espaces urbains</b>
Problématique du trafic VL/PL sur la RD 6014 qui coupe la commune en 2 ; renvoi des modes actifs sur voiries parallèles alors qu'elles sont contraintes (enjeu de libérer ces axes des flux parasites ; remise en sens unique des voies pour les partager ?).
<b>Des infrastructures pour les modes actifs à consolider, en particulier dans une logique de proximité</b>
- Une géographie adaptée aux mobilités sur le plateau mais plus difficile vers le cœur d'agglomération. - Chemins piétons : réhabilitation des chemins de randonnées entre communes voisines. - Grand usage du vélo pour travail/loisir sur V33-Véloroute Val de Seine. - Travail de bouclage complet pour les modes actifs afin de permettre un tour de la commune. - Enjeu de poursuivre la voie verte jusqu'à Saint-Adrien. - Accorder plus grande place aux modes actifs entre les communes, pas seulement vers le cœur d'agglomération (éviter point de passage par le centre-ville). ? Enjeu du stationnement vélo sécurisé, des P+R vélos.
<b>Une offre en transport collectif à renforcer et à adapter</b>
- Relative bonne desserte TC vers le centre de Rouen pour les communes de la 1 <sup>ère</sup> couronne. - Pas de lien TC direct pour Saint-Adrien. - Enjeu des amplitudes horaires, en particulier pour les faire correspondre aux contraintes de travail en décalé (ex : le personnel soignant). - Pas de liaison directe depuis la vallée pour rejoindre les plateaux Est. - Enjeu de transversalité des lignes TC sans repasser par Rouen → liaison directe vers Darnétal ? - Des nuisances (bruit, circulation tous modes, ...) liées à la F5 dans le centre de Franqueville-Saint-Pierre. - Le F5 est une vraie alternative à la voiture particulière et devrait être prolongée jusqu'à Boss, où il n'y a pas de difficulté de retournement des véhicules.
<b>L'enjeu du franchissement de la Seine</b>
(Amfreville-la-Mivoie) : une petite partie de la commune est isolée par la Seine en rive-gauche->enjeu de franchissement du fleuve (2 bacs piétons à l'époque).
<b>Une offre de rabattement VP&gt;TC à renforcer</b>
- Parking disponible à Saint-Adrien pour rabattement, modulo prolongation ligne TC. - Grandes attentes sur les P+R sur la façade Est en appui de la ligne F5 (nombreuses voitures ventouse).
<b>Des vitesses, qui isolent les territoires, difficiles à réguler</b>
- Travail sur voies en sens unique pour également diminuer les vitesses → est-ce réellement le cas ? - Problème des vitesses pratiquées, malgré limitations, et enjeux de sécurité associés (Route de Rouen, D6015, D7...) - Doubles-voies sur la RD6015, effet de voie d'accélération. Des vitesses toujours élevées malgré chicanes, places de stationnement en quinconce... Quelles autres solutions ?



-Les vitesses élevées isolent certaines communes du cœur de la Métropole ; les villages deviennent des axes de transit, de passage, d'itinéraire bis...

#### **Des poids-lourds en transit**

-Problématique de traversée des poids-lourds (Exemple traversée en latéral via Boos par D91 malgré interdictions) → comment différencier PL en transit et ceux en desserte locale ?

-Contraindre les circulations PL par l'aménagement contraint des voies .

#### **Un territoire multipolarisé**

Les Authieux sur le Port Saint Ouen est également polarisé par Tourville-la-Rivière et Igoville.

#### **Des enjeux d'optimisation et de consolidation de l'offre de charge pour véhicule électrique**

Problématique offre de bornes électriques (voitures ventouses).

#### **En quelques lignes...**

Le corridor 6, depuis des communes urbaines à d'autres plus rurales, est développé autour des pénétrantes routières permettant de rejoindre la centralité rouennaise depuis l'Est, entre plateau et rive de Seine. Les coteaux dispersent d'ailleurs certains tissus urbains.

La limite périurbaine interroge l'attractivité de l'offre en transports collectifs pour les communes en bout de ligne et soulève l'enjeu du rabattement depuis le véhicule particulier.

La Seine couplée au relief interroge la perméabilité du corridor vers le fleuve.

L'armature routière du corridor induit des charges de trafic qui ont tendance à fragmenter le tissu urbain et à se diluer sur les voiries communales ; la vitesse a d'ailleurs tendance à isoler ce territoire. Cet enjeu prend une dimension supplémentaire à travers les trafics poids-lourds en transit à l'échelle de ce secteur.

**Compte rendu de l'atelier avec les élus des corridors - Corridor 7**

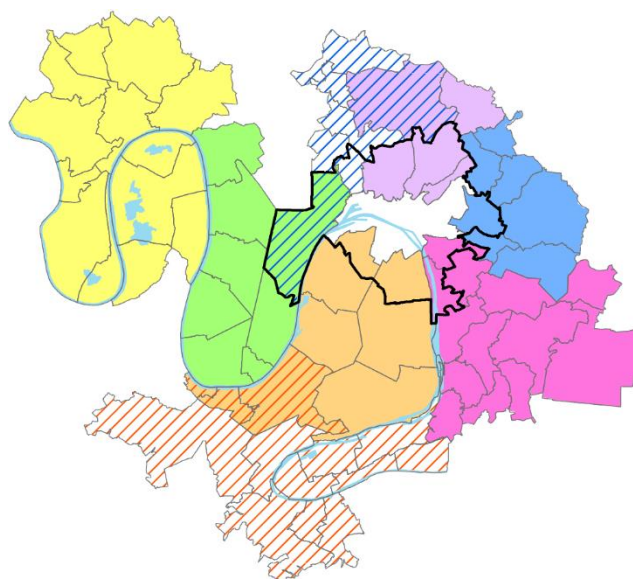
29 avril 2021

**Présents :**

Nom	Commune
Caryna Leclerc	Tourville-La-Rivière
Martine LUGAND	Sotteville-sous-le-Val
Claire MATARI Djoudé MERABET Béatrice LEFEL	Elbeuf
Patricia MATARD	Saint-Aubin-lès-Elbeuf
John CONAN	Caudebec-lès-Elbeuf
Nadia MEZRAR Florent DIEU	Saint-Pierre-lès-Elbeuf
Jean-Pierre JAOUEN Jean-Marie COLLEONY	La Londe
Daniel DUCHESNE	Orival
Jacques MENG	La Bouille
Julie LESAGE	Grand-Couronne
Cyrille Moreau	MRN
Sylvie Nicq Croizat	MRN
Aurélien Cagnard	MRN
Clément Contant	MRN
Julien Daniel	MRN
Aurélie Philippe	MRN
Robin Benevent	Respublica
Elodie Petit	Respublica

**Communes excusées :**

Freneuse, Cléon, Moulineaux



Plan de mobilités : les corridors métropolitains de mobilité

## **Les grandes lignes stratégiques du diagnostic**

<b>Un système ferroviaire à consolider et à développer</b>
-Importance du système ferroviaire pour la structuration des mobilités sur le territoire métropolitain -Desserte de la gare d'Elbeuf Saint-Aubin n'est pas performante (ligne directe mais les temps de trajet sont conséquents et peu compétitifs comparés à la voiture). -Volonté des acteurs de concrétiser le déplacement de la halte de Tourville-la-Rivière (au niveau des arches d'entrée de la commune) – un emplacement pour un futur parking est prévu dans le cadre de l'aménagement de la ZA de Parc en Seine. -Attente autour du tram-train ; scénario Ouest à considérer pour faire le lien vers Rouen par Grand-Couronne (modulo problématique site Seveso).
<b>Un lien entre les 2 cœurs d'agglomération à optimiser</b>
-TAE, bon niveau de desserte pour le territoire elbeuvien mais problématique pour faire le lien avec le secteur de Rouen. -Problématique de saturation et d'accès à la ligne 32 pour les territoires périphériques (rupture de charge). -Le bus a une réelle fonction de désenclavement pour les communes du corridor.
<b>Des mutations urbaines à accompagner</b>
Nouveau quartier sur Tourville-la-Rivière qui pose la question de sa desserte en transports collectifs.
<b>Des pratiques cyclables à développer par le terrain et dans les têtes</b>
-Manque général d'infrastructures cyclables → de fortes demandes/attentes. -Chemin de Halage-armature pour faire le lien entre les pistes cyclables – S'appuyer sur les infrastructures de loisirs pour développer le vélo au quotidien ? -Un manque important de stationnement vélo sécurisé (notamment pour les habitats collectifs) et sur l'espace public (c'est un réel frein à la pratique). -Le vélo ce n'est pas que des infrastructures, c'est aussi dans les têtes → enjeu d'accompagner le changement.
<b>Une pratique collective du véhicule particulier à développer</b>
-Aire de covoiturage sur les Essarts saturée. -Enjeu de mise en relation de gens pour la pratique du covoiturage. -Le covoiturage est une réponse aux besoins de déplacements « longs » et multipolarisés.
<b>Des distances de déplacement qui contraignent les solutions de mobilité</b>
-Problématique des temps de parcours en transports collectifs pour les territoires coincés entre les 2 polarités. -On doit « enchaîner » les modes de déplacements (complexe).
<b>Une intermodalité pas assez performante : notamment vers Rouen</b>
Des solutions de mobilités intermodales existent (Bus/VP > Train, VP > TC) mais elles ne sont pas assez performantes. C'est la notion de « temps globalisé » qui doit être attractif → les ruptures de charge doivent être faciles et confortables.
<b>Un territoire également polarisé par l'Eure</b>
Le bassin de vie est également orienté vers l'Eure (enjeu de connexion).
<b>Des problématiques de stationnement localisées et concentrées sur la ville-centre</b>
Problématique de stationnement sur :

-Elbeuf [étude en cours (problème des voitures ventouses dans les rues commerçantes ; on a des parkings gratuits à proximité mais les gens ne se les approprient pas)].  
-sur la Bouille.

#### **Des stratégies de détournement des axes routiers structurants vers les axes locaux**

Des flux routiers importants sur les axes structurants qui se détournent (encouragés par GPS) sur des axes moins saturés, au milieu des habitations (Freneuse, Sotteville-sous-le-Val).

#### **Un trafic poids lourds contraint par le tissu économique territorial**

-Problématique du transport de matière dangereuses.  
-Un volume de trafic PL important mais lié en partie aux activités économiques du corridor.

#### **Un enjeu de lisibilité autour de la pacification des espaces publics**

Zones 30 : enjeu de simplifier la lecture de l'espace public. Aujourd'hui, une multiplication des zones 30 sans réelle solution sur le partage de l'espace public.

#### **Un territoire entre Seine et forêt**

#### **En quelques lignes...**

Le corridor 7 s'est historiquement développé autour du pôle urbain elbeuvien dans une diversité de tissu urbain, entre forêt et seine, à la frontière ou en retrait du pôle urbain rouennais. Dans cette complexité, le lien entre les 2 pôles urbains reste une question structurante de mobilité pour lequel, densité et distance restent une limite pour les transports collectifs. Les infrastructures ferroviaires, par leur développement physique sur le secteur mais avec l'obsolescence de certaines sections, interrogent sur le rôle qu'elles peuvent jouer. Ces distances de déplacement, interrogent donc des solutions de transports collectifs à haut niveau de service et des mobilités à base de véhicules particuliers, via des stratégies de rabattement. Néanmoins et dans la centralité, les enjeux d'une mobilité de proximité demeurent une opportunité à consolider ; ces enjeux pourraient bénéficier, au-delà d'infrastructures pour les modes actifs, d'une réflexion plus globale sur la pacification des espaces publics dans les continuités urbaines. Ce corridor est également polarisé par le Département de l'Eure qui échappe aujourd'hui à des schémas de dessertes collectives depuis ce secteur. En outre, la commune d'Elbeuf, dans sa fonction de pôle urbain, concentre les problématiques de stationnement à l'échelle de ce corridor.

## Compte rendu de l'atelier avec les élus des corridors - Corridor 8

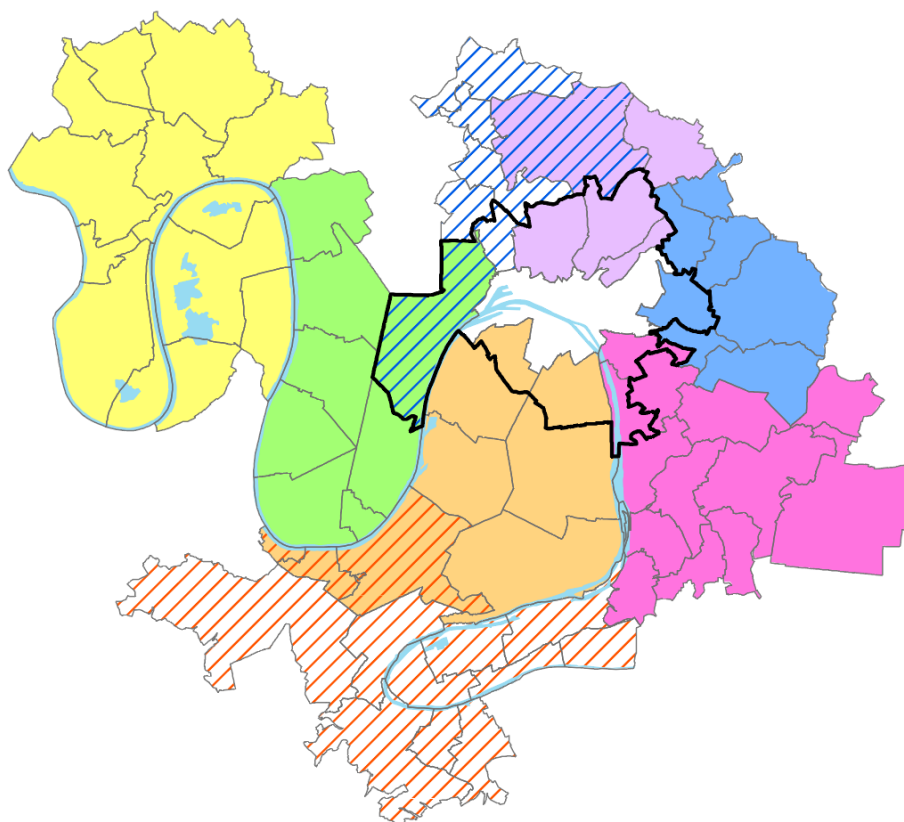
6 avril 2021

Présents :

Nom	Commune
Géraldine Dhoye Perrey	Grand-Couronne
Jacques Meng	La Bouille
Agnès Scot	Petit-Couronne
Eve Cognetta Elise Ridel	Sotteville-lès-Rouen
Cyrille Moreau	MRN
Sylvie Nicq Croizat	MRN
Clément Contant	MRN
Julien Daniel	MRN
Aurélie Philippe	MRN
Robin Benevent	Respublica
Elodie Petit	Respublica
Sophie Guilhain	Respublica

Communes excusées :

Petit-Quevilly, Grand-Quevilly, Saint-Etienne-du-Rouvray, Oissel, Moulineaux.



Plan de mobilités : les corridors métropolitains de mobilité

## **Les grandes lignes stratégiques du diagnostic**

<b>UNE OFFRE EN TRANSPORTS COLLECTIFS A RENFORCER</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>-Une offre existante mais à améliorer ; liaison Nord/Sud via la ligne 6 peu attractive (temps de parcours/fréquence) depuis le sud, des ruptures de charges nécessaires et à améliorer (notamment vers le TRAM).</li><li>-Un effet « bout de ligne », avec sensation d'un besoin d'ajustement des fréquences-capacités pour les TC.</li><li>-Problématique particulière de desserte des zones industrielles en TC.</li><li>-Problème de desserte de certains quartiers (ex : Buisson), le dimanche par exemple.</li><li>-Des liaisons Est-Ouest à améliorer.</li><li>-La relative attractivité des TC génère de la circulation automobile de fait.</li></ul>
<b>LA ZFE, UNE NOUVELLE FRONTIERE DE MOBILITE</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>-Les TC ne sont pas suffisamment attractifs pour représenter une alternative solide aux véhicules particuliers, dans le contexte en particulier de la mise en place de la Zone à Faible Emission (ZFE)</li><li>-Bonne desserte TC mais enjeu de montée en charge dans la perspective de la mise en place de la ZFE.</li><li>-ZFE ; revendications des citoyens pour des mesures alternatives (arriver avec propositions fortes).</li></ul>
<b>UNE INFRASTRUCTURE/DES SERVICES CYCLABLES A DEVELOPPER</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>-Un manque général d'infrastructures cyclables (vers Rouen, liaisons Ouest/Est, au sien des communes, entres communes, ...).</li><li>-Un besoin d'espaces dédiés car réticence de certains publics au regard des trafics routiers constatés.</li><li>-Considérer le vélo comme un mode du quotidien rapide, et pas uniquement pour le loisir.</li><li>-Le vélo doit se développer sans prendre la place des autres modes. Voies cyclables existantes mais souvent confidentielles (problème de connaissance des infrastructures).</li></ul>
<b>UN RELIEF QUI FAVORISE LA MOBILITE DE PROXIMITE</b>
Le relief à plat sur la rive Gauche, sans côte favorise des déplacements à vélo.
<b>UNE PACIFICATION DE L'ESPACE PUBLIC A CONSOLIDER</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>-Extension de la zone 30 à l'intégralité du territoire, hors grands axes. Seul outil pour apaiser considérant une trame urbaine contrainte et limiter les effets discontinuités dans un espace urbain continu.</li><li>-Zone 30 plus efficace si elle n'est pas mise en œuvre de manière « pointilliste ».</li><li>-Difficulté de faire vivre les zones 30 sans aménagements.</li><li>-Nécessité d'apaiser et de reconnecter les espaces traversés par des flux importants (ex : les Es-sarts).</li></ul>
<b>UNE INTERMODALITE A VALORISER</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>-L'intermodalité est une nécessité absolue, pas mal de sujets restent à investir (rabattement vers TRAM/TEOR au sud, rabattement vélo et stationnement vélo sécurisé au Nord (Pôle de correspondance de l'Hôtel-de-Ville de Sotteville-lès-Rouen à titre d'exemple).</li><li>-Enjeu de l'intermodalité, ne pas exclure un mode par rapport à un autre (VP &gt; TC, vélo &gt; TC, ...).</li></ul>
<b>UNE MOBILITE PLUS INCLUSIVE</b>
Public Quartier Politique de la Ville (QPV), sans alternatives (organisation journée autour de ces déplacements très longs/Question du confort).

### **UN PATRIMOINE FERROVIAIRE MOBILISABLE ?**

- Ligne ferroviaire Grand-Couronne/Moulineaux/Elbeuf ; enjeu de réactivation modulo problématique zones SEVESO.
- Une infrastructure ferroviaire en service à l'Est du corridor (enjeu de rejoindre Rouen et les autres communes).

### **DES TENSIONS DIFFERENCIEES EN TERMES DE STATIONNEMENT**

- Problème de capacité de stationnement, enjeu d'un dimensionnement proportionnel à la densité de la commune.
- Les enjeux de stationnement dépendent des quartiers mais pas de problématique particulière en centre-ville.

### **DES RUPTURES URBAINES ET PHYSIQUES A GOMMER**

- Un corridor contraint entre infrastructures routières, ferroviaires et la Seine.
- Réal enjeu autour de la perméabilité de la Seine aujourd'hui considérée comme une discontinuité.
- La question des bacs ; moyen de transport très utilisé (? enjeu de développement).

### **UN TERRITOIRE SUPPORT D'EXPERIMENTATION**

Le corridor possède toutes les caractéristiques (zones urbaines et périurbaines, nombreuses ruptures, quartiers ou zones d'emplois « isolés », ...) pour expérimenter de nouvelles solutions de mobilité.

### **En quelques lignes...**

Le corridor 8, logé dans une méandre de la Seine et partitionné par des infrastructures routières et ferroviaires structurantes, s'étire en prolongeant de la centralité urbaine rouennaise à distance du territoire elbeuvien. Il bénéficie d'une offre en transports collectifs structurante dont l'attractivité s'étiole :

- avec les distances en limite de corridor
- en appui d'une architecture de mobilité dominante, centre-périphérie
- considérant l'insularité de nombreux espaces d'activité qui fractionnent certaines continuités urbaines.

La Bouille et Moulineaux marquent une rupture géographique avec le pôle urbain, limitant certaines alternatives de mobilité.

Le périmètre de la ZFE-m va dessiner une nouvelle frontière de mobilité qui pourrait accentuer des dispositions naturelles aux déplacements en mode actifs (par un effet de proximité à plat) et à l'intermodalité (par la juxtaposition de solutions de mobilité).

A ce titre, le territoire dispose d'ailleurs d'un patrimoine ferroviaire dont les enjeux et possibilités de développement interrogent.

La densité de la partie centrale du corridor suggère une échelle d'intervention homogène qui pourrait, entre autres, bénéficier d'une réflexion plus globale sur la pacification et le partage des espaces publics.

La Seine, en bordure de corridor, offre l'opportunité d'ouvrir le territoire sur le fleuve tout en étant bloqué dans cette intention par des infrastructures et activités industrielles qui enserrant ce territoire.

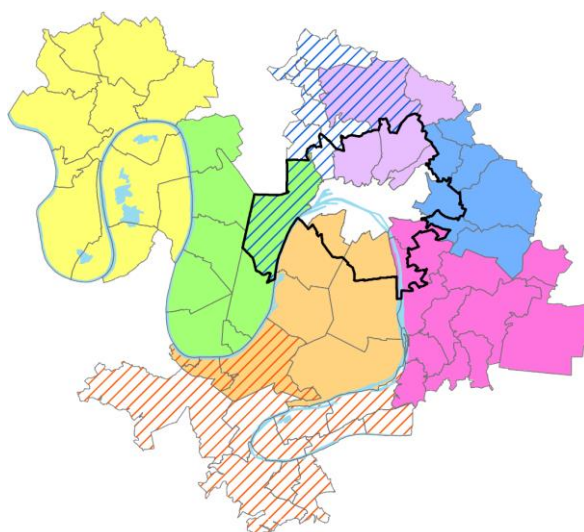
**Compte rendu de l'atelier avec les élus des corridors - Corridor 9**  
**21 avril 2021**

**Présents :**

<b>Nom</b>	<b>Commune</b>
Pascal Houbron	Bihorel
Philippe-Emmanuel Caillé	Bois-Guillaume
Steve Vannarath	Bonsecours
Mélanie Boulanger M. Burel M. Levillain	Canteleu
Yoann Ridez	Déville-lès-Rouen
Charlotte Goujon Basile Bernard	Le Petit-Quevilly
Didier Hardy	Maromme
Samuel De Gentil Baichis F. Sacchetti	Rouen
Eve Cognetta Elise Ridel	Sotteville-lès-Rouen
Cyrille Moreau	MRN
Sylvie Nicq Croizat	MRN
Aurélien Cagnard	MRN
Clément Contant	MRN
Julien Daniel	MRN
Aurélie Philippe	MRN
Robin Benevent	Respublica
Elodie Petit	Respublica

**Communes excusées :**

Mont-Saint-Aignan, Amfreville-La-Mivoie, Darnétal



Plan de mobilités : les corridors métropolitains de mobilité



## **Les grandes lignes stratégiques du diagnostic**

<b>Une géographie qui contraint les stratégies de mobilité</b>
Un espace contraint par le fleuve et les falaises.
<b>Une stratégie de sécurisation qui interroge la place de la voiture sur l'espace public</b>
L'enjeu de sécurisation va de pair avec la réduction de la place de la voiture (contraire à la fluidification de la circulation ; ? enjeu de réduction de la vitesse).
<b>Le fleuve, support et rupture pour les mobilités</b>
-Le fleuve : une barrière naturelle et « culturelle ». -Problématique du franchissement de la Seine pour créer du lien entre les 2 rives (le quartier Flaubert va dans ce sens). -Présence de la navette fluviale mais problème de compétitivité de celle-ci (vitesse réglementée sur le fleuve, ; attractivité du service).
<b>La ZFE, une contrainte qui s'impose à la mobilité ?</b>
-Une ZFE qui s'impose à nous avec de forts impacts sur les stratégies de mobilité : -Des conséquences sociales importantes (population précaire, personne dépendante à la voiture → ? Quelles mesures d'accompagnement ? Enjeu d'alignement avec territoires limitrophes ? Accompagnement des différents publics dont location de véhicules à bas-coûts, ... -Une réponse à une problématique forte de qualité de l'air. -Enjeu d'explication, de pédagogie ; sujet majeur et relativement indispensable.
<b>Une intermodalité à développer</b>
-Une intermodalité pas toujours évidente (rupture de charge, manque de stationnements vélo au niveau des pôles de correspondances, manque de places de rabattement VP...) entre les différents modes de transports. -Un enjeu particulier sur rabattement vélo + Tram/TEOR pour favoriser le vélo sur les moyennes distances et vers les plateaux notamment.
<b>Une infrastructure/des services cyclables à développer</b>
-Ruptures entre les aménagements cyclables qui complexifient les déplacements (Exemple du secteur Flaubert ; gros problème de sécurité). -Les voies se superposent, pas de place pour les modes actifs (difficulté suppression stationnement considérant besoins maisons individuelles ; ? rendre accessible TEOR aux vélos). -Problématique du stockage du vélo au domicile, en particulier pour le bâti existant (PLUi). -VLS : enjeu de développement au-delà de la ville-centre. -Problème de dangerosité de la côte de Bonsecours/difficulté pente pour accès vélo sur les plateaux. -Problématique des jonctions et points durs : exemple de la Place Saint-Paul.
<b>Une trame routière qui fracture les circuits de mobilité</b>
-Mont-Riboudet : effet d'entonnoir. -Maromme est le déversoir de l'A150 (dont problématique transit PL : interdire les sorties ?). -La route de Paris (RD6014) fracture le secteur des plateaux Est. -Petit-Quevilly coupé en 2 par la Sud III (stratégie d'évitement des embouteillages par les petites rues non adaptées, effet « WAZE ») ; problématique par exemple devant établissements scolaires (obligation pour un établissement de fermer la rue).
<b>Un fonctionnement des flux marchands en pleine évolution</b>
-Enjeu de la mobilité des marchandises.

-La logistique du dernier kilomètre : de plus en plus de camionnettes en ville.  
-Emergence des livraisons à pieds et en vélo plus respectueuses de l'environnement et de l'espace public.

### **Des problématiques de stationnement différenciées**

Notteville-Lès-Rouen : pas de difficultés particulières sur le stationnement (malgré mauvaises impressions) – Comment objectiver la question complexe des capacités de stationnement ?

### **Enjeu d'une stratégie d'ensemble sur les zones 30**

Enjeu zone 30 : pas une vision globale créant ainsi des discontinuités et un manque de lisibilité ; enjeu de généralisation à l'échelle de plusieurs communes.

### **Une émergence des véhicules électriques à accompagner**

Quid possibilité de charge des véhicules électriques dans les logements collectifs ? Comment accompagner la démocratisation de cette motorisation ?

### **Des engins de déplacements personnels non motorisés qui interrogent**

Une crainte générale de voir les trottinettes envahir les trottoirs.

### **Une problématique de desservabilité des zones industrielles et d'activité**

-Particularité de secteurs industriels isolés, pas ou peu de desserte TC.  
-Enjeux de la desservabilité tous modes des zones d'activité (CHU, La Vatine...) → réflexion particulière à mener pour éviter l'autosolisme ; surtout lorsque la zone d'activité est hors Métropole.  
-Le fleuve, un point d'appui pour le désenclavement des zones industrielles ?

### **Une effet bouclier à développer pour le rabattement des véhicules particuliers vers les transports collectifs**

-L'espace public sert de parking relais (phénomène accentué avec l'arrivée de T4).  
-Un P+R au Zénith mais 2 itinéraires routiers pour rejoindre la centralité rouennaise (Enjeu P+R le long de la Sud III) ; les travaux sur la tête Sud du Pont Flaubert vont accentuer les phénomènes de congestion.  
-P+R ont une vraie importance (effet bouclier, arrêter les VP avant qu'ils arrivent dans la centralité/accompagnement de la ZFE).

### **La crise sanitaire réinterroge les mobilités**

Changement des habitudes de déplacement, généralisation du télétravail, un retour à la proximité.

### **Un besoin de créer du lien entre communes**

-Des limites administratives différentes des espaces vécus par les habitants, des espaces urbains continus.  
-Un besoin de partager des éléments de diagnostic, des problématiques récurrentes (ex : gestion des vitesses), des retours d'expérience, ... pour des solutions plus efficaces et cohérentes.

### **En quelques lignes...**

Le corridor 9 interroge Rouen dans son articulation avec sa première couronne urbaine, dans le contexte particulier de la crise sanitaire qui pourrait réinterroger durablement certaines stratégies de mobilité. Cette articulation se caractérise par une certaine proximité dans les distances mais avec des contacts géographiques hétérogènes, entre pentes, infrastructures routières et fleuve ; il faut réussir à s'affranchir de ces obstacles pour améliorer la perméabilité urbaine.

Dans cette proximité, la circulation et le stationnement trouve une résonance particulière à travers les effets de bord et la densité urbaine ; les déplacements individuels non motorisés recèlent d'ailleurs un potentiel particulier.

L'architecture historique du réseau en étoile offre des liaisons en transports collectifs performantes vers la centralité et interroge plutôt les liens entre périphéries et les stratégies de correspondance autour de points d'échanges structurants pour s'ouvrir sur le reste du réseau.

La montée en puissance des commandes via internet renforce une problématique particulière liée à la logistique urbaine et son empreinte sur le territoire, considérant la densité des mouvements sur le secteur.

Au cœur de la ZFE-m, des alternatives de mobilité au véhicule particulier devront être proposées afin d'accompagner les différents publics, en particulier les plus fragiles, dans la montée en puissance du dispositif.

## Compte rendu de l'atelier « Reempo' » avec les élus des corridors - Corridor 3

18 mai 2021

Participants : 16 personnes
Début > fin : 10h à 12h
Intervenant : Cyrille Moreau, Vice-président de la Métropole Rouen Normandie en charge des transports, des mobilités d'avenir et des modes actifs de déplacement

--

### Présents :

Nom et titre	Commune
Guillaume Coutey	Malaunay
Yves Guest	Le Houlme
Aurélie Compère	Notre-Dame-de-Bondeville
David Lamiray	Maromme
-	Déville-lès-Rouen
Mélanie Boulanger, Gérard Levillain	Canteleu
Bernadette Beaucamp	Houpeville

### Etaient également présent :

Métropole Rouen Normandie : Cyrille Moreau, Aurélie Philippe, Bruno Tisserand, Pascal Le Beller

TCAR : Hervé Cousin, Virginie Le-Rall

Res publica : Robin Bénévent, Foulques Renard

### Rappel de l'ordre du jour :

- **Introduction** de Cyrille Moreau
- **Présentation du projet de Reempo' TC**
- **Débats**
- **Conclusion**



### Pour rappel, voici les propositions faites au corridor 3

- Nouvelle ligne transversale 17 (15'/30') : véhicule standard avec une desserte de La Maine à Bihorel pour un temps de parcours total de 10 à 15 min, nécessitant cependant un aménagement de la Demi-Lune.
- Ligne F4 renforcée : 10' de fréquence en heures de pointe et 12' en heures creuses (contre 15' aujourd'hui), soit 25% d'offre supplémentaire pour temps de parcours F4/T2 de Malaunay à Théâtre Des Arts de 40 à 45 min.
- Nouvelle ligne transversale F8 (10'/12') : déchargeant T1 et T2, comme axe direct fort entre la Vallée et Mont-Saint-Aignan et reliant les axes TEOR et FAST. Temps de parcours Déville / Mont-Saint-Aignan entre 10 et 15 minutes.
- Ligne 35 (23 A/R) renforcée pour assurer la liaison Canteleu / Vallée, et desservant l'IDEFHI
- Ligne 43 (23 A/R) prolongée jusqu'à Longs Vallons
- Ligne 5 renforcée : fréquence de 15' en heures de pointe et 20' en heures creuses

### Travail en atelier : Synthèse des réponses

#### **Question 1 : Qu'est-ce que le projet de Reempo' TC tel que présenté permettra d'améliorer sur votre territoire ?**

**Malaunay** : l'augmentation de fréquence sur la F4 est une avancée

**Maromme** : accueille favorablement le projet. F4 et T2 sont de vraies réussites, et la liaison vers les Plateaux Nord est importante

#### **Question 2 : Quelles pourraient être les limites du projet sur votre territoire ?**

**Maromme** : s'interroge sur la pertinence de la création d'une ligne F8. Le réseau comporte déjà deux lignes structurantes F4 et T2, très proches l'une de l'autre. La ligne F8 serait parallèle de la ligne F4 sur une portion, puis parallèle de la ligne T2 sur une autre. De même pour la ligne 17, très proche de la ligne F8 et qui dessert à peu près les mêmes lieux. La commune souhaite que la ligne 17 circule le dimanche pour desservir le Parc Signa.

**Malaunay** : considère la proposition comme insuffisante pour assurer la connexion entre Malaunay et Mont-Saint-Aignan car elle occasionne deux ruptures de charge. De plus, la correspondance entre la ligne 17 et la F4 ne serait pas suffisamment attractive pour les usagers. La correspondance T2/F4 est déjà mal vécue aujourd'hui.

**Houpeville** : trouve la rupture de charge pour aller d'Houpeville à Rouen trop contraignante. Il y a trop de circulation sur la commune (rue Jaurès)

**Canteleu** : estime que l'IDEFHI est insuffisamment desservie. Le quartier Croisset doit également être pris en compte.



### **Question 3 : Quelles propositions pour répondre aux contraintes identifiées ?**

**Maromme** : affirme que l'utilisation des transports en commun ne peut précéder l'offre, et suivra probablement sur sa commune le développement du réseau. La commune propose par conséquent de fusionner les lignes 17 et F8, avec l'idée d'une ligne Fast sur le trajet proposé pour la ligne 17, ou bien permutation des brins de 17 et F8. Le nombre de voitures par habitant étant très faible à Maromme par rapport aux autres communes de la métropole, la commune a du potentiel pour l'utilisation des transports en commun.

Des véhicules tri-caisses sur T2 pour éviter les surcharges.

La commune propose enfin d'amorcer rapidement une réflexion sur les P+R et sur leur articulation avec le projet de reampo' TC. La commune se préoccupe en particulier de l'articulation des P+R avec la ligne 17, point d'entrée dans la métropole (P+R Parc Signa).

Attention à coordonner les aménagements vélos et TC.

Prolonger la 17 hors Métropole vers Saint-Jean-du-Cardonnay et La Vaupalière.

**Malaunay** : propose l'extension de la ligne T2 jusqu'au terminus de la F4 et le prolongement de la ligne F4 jusqu'à la frontière de la métropole, au niveau de la nouvelle zone d'activité d'Eslettes, dans le projet de reampo' TC ou dans le PDM à un horizon plus lointain. La commune accueille d'ores et déjà une zone de covoiturage et le rond-point de l'autoroute pourrait servir de zone de retournement potentielle. La commune propose également l'extension de la ligne 361 pour connecter Cherfougère et Houpeville au collège. La commune serait enfin preneuse de l'étude des points bloquants évoquée par la Métropole sur ce dernier sujet.

**Le Houlme** : souhaite également voir la ligne T2 prolongée jusqu'à Malaunay ainsi que le développement de la ligne de train depuis Le Houlme-Malaunay vers Rouen.

**Houpeville** : propose de mettre en place une ligne directe d'Houpeville vers le cœur de la Métropole afin d'éviter la rupture de charge pour aller à Rouen

### **Echanges complémentaires**

**Métropole Rouen Normandie** : rappelle l'importance de la phase d'évaluation de ce plan de recomposition des transports en commun qui se déroulera après la mise en place de septembre 2022 et une première phase d'acculturation de la population au nouveau réseau. A l'issue de cette phase d'évaluation, des recalages et adaptations pourront être mis en œuvre.



## Compte rendu de l'atelier « Reempo' » avec les élus des corridors - Corridor 4

4 mai 2021

Participants : 16 personnes
Début > fin : 14h à 16h
Intervenant : Cyrille Moreau, Vice-président de la Métropole Rouen Normandie en charge des transports, des mobilités d'avenir et des modes actifs de déplacement

--

### Présents :

Nom	Commune
Laure O'Quin	Mont-Saint-Aignan
Philippe-Emmanuel Caillé	Bois-Guillaume
Quentin Bous	Bihorel
Sylvie Laroche, Pierre Peltier	Isneauville
Monique Bourget, Odile Latz	Houpeville

### Etaient également présents :

Métropole Rouen Normandie : Cyrille Moreau, Bruno Tisserand, Aurélie Philippe et Pascal Le Beller

TCAR : Hervé Cousin, David Feron & Guillaume Aribaud

Res publica : Robin Bénévent, Foulques Renard

### Rappel de l'ordre du jour :

- **Introduction** de Cyrille Moreau
- **Présentation du projet de Reempo' TC**
- **Débats**
- **Conclusion**



#### **Pour rappel, voici les propositions faites au corridor 4**

- Création d'une nouvelle ligne F7 : liaison directe rive gauche / Mont-Saint-Aignan sans passer par Théâtre-des-Arts – Ce qui permettra de renforcer le tronçon Gare – Campus et ajouter une desserte La Pléiade / Gare
- Création d'une ligne transversale F8 : augmentant l'offre entre Bihorel, Bois-Guillaume et Mont-Saint-Aignan de 54%, permet de relier les axes TEOR et FAST, desservir l'avenue du Mont aux Malades, de relier Vallée du Cailly et décharger T1 T2
- Création d'une ligne transversale 17 : empruntant la route de Maromme, la route de Darnétal, desservant le lycée Flaubert
- Ligne T1 : augmentation du nombre de rotations (+8%)
- Facilitation du retour vers Houpeville sur la ligne 43 en standard par une fiche horaire depuis Rouen jusqu'à Houpeville avec correspondance
- Ligne 22 Gare-Vatine : permanence de l'offre en journée, fréquence réduite : 25' au lieu de 6', mais liaison en 12' au lieu de 23'
- Ligne F2 : terminus systématique au centre commercial

#### **Travail en atelier : Synthèse des réponses**

##### **Question 1 : Qu'est-ce que le projet de Recompo' TC tel que présenté permettra d'améliorer sur votre territoire ?**

**Bois-Guillaume** : accueille la proposition d'installation de nouvelles lignes avec satisfaction.

**Mont-Saint-Aignan** : fait part de son intérêt pour la transformation de la ligne 8 en une ligne 22, notamment pour se rendre plus vite à la Vatine, et affirme que la nouvelle ligne F8 répond tout à fait aux demandes soulevées..

**Isneauville** : mentionne le fait que les parkings relais sont d'ores et déjà bien connus et utiles.

**Bihorel** : la ligne F8 est une vraie avancée du projet

Accord de tous les participants pour souligner une avancée significative de l'offre de transports en commun du Plateau nord, en transversalité, et en lien avec Rouen.

##### **Question 2 : Quelles pourraient être les limites du projet sur votre territoire ?**

**Bois-Guillaume** : formule des préoccupations concernant la capacité d'accueil des parkings relais sur lesquels la pression va probablement augmenter avec la fin de la crise sanitaire et la mise en place des nouvelles lignes. La question se posera en particulier sur la mairie de Bois-Guillaume, qui deviendra un carrefour de 2 lignes FAST.

**Mont-Saint-Aignan & Bois-Guillaume** : posent également la question de l'aménagement des espaces. Des difficultés pourraient apparaître concernant l'accueil de ces nouvelles lignes dans les centres-villes.





**Bihorel** : soulève également les difficultés liées à la ligne de bus 20 sur les rues étroites : engorgement de la circulation, sécurité des autres usagers, nuisances sonores pour les riverains.

**Houpeville** : souligne l'insuffisance du réseau de transports en commun sur son territoire, notamment en période de week-end, et regrette l'absence de ligne directe pour Rouen et sa gare.

### **Question 3 : Quelles propositions pour répondre aux contraintes identifiées ?**

**Mont-Saint-Aignan** : insiste sur la nécessité d'accompagner cette recomposition du réseau de transports en commun par une forte communication, ainsi que d'éventuels aménagements du centre-ville à intégrer par exemple dans le projet de refonte de la place Colbert.

**Bihorel & Bois-Guillaume** : soulignent également l'importance du partage des données de mobilités entre la Métropole et les communes afin d'avoir une information aussi claire que possible sur les attentes des usagers.

**Houpeville** : propose une ligne de minibus directe vers Rouen. Il faudrait également ajouter un arrêt sur la ligne 43 à proximité de l'événement « forêt monumentale » et se montre intéressée par le projet de ligne de bus desservant les forêts autour de Rouen.

**Bihorel** : propose de mettre des gabarits réduits sur la ligne 20

### Echanges complémentaires

**Métropole Rouen Normandie** : rappelle l'importance de la phase d'évaluation de ce plan de recomposition des transports en commun qui se déroulera après la mise en place de septembre 2022 et une première phase d'acculturation de la population au nouveau réseau. A l'issue de cette phase d'évaluation, des recalages et adaptations pourront être mises en œuvre.

Le passage sur l'Avenue de l'Europe à Bois-Guillaume nécessitera une réflexion sur la perméabilité piétonne des quartiers Bretèque et Orléans.

**Le Pôle de proximité** précise que des travaux sont prévus sur la Route de Maromme, et qu'il faudra anticiper le passage de la ligne de bus. Le terminus au Lycée du Cailly nécessitera une étude en amont.



## Compte rendu de l'atelier « Recompo' » avec les élus des corridors - Corridor 5

4 mai 2021

Participants : 18 personnes
Début > fin : 10h à 12h
Intervenant : Cyrille Moreau, Vice-président de la Métropole Rouen Normandie en charge des transports, des mobilités d'avenir et des modes actifs de déplacement

--

### Présents :

Nom	Commune
-	Fontaine-sous-Préaux
Gilbert Merlin, Valérie Berthelot	Saint-Martin-du-Vivier
Vincent Décorde	Roncherolles-sur-le-Vivier
Daniel Duval	Darnétal
Frédéric Delaunay	Saint-Jacques-sur-Darnétal
Benoît Anquetin	Saint-Aubin-Epinay
Géraldine Thery	Saint-Léger-du-Bourg-Denis

### Etaient également présents :

Métropole Rouen Normandie : Cyrille Moreau, Bruno Tisserand, Aurélie Philippe, Pascal Le Beller

TCAR : Hervé Cousin, Guillaume Aribaud, François Nicolle

Res publica : Sophie Guillain, Elodie Petit, Robin Bénévent, Foulques Renard

### Rappel de l'ordre du jour :

- **Introduction** de Cyrille Moreau
- **Présentation du projet de Recompo' TC**
- **Débats**
- **Conclusion**



### **Pour rappel, voici les propositions faites au corridor 5**

- Création d'une liaison transversale Plateau / Darnétal « Ligne 14 » d'une fréquence de 35 minutes
- Ligne 20 en terminus systématique à la Mairie de Saint-Aubin-Epinay
- Ligne 38 : maintien de la ligne avec 7 rotations par jour, prolongée jusqu'au quartier Branly
- Identification de la Mairie de Darnétal comme pôle de correspondance (lignes 14, 28, 38 et Filo'R)
- Ligne 28 (13 rotations) en rabattement de Saint-Jacques-sur-Darnétal vers Darnétal : 60 usagers avec une correspondance supplémentaire
- Création ligne scolaire : 11 rotations, desserte des collèges Chartier, Rousseau et lycée Flaubert

### **Synthèse des réponses**

#### **Question 1 : Qu'est-ce que le projet de Reempo' TC tel que présenté permettra d'améliorer sur votre territoire ?**

**Roncherolles-sur-le-Vivier** : rappelle le succès du système Filo'R dans sa commune et manifeste sa satisfaction de le voir perdurer dans le nouveau plan de transports en commun.

**Saint-Aubin-Epinay** : fait également part de son enthousiasme quant au prolongement systématique de la ligne 20. Satisfait d'apprendre que le parking P+R des deux rivières déjà mis en place. La liaison transversale vers les Plateaux Est est une très bonne nouvelle.

**Darnétal** : satisfait du projet. Pas de remarques particulières

#### **Question 2 : Quelles pourraient être les limites du projet sur votre territoire ?**

**Saint-Martin-du-Vivier & Roncherolles-sur-le-Vivier** : malgré son succès dans certaines communes, Filo'R semble présenter des limites et est encore trop mal connu du grand public.

**Saint-Jacques-sur-Darnétal, Saint-Léger-du-Bourg-Denis & Saint-Aubin-Epinay** : pointent également les limites de desserte du plan de transport à la fois les week-end (EPHAD ayant des besoins de transport le dimanche) et à des horaires tôt le matin et tard le soir (demande soulevée par les employés du CHU).

**Saint-Martin-du-Vivier** : Regrette que la gare ait fermé, même si cela relève de la compétence régionale

#### **Question 3 : Quelles propositions pour répondre aux contraintes identifiées ?**



**Roncherolles-sur-le-Vivier** : concernant le réseau Filo'R, deux leviers ont été identifiés : appuyer la communication de la commune et proposer des horaires fixes en heures de pointe.

**Saint-Martin-du-Vivier & Roncherolles-sur-le-Vivier** : les communes concernées se rejoignent sur l'impact positif qu'aurait le service Filo'R à horaires fixes pendant les heures de pointe sur un modèle flexible régulier/à la demande.

**Saint-Jacques-sur-Darnétal, Saint-Léger-du-Bourg-Denis & Saint-Aubin-Epinay** : souhaitent voir augmenter l'amplitude des lignes de bus régulières, en assurant un transport le dimanche, notamment à des horaires adaptés aux personnels soignants.

**Saint-Aubin-Epinay & Roncherolles-sur-le-Vivier** : si les investissements ne pouvaient pas être entrepris pendant ce mandat, les communes évoquent l'idée d'une réouverture de l'ancienne gare de St Martin du Vivier.

#### Echanges complémentaires

**Métropole Rouen Normandie** : rappelle l'importance de la phase d'évaluation de ce plan de recomposition des transports en commun qui se déroulera après la mise en place de septembre 2022 et une première phase d'accoutumance de la population au nouveau réseau. A l'issue de cette phase d'évaluation, des recalages et adaptations pourront être mis en œuvre.



## Compte rendu de l'atelier « Recompo' » avec les élus des corridors - Corridor 6

5 mai 2021

Participants : 22 personnes
Début > fin : 10h à 12h
Intervenant : Cyrille Moreau, Vice-président de la Métropole Rouen Normandie en charge des transports, des mobilités d'avenir et des modes actifs de déplacement

--

### Présents :

Nom et titre	Commune
Béatrice Lefebvre	Bonsecours
-	Amfreville-la-Mi-Voie
Jean-Marc Vennin, Olivier de Valicourt	Le Mesnil-Esnard
Victoria Pacheco	Franqueville-Saint-Pierre
Jean-Guy Lecouteux	Belbeuf
Maxime Dehail	Saint-Aubin-Celloville
-	Gouy
Marc Duflos	Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen
Virginie Glatigny	Ymare
Benoit Hue	Quévreville-la-Poterie
-	La Neuville-Chant-d'Oisel
Bruno Grisel	Boos
Jacky Moreau, Ludivine Haraux	Montmain

### Etaient également présents :

Métropole Rouen Normandie : Cyrille Moreau, Bruno Tisserand, Aurélie Philippe, Jean-Luc Burland

TCAR : Guillaume Aribaud, Hervé Cousin, David Feron

Res publica : Sophie Guillain, Elodie Petit, Foulques Renard

### Rappel de l'ordre du jour :

- **Introduction** de Cyrille Moreau
- **Présentation du projet de Recompo' TC**
- **Débats**
- **Conclusion**



Travail en atelier : Synthèse des réponses

**Question 1 : Qu'est-ce que le projet de Reempo' TC tel que présenté permettra d'améliorer sur votre territoire ?**

**Saint-Aubin-Celloville** : trouve la proposition de recomposition du plan de transports en commun très intéressante.

**Le Mesnil-Esnard** : est très satisfaite de la desserte des transports en direction du centre de Rouen. La ligne 13 à Martainville, à proximité du CHU est une bonne chose car de nombreux salariés habitent sur le Plateau.

**Ymare** : souligne la pertinence de la nouvelle ligne transversale 14, correspondant aux attentes de ses habitants.

**Bonsecours** : satisfait du projet, pas de remarques particulières

**Quévreville-la-Poterie** : totale satisfaction de filo'r

**Question 2 : Quelles pourraient être les limites du projet sur votre territoire ?**

**Franqueville-Saint-Pierre** : soulève le problème de la taille des bus articulés de la ligne F5 passant par le centre-ville. Ceux-ci causent des problèmes de nuisances sonores pour les riverains et sont trop imposants pour la place du cœur de ville. .

**Le Mesnil-Esnard** : affirme faire face à de nombreux cas de voitures « ventouses » stationnant toute la journée sur les parkings de la ville pour les usagers de la ligne F5 et retournant vers d'autres communes le soir

**Saint-Aubin-Celloville** : remarque que la proposition de détours de la ligne F5 nuirait à la rapidité et la fluidité de la ligne.

**Boos** : concernant l'agencement des lignes 13/14, la commune affirme que la ligne 13 n'a pas beaucoup de succès auprès des habitants, qui préfèrent se déplacer jusqu'à Franqueville pour aller prendre la F5. En cas de maintien de cette ligne, la commune demande que le terminus de la ligne soit déplacé pour des raisons de forte pression sur le parking de l'école de musique.

**Belbeuf** : trouve que la ligne 13 est trop limitée en termes de rotations et d'amplitude horaire pour les personnels du CHU.

**Le Mesnil-Esnard** : considère que l'ajout d'une ligne 14 entre le plateau Est et Darnétal apparaît peu pertinent.

**Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen** : considère que la proposition de recomposition sera insuffisante pour intéresser ses habitants qui préféreront utiliser leur voiture Il manque une liaison vers Tourville.

**Montmain** : souligne que si le réseau Filo'R est plutôt utilisé par les jeunes publics, il attire encore très peu d'adultes.



### **Question 3 : Quelles propositions pour répondre aux contraintes identifiées ?**

**Belbeuf** : soutient que la ligne 13 devrait continuer de passer par sa commune : le maintien d'une liaison directe vers Rouen et un renfort d'offre sont nécessaires.

**Boos, Franqueville-Saint-Pierre, Belbeuf, Ymare et Quévreville-la-Poterie** : souhaitent prolonger la F5 à Boos et utiliser le parking de l'aéroport comme parking relais, permettant de désengorger les places de stationnement en centre ville.

**Franqueville-Saint-Pierre** : propose de compléter le projet par un accompagnement cyclable pour rejoindre la F5 depuis le centre de Franqueville. La commune insiste sur sa volonté de maintenir la desserte en centre-ville par des lignes classiques (13 ou 14).

**Le Mesnil-Esnard** : propose d'accompagner le projet par des parking vélos près des stations F5 ou par une étude sur la possibilité de faire monter les vélos dans les bus. La commune ajoute que si la F5 ne passe plus que par la route de Paris, et non plus par le collège Hector Malot, il n'y aurait que 400 m à parcourir par les collégiens jusqu'à l'arrêt, ce qui semble raisonnable.

**Saint-Aubin-Celloville** : propose également de consolider l'aménagement piétons pour rejoindre la ligne F5.

**Belbeuf & Montmain** : s'accordent sur le besoin de petits véhicules flexibles mais à horaires réguliers effectuant des rotations de rabattement vers les lignes fortes depuis leurs communes.

**Ymare** : souhaite voir l'offre de Filo'R maintenue pour rejoindre à la fois Boos et Le Mesnil-Esnard.

**Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen** : souligne l'alternative de la ligne de bus régionale (390) passant par la commune et constituant de fait une bonne complémentarité d'offre de transport en commun.

### **Echanges complémentaires**

#### **Métropole Rouen Normandie :**

A l'issue de la réunion, aucun scénario n'a été déterminé, une autre date sera donc calée pour conclure. La Métropole ne retiendra pas un scénario qui ne ferait pas augmenter de façon significative le nombre d'usagers par rapport à la situation actuelle.

Il est rappelé l'importance de la phase d'évaluation de ce plan de recomposition des transports en commun qui se déroulera après la mise en place de septembre 2022 et une première phase d'acculturation de la population au nouveau réseau. A l'issue de cette phase d'évaluation, des recalages et adaptations pourront être mis en œuvre.



## Compte rendu de l'atelier « Recompo' » avec les élus des corridors - Corridor 8

18 mai 2021

Participants : 14 personnes
Début > fin : 16h à 17h20
Intervenant : Cyrille Moreau, Vice-président de la Métropole Rouen Normandie en charge des transports, des mobilités d'avenir et des modes actifs de déplacement

--

### Présents :

Nom et titre	Commune
Camille Delamare	Le Grand-Quevilly
Stéphane Tranchard, Séverine Botte	Oissel
Eve Cognetta, Elise Ridel	Sotteville-lès-Rouen
Jacques Meng	La Bouille
-	Le Petit-Quevilly
-	Petit-Couronne
-	Moulineaux
-	Grand-Couronne
-	Saint-Etienne-du-Rouvray

### Etaient également présents :

Métropole Rouen Normandie : Cyrille Moreau, Bruno Tisserand, Aurélie Philippe, Sandrine Desjardins

TCAR : Hervé Cousin, Virginie Le Rall

Res publica : Robin Bénévent, Elodie Petit

### Rappel de l'ordre du jour :

- **Introduction** de Cyrille Moreau
- **Présentation du projet de Recompo' TC**
- **Débats**
- **Conclusion**





### Pour rappel, voici les propositions faites au corridor 8

- **Ligne 6 devient FAST « F6 »** : renforts desserte 2ème couronne : 10' HP 12'HC (12/15 aujourd'hui) soit +33% ; Rabattement Métro vers Rouen = régularité, gain de temps 1'30 ; Gd-Couronne -> Rouen 43' ; 80% des usagers pratiquent déjà la correspondance, les 20% restants (316) auront une correspondance ; Liaison transversale forte vers Zénith / Madrillet
- **Ligne 27** : Reprend parcours la 6 de Braque à TDA ; -19 rotations : 15'/25' ; Chartreux : -23% fréquentation depuis T4
- **Ligne 33 ZI Est et Ouest** : Liaison ZI / Métro ; Lien Rouen RD
- **Ligne 41** : Desserte ABC Bois Cany ; 15'HP (au lieu de 20' aujourd'hui) / 20'HC, +13%
- **F3 prolongée à Tourville et terminus HV Sotteville** : Rabattement Métro vers Rouen = régularité ; Oissel -> Rouen 50' ; 754 usagers (21%) : une correspondance supplémentaire
- **Ligne 41 sur la ZI** : Liaison ZI / Métro ; ZAC Vente Olivier
- **Nouvelle F7** : 7'/12' : Directe rive gauche / MSA ; Evite correspondance TDA
- **Nouvelle numérotation des lignes** : Sans bouleverser le schéma actuel

### Questions / réponses sur le projet Recompo' TC

**La Bouille** : La fréquence de la ligne 39 sera-t-elle modifiée ?

### Travail en atelier : Synthèse des réponses

#### **Question 1 : Qu'est-ce que le projet de Recompo' TC tel que présenté permettra d'améliorer sur votre territoire ?**

**Grand Quevilly** : le projet répond aux attentes de la Ville. Il y a plus de fréquence et de transversalité. La desserte d'ABC Boic Cany était attendue.

**Sotteville-lès-Rouen** : accueille très favorablement la proposition et salue la qualité de la présentation. Le désenclavement de la zone industrielle est bien perçu.

**La Bouille** : exprime une grande satisfaction. L'amélioration de la ligne 6 est bénéfique. La fusion entre les lignes 39 et 88 semble logique et apportera plus de lisibilité.

**Oissel** : indique que la commune est satisfaite. Le renforcement du réseau est pertinent, et les lignes gagneront en régularité. Les transversales sont un véritable atout du projet.

#### **Question 2 : Quelles pourraient être les limites du projet sur votre territoire ?**

**La Bouille** : regrette que La Bouille et Rouen ne soient toujours pas bien reliés (2 changements sont nécessaires actuellement : ligne 6 et métro).



**Question 3 : Quelles propositions pour répondre aux contraintes identifiées ?**

**La Bouille** : Prolonger la ligne 6 jusqu'à La Bouille une fois par heure, ce qui permettrait de joindre Rouen avec une seule rupture de charge, au terminus du Métro.

La transformation de la ligne 32 en ligne Fast pourrait être une bonne solution, permettant une correspondance avec la future ligne 39/88

**Notteville** : l'aménagement et le rafraîchissement de la station Hôtel de Ville avec une signalétique adaptée la rendrait plus lisible et moderne.

**Oissel** : Une liaison directe Oissel – Grand-Couronne pourrait être intéressante. Il faut également bien prendre en compte la Route des Roches

Echanges complémentaires

**Notteville-lès-Rouen** : souhaite connaître l'état des aménagements « transports vélo » dans les bus.

Cyrille Moreau explique qu'un prototype d'accroche pour les vélos a été présenté au Président et a été validé. Des expériences dans 3 lignes Fast seront lancées en septembre.

**Métropole Rouen Normandie** : rappelle l'importance de la phase d'évaluation de ce plan de recomposition des transports en commun qui se déroulera après la mise en place de septembre 2022 et une première phase d'acculturation de la population au nouveau réseau. A l'issue de cette phase d'évaluation, des recalages et adaptations pourront être mis en œuvre.



## Compte rendu de l'atelier « Reempo' » avec les élus des corridors - Corridor 9

6 mai 2021

Participants : 18 personnes
Début > fin : 10h à 12h
Intervenant : Cyrille Moreau, Vice-président de la Métropole Rouen Normandie en charge des transports, des mobilités d'avenir et des modes actifs de déplacement

--

### Présents :

Nom et titre	Commune
Mélanie Boulanger, Gérard Levillain	Canteleu
Catherine Flavigny, Dominique Rigaud	Mont-Saint-Aignan
Samuel Leroux	Darnétal
Hugo Langlois	Amfreville-la-Mi-Voie
Eve Cognetta, Elise Ridel, Alexandre Cherichi	Sotteville-lès-Rouen
Quentin Bous	Bihorel
-	Rouen
-	Déville-lès-Rouen
-	Bois-Guillaume
-	Bonsecours

### Etaient également présents :

Métropole Rouen Normandie : Cyrille Moreau, Bruno Tisserand, Aurélie Philippe, Pascal Le Beller

TCAR : Hervé Cousin, François Nicolle

Res publica : Robin Bénévent et Elodie Petit

### Rappel de l'ordre du jour :

- **Introduction** de Cyrille Moreau
- **Présentation du projet de Reempo' TC**
- **Débats**
- **Conclusion**



### **Pour rappel, voici les propositions faites au corridor 9**

- Prolongement du T4 jusqu'au CHU
- Renforcement du T1 : +16 rotations (+8%)
- Création d'une nouvelle ligne F7 : liaison directe rive gauche / Mont-Saint-Aignan sans passer par Théâtre-des-Arts – Ce qui permettra de renforcer le tronçon Gare – Campus et ajouter une desserte La Pléiade / Gare
- Nouvelle Ligne 22 sur le plateau - Gare-Vatine – Ce qui permettra offre permanente en journée
- Remplacement de la ligne 8 par la ligne 22 pour le quartier Saint-André mais renforcement de ligne 11 sur la rue Verte
- Remplacement de la ligne 40 par la ligne 17 dans la rue des Canadiens - Proximité F2 (200m)
- Remodelage de la ligne 27 pour desservir le quartier Chartreux
- Réorganisation totale de la desserte avec la ligne 33 de la ZI Est et Ouest en passant par le Métro et Rouen Rive Droite
- Modification du terminus de la ligne 13 : Martainville (des travaux seront nécessaires)

### **Travail en atelier : Synthèse des réponses**

#### **Question 1 : Qu'est-ce que le projet de Reampo' TC tel que présenté permettra d'améliorer sur votre territoire ?**

**Mont-Saint-Aignan** : trouve très satisfaisantes les propositions faites par la Métropole. La ligne 22 comme elle a été présentée permettra de rejoindre la gare de Vatine ce qui est très apprécié. La commune regrette que le quartier Saint-André ne bénéficie plus de la fréquence de la ligne 8 mais les explications de la Métropole sur le renforcement de la ligne 11 et la proximité de la ligne verte permettent de comprendre que ces rotations seront suffisantes. La création des lignes transversales est une bonne nouvelle.

L'avenue du Mont aux Malades est prise en compte avec la desserte en ligne FAST

**Notteville-lès-Rouen** : est très satisfaite. La ligne F7 est une très bonne nouvelle. La ligne 33 sur la zone industrielle sera plus efficace, complétée avec la 41 et son retournement.

**Amfreville-la-Mi-Voie** : est très satisfaite des propositions de la Métropole. La fréquence de la ligne 11 est suffisante.

#### **Question 2 : Quelles pourraient être les limites du projet sur votre territoire ?**

**Canteleu** : regrette que la desserte de l'IDFHI (1500 salariés + les jeunes) ne soit pas prise en considération

**Amfreville** : regrette qu'il n'y ait pas de liaison régulière pour St Adrien, avec possibilité de P+R.



**Question 3 : Quelles propositions pour répondre aux contraintes identifiées ?**

**Canteleu** : Concernant la desserte de l'IDFHI, la commune propose le renfort de la 35

**Amfreville-la-Mi-Voie** : La commune propose de varier le terminus de la ligne 11 (Belbeuf et Amfreville) ce qui permettrait de toucher davantage les logements et la future base de pleine nature. Elle propose également la création d'une liaison transversale pour rejoindre la future piscine.

**Echanges complémentaires**

**Métropole Rouen Normandie** : rappelle l'importance de la phase d'évaluation de ce plan de recomposition des transports en commun qui se déroulera après la mise en place de septembre 2022 et une première phase d'acculturation de la population au nouveau réseau. A l'issue de cette phase d'évaluation, des recalages et adaptations pourront être mis en œuvre.

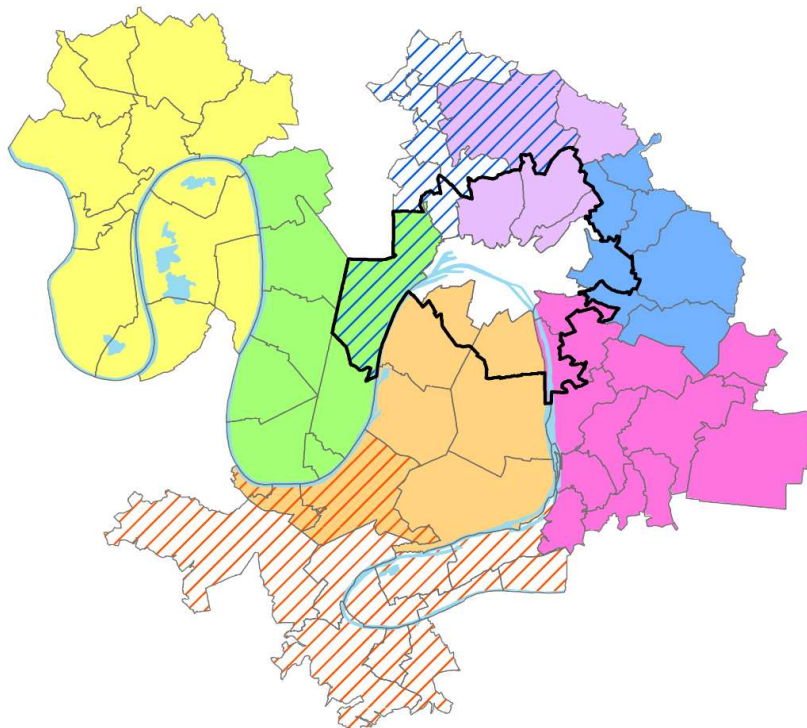


**Compte rendu de l'atelier avec les élus des corridors - Corridor 1**

**14 octobre 2021**

**Présents :**

<b>Nom</b>	<b>Commune</b>
Mme. Lemarchand Mme. Vezier	Le Mesnil-sous-Jumièges
M. Cramilly	Le Trait
Mme. Lamotte	Sainte-Marguerite-sur-Duclair
M. Lefebvre	Anneville-Ambourville
M. Rousseau	Bardouville
Excusée	Yville-sur-Seine
M. Delalandre	Jumièges
Excusée	Yainville
M. Allais	Duclair
Excusée	Saint-Pierre-de-Varengeville
Excusée	Saint-Paër
Mme. Thibaudeau	Epinay-sur-Duclair
M. Ponty	Berville-sur-Seine
Cyrille Moreau	MRN
Clément Contant	MRN
Julien Daniel	MRN
Marine Chaumon	Respublica
Robin Benevent	Respublica



Plan de mobilités : les corridors métropolitains de mobilité

<b><u>2 OBJECTIFS</u></b>	<b><u>I/LES CONSTATS</u></b> >Valider le diagnostic/les enjeux (Compte-rendu atelier 1 envoyé en amont)
	<b><u>II/LES PROPOSITIONS</u></b> >Proposer des solutions en réponses au diagnostic/aux enjeux

## **I/ LES CONSTATS**

### **a) En quelques mots**

Le corridor 1 s'inscrit dans un territoire à dominante rurale, en marge géographiquement du pôle urbain rouennais, logé dans écrin naturel entre les méandres de la Seine et les massifs forestiers. Ce territoire est multipolarisé, aussi bien vers l'extérieur par son interaction avec Barentin et le département de l'Eure, qu'à l'intérieur par les pôles de vie du Trait/de Duclair et la centralité rouennaise. Par ces effets de distance et d'écartèlement, la dépendance au véhicule particulier est forte et les alternatives en transports collectifs pâtissent des effets cumulés de distances et de dispersion urbaine. Le transport à la demande couplé à la ligne 30, véritable colonne vertébrale du transport collectif vers la centralité, se heurte dans ce contexte à ses limites.

Au-delà du patrimoine naturel et des berges de la Seine qui offrent un point d'appui pour le développement des modes actifs, vélos et marche à pieds sont également une opportunité, dans la proximité, de mettre en réseau les différentes communes.

Dans ce territoire qui se dessine autour de 3 méandres de la Seine, le fleuve esquisse des insularités que les bacs permettent de raccrocher au reste du territoire et suggère des alternatives à base de véhicule particulier.



## b) En quelques chiffres



13 communes



146 km<sup>2</sup>



21 450 habitants (2018)

ANNEVILLE-AMBOURVILLE,  
BARDOUVILLE,  
BERVILLE-SUR-SEINE,  
DUCLAIR,  
ÉPINAY-SUR-DUCLAIRJUMIÈGES,

LE MESNIL-SOUS-JUMIÈGES,  
SAINTE-MARGUERITE-SUR-DUCLAIR,  
SAINT-PAËR,  
SAINT-PIERRE-DE-VARENGEVILLE,  
LE TRAIT,

YAINVILLE,  
YVILLE-SUR-SEINE



## MOBILITÉ

(ENQUÊTE MÉNAGES - DÉPLACEMENTS 2017)

57 000

déplacements quotidiens

*(hors déplacements réalisés à l'extérieur des zones de référence)*

2,98

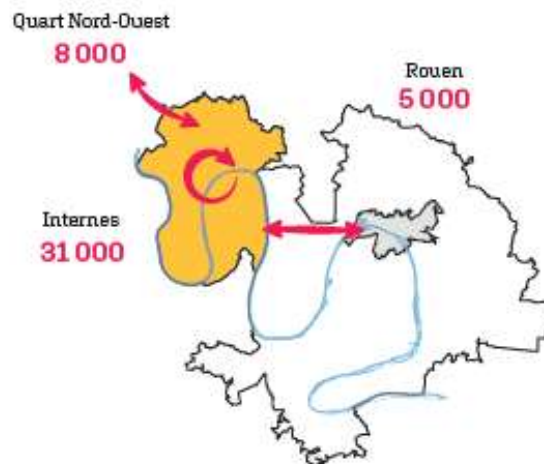
déplacements moyen  
par jour et par résident



15,2 KM

distance moyenne  
d'un déplacement

Principaux déplacements des résidents métropolitains



## PARTS MODALES





## **II/ LES PROPOSITIONS**

### **• Le changement de comportement**

- Enjeu d'information de la population, dont les connexions permises par une ligne 30 (Exemple de la ligne 30 pour Le Trait) ; plus généralement, il est important de rassurer les gens car ils ont peur de l'incertitude dans les déplacements.
- Communiquer sur le différentiel de temps de trajet véhicules particuliers/transports collectifs, sur le temps d'attente, par exemple, pour sensibiliser sur les performances des déplacements.
- Enjeu d'éduquer, dès le plus jeune âge, à la sécurité routière.

### **• L'organisation du territoire**

- La possibilité d'inclure d'autres communes dans le périmètre de la Métropole Rouen Normandie serait de nature à faciliter les organisations de déplacement (Même Autorité Organisatrice de la Mobilité) ; les liens avec les territoires en modes actifs et en transports collectifs sont à développer (Exemple de la voie verte vers Barentin).
- La Seine à vélo est un véritable vecteur de mobilité entre les communes du corridor.
- Remettre au goût du jour les chemins entre les hameaux (une bonne partie de ces chemins préexistent).

### **• Les liens collectifs entre les territoires et connexions des mobilités**

- Les communes composant la boucle d'Anneville-Ambourville ont formulé plusieurs propositions pour améliorer les transports collectifs, dont un lien direct par le sud vers la centralité rouennaise sans franchissement de la Seine (le besoin d'une connexion permanente qui s'affranchit en particulier des contraintes de franchissement imposées par le fleuve/sortir le soir à Rouen).
- Enjeu d'une équité territoriale dans les solutions de mobilité, indépendamment des considérations de densité (Consultation prochaine sur la Presqu'île d'Anneville-Ambourville pour faire ressortir les besoins de mobilité).
- Intérêt de développer plusieurs points de RDV avec la ligne 30.

### **• L'espace public apaisé**

- Une problématique récurrente de sécurité routière aux abords des équipements accueillant du public, en particulier les écoles.
- De multiples outils existent ; enjeu d'expérimentation, de retour d'expérience : feux à déclenchement (logique de récompense), multiplication des passages piéton (? trop) - les contraintes viaires sont à intégrer dans le déploiement des outils ; exemple des transports exceptionnels.
- Enjeu de cheminement pour les modes actifs en bord de Seine (3 cas : servitudes de halage, de marchepied, pas de chemin ; historique de domanialité complexe - convention au motif de l'entretien - difficulté dans un déploiement en continu de l'itinéraire Seine à Vélo)
- Intérêt d'une mobilité à cheval sous un angle touristique, bucolique...

### **• La « gestion » des flux**

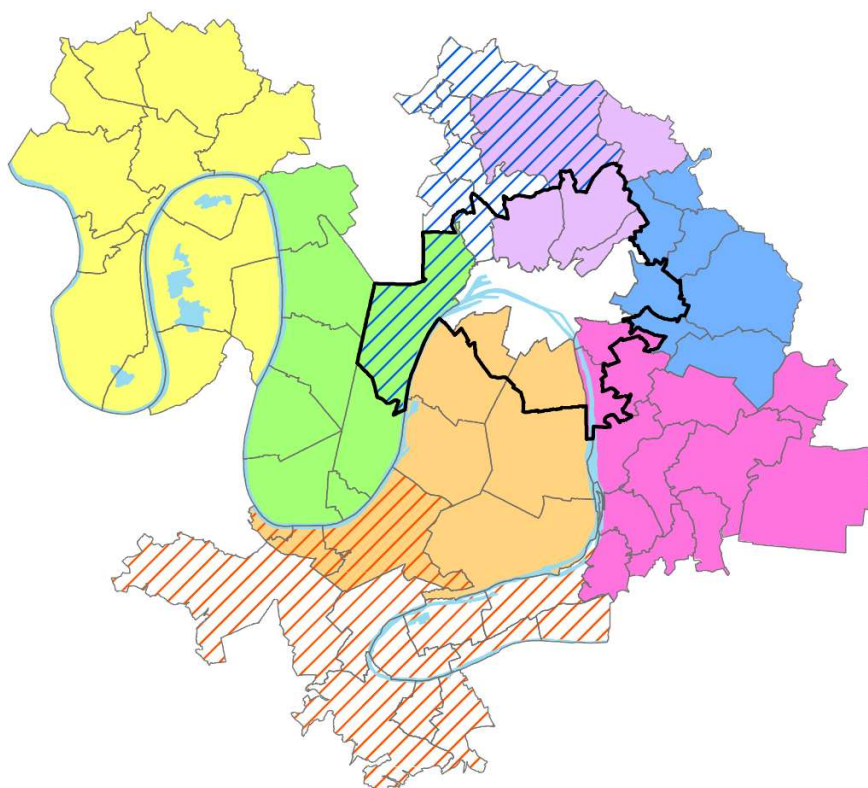
- L'enjeu de maîtrise des vitesses (Enquête CEREMA sur Le Trait RD 982 ; 80 % des personnes roulent au-delà de la vitesse autorisée)
- Problématique du trafic Poids-Lourds (Le Trait) - accès ZI par zone de Saint-Wandrille

**Compte rendu de l'atelier avec les élus des corridors - Corridor 2**

05 octobre 2021

**Présents :**

<b>Nom</b>	<b>Commune</b>
M. Jouenne	Sahurs
M. Levillain M. Burel	Canteleu
M. Royer	Hénouville
M. Chauvin	Saint-Martin-de-Boscherville
Excusée	Quevillon
Excusée	Val-de-la-Haye
M. Amice M. Boquet	Saint-Pierre-de-Maneville
M. Roussel	Hautot-sur-Seine
Cyrille Moreau	MRN
Clément Contant	MRN
Julien Daniel	MRN
Sophie Guillain	Respublica
Elodie Petit	Respublica



Plan de mobilités : les corridors métropolitains de mobilité

<b><u>2 OBJECTIFS</u></b>	<b><u>I/LES CONSTATS</u></b> >Valider le diagnostic/les enjeux (Compte-rendu atelier 1 envoyé en amont)
	<b><u>II/LES PROPOSITIONS</u></b> >Proposer des solutions en réponses au diagnostic/aux enjeux

## **I/ LES CONSTATS**

### **a) En quelques mots**

Le corridor 2, depuis des communes urbaines à d'autres moins denses, est développé autour des pénétrantes routières permettant de rejoindre la centralité rouennaise depuis l'Ouest, entre forêt et rive de Seine. Les coteaux dispersent d'ailleurs certains tissus urbains.

Canteleu occupe une position particulière, à la frontière de 3 corridors de mobilité.

En limite de l'enveloppe urbaine, l'attractivité de l'offre en transports collectifs se heurte aux effets de distance et à la densité, soulevant en particulier l'enjeu du rabattement depuis le véhicule particulier.

La Seine couplée au relief interroge la perméabilité du corridor vers le fleuve et révèle l'enjeu des modes actifs pour les déplacements de proximité afin de mettre en réseau les différentes communes.

## b) En quelques chiffres



8 communes



85 km<sup>2</sup>



20 920 habitants (2018)

CANTELEU,  
HAUTOT-SUR-SEINE,  
HÉNOUVILLE,  
QUEVILLON,  
SAHURS,

SAINT-MARTIN-DE-BOSCHERVILLE,  
SAINT-PIERRE-DE-MANNEVILLE,  
VAL-DE-LA-HAYE



## MOBILITÉ

(ENQUÊTE MÉNAGES - DÉPLACEMENTS 2017)

31 000

déplacements quotidiens

*(hors déplacements réalisés à l'extérieur des zones de référence)*

3,78

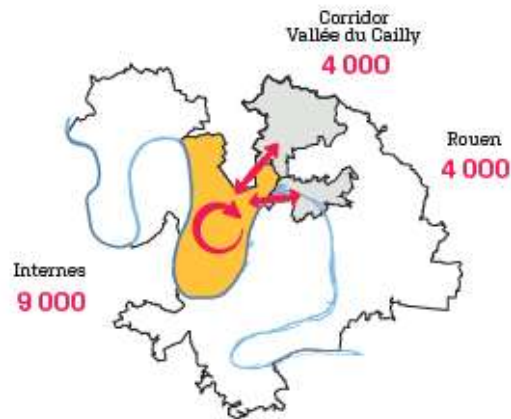
déplacements moyen  
par jour et par résident



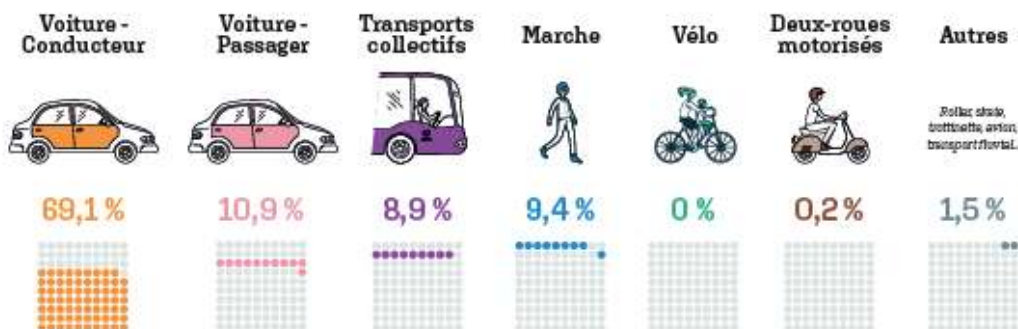
10,6 KM

distance moyenne  
d'un déplacement

Principaux déplacements des résidents métropolitains



## PARTS MODALES



## **II/ LES PROPOSITIONS**

### **• Le changement de comportement**

- Enjeu de sensibiliser en offrant des solutions, en ciblant les générations futures qui peuvent être des relais puissants auprès des parents.
- Organisation d'ateliers dans les écoles (exemple de Moby : programme d'écomobilité scolaire pour les écoles élémentaires) pour faire réfléchir les parents et les élèves sur leurs déplacements en lien avec l'école.
- La collectivité peut jouer le rôle de facilitateur d'actions associatives sur le sujet des mobilités.
- La consolidation des offres de transport est un préalable aux changements de comportement de mobilité.
- S'appuyer sur les lieux scolaires pour sensibiliser et former.

### **• L'organisation du territoire**

- Les bacs de Seine sont de véritables outils de désenclavement des territoires.
- Enjeu de rétablir des liaisons entre les 2 rives de la Seine pour gommer les effets de coupure, avec le déploiement par exemple de navettes fluviales.
- Pas de solution uniforme de mobilité considérant les disparités territoriales ; enjeu de bien répartir et rendre complémentaires les offres.

### **• Les liens collectifs entre les territoires et connexions des mobilités**

- La consolidation des fréquences des lignes de transports collectifs est un point d'appui pour le développement d'un report modal type parking relais (exemple de la ligne 30) ; il y a un vrai besoin de parkings relais, en taille adaptée, pour décongestionner le centre-ville de Rouen.
- Aménager des espaces de stationnement pour les vélos en proximité du réseau de transports collectifs afin d'accroître son périmètre d'attractivité.
- Améliorer les liaisons collectives vers le bassin d'emploi de Barentin.

### **• L'espace public apaisé**

- Infrastructures cyclables (Liaison vers Saint-Martin-de-Boscherville/vers Hénouville/vers Duclair, continuité chemin de Halage...).
- Création de trottoirs mixtes.
- Lien entre les hameaux isolés par des pistes cyclables.
- Sécuriser les routes à grande circulation pour les modes actifs (RD 982...).

### **• La « gestion » des flux**

- Développer des outils pour permettre l'optimisation des "temps de la ville" permettant, à titre d'exemple, un lissage des heures de pointe pour éviter l'afflux dans les transports.
- Favoriser l'utilisation collective du véhicule particulier, dont covoiturage/autostop organisé (exemple Rezo Pouce).



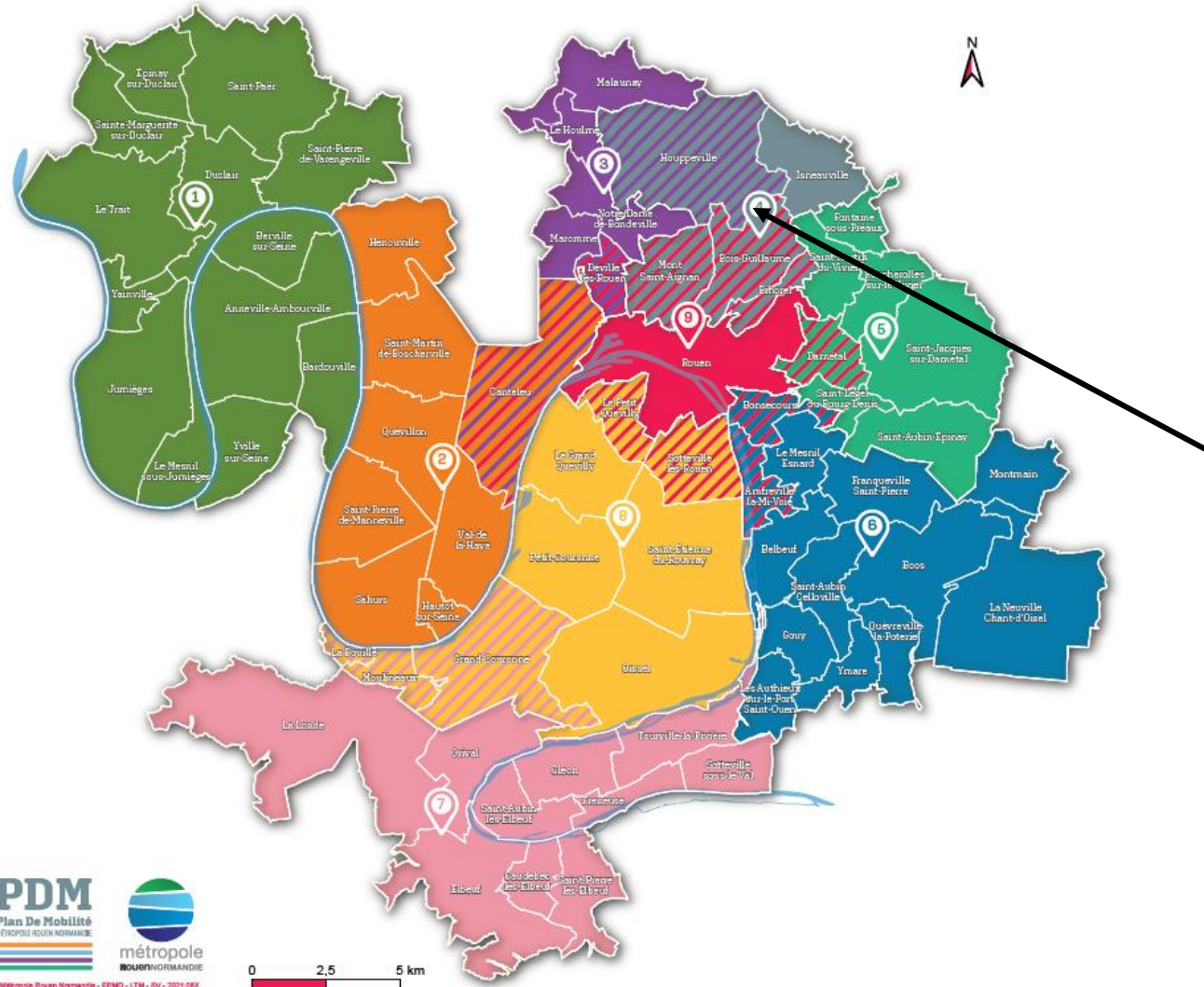
# Concertation Mobilités : Le Plan de Mobilité

## Deuxième série d'ateliers par corridor avec les élus

Corridor 4 – 12 octobre 2021



# Corridor 4 : 12 octobre 2021



Mont-Saint-Aignan  
Bois-Guillaume  
Bihorel  
Isneauville  
Houppeville

# Ordre du jour

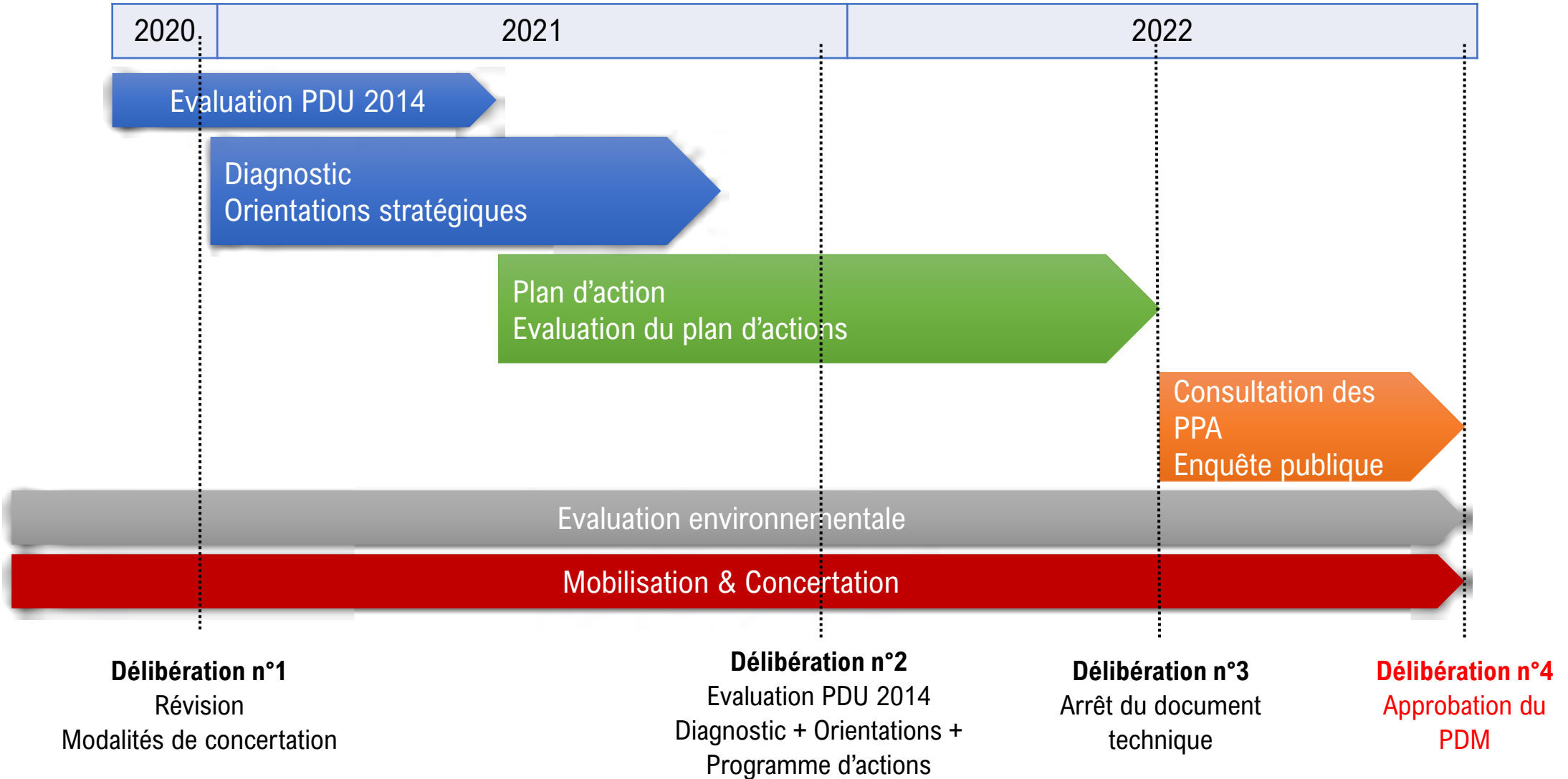
- **Introduction**
- **Planning global de la révision du PDM**
- **Pour diffuser la concertation: le kit de participation**
- **Les grands enjeux**
- **Echanges : comment répondre à ces enjeux ?**



## Cyrille Moreau

Vice-président de la Métropole Rouen Normandie en charge des transports, des mobilités d'avenir et des modes actifs de déplacement

# Planning global de la révision du PDM



# Pour diffuser la concertation: le kit de participation



**Une grande concertation ouverte à tous !**

Grand public

Acteurs locaux

Élus des territoires

Un comité citoyen

Des ambassadeurs

## #1 Diagnostic & grandes orientations

Mars – juillet 2021

Mars – mai 2021

### Ateliers par corridors

N°1 : Diagnostic et enjeux du PDM  
N°2 : Recombo' TC

Juin- juillet 2021

- Rencontres de proximité  
- Questionnaire en ligne  
- Appel à volontaires (Comité citoyen et Ambassadeurs)

Juillet 2021

- Séminaire et balade à vélo  
- Questionnaire en ligne

## #2 Axes & actions

Septembre – novembre 2021

Octobre 2021

### Ateliers par corridors

N°3 : Axes et actions du PDM

Septembre 2021

### Rencontres de proximité

18-20 Septembre 2021

### Forum I « Orientations »

Ateliers

Comité citoyen

Ambassadeurs

### Kits de contribution

Novembre 2021

### Forum II « Actions »

Ateliers

## #3 Restitution

Février 2022

### Evènement de restitution

Poursuite de la concertation



<https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr/concertation-publique/mobilites-ca-bouge>

# Pour diffuser la concertation: le kit de participation

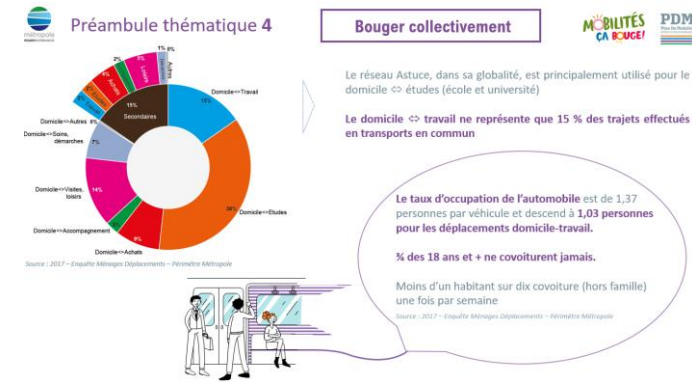
## Le kit comprend :

### Du matériel d'animation

### Un guide d'organisation



## Une présentation Ppt



## Les thématiques :

**Bouger mes habitudes**

**Bouger dans l'espace public**

**Bouger à tous les âges**

**Bouger collectivement**

**Bouger ailleurs**

**Bouger les transports de  
marchandises**

**Bouger vers le 100% EnR**

**Bouger librement... thématique ouverte**

## Exemple d'utilisation du matériel d'animation

### Carte axe thématique

Carte Axe Thématique 1

**BOUGER MES HABITUDES**



Quelques questions pour vous aider dans votre réflexion:

- Qu'est ce qui détermine vos moyens de déplacements au quotidien ?
- Pourrais-je me déplacer autrement? Sous quelles conditions?
- Comment faciliter un déplacement où se combinent plusieurs modes de déplacements?

La carte Axe Thématique vous permet de prendre connaissance des questions principales qui se posent sur la thématique.



### Fiche de participation individuelle

Fiche de participation individuelle 1

**BOUGER MES HABITUDES**

J'écris ici mes idées pour renforcer les stratégies de mobilité:

Idée 1: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Idée 2: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Idée 3: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

La carte Axe Thématique vous permet de prendre connaissance des questions principales qui se posent sur la thématique.



### Fiche de participation collective

Fiche de participation collective 1

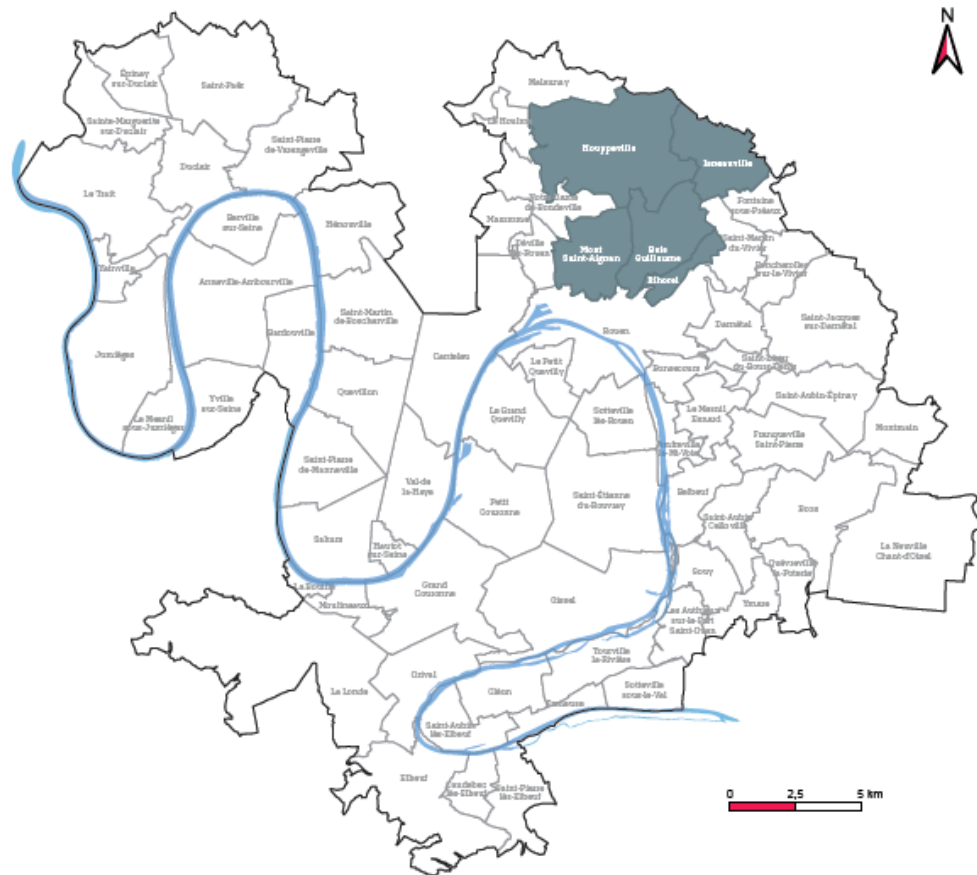
**BOUGER MES HABITUDES**

Écrivons ici les idées retenues par l'équipe pour renforcer les stratégies de mobilité:

	Titre	Description	Leviers ↑	Freins ↓
1				
2				

Proposition favorite de notre équipe: n°

## CORRIDOR PLATEAU NORD



### QUELQUES CHIFFRES



5 communes



48 km<sup>2</sup>



48 030 habitants (2019)

BIHOREL,  
BOIS-GUILLAUME,  
HOUPPEVILLE,  
ISNEAUVILLE,  
MONT-SAINT-AIGNAN



### MOBILITÉ

(ENQUÊTE MÉNAGES - DÉPLACEMENTS 2017)

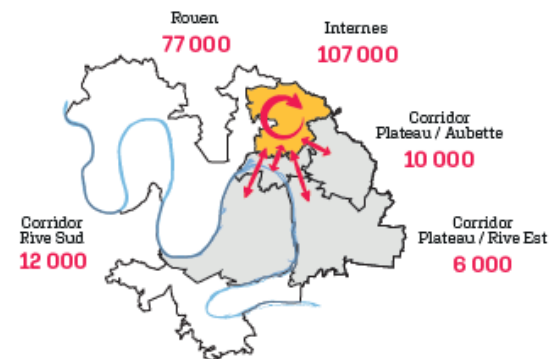
170 000  
déplacements quotidiens

(hors déplacements réalisés à l'extérieur des zones de référence)

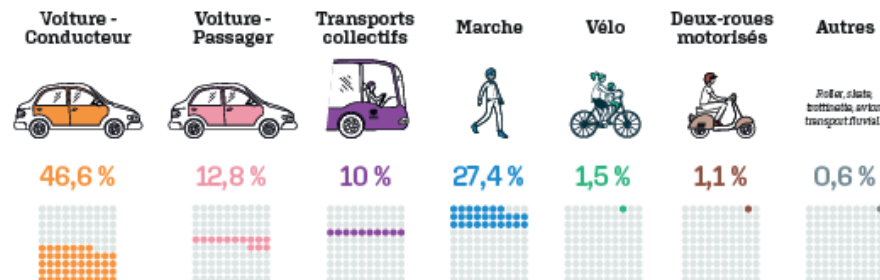
3,79  
déplacements moyen  
par jour et par résident

7,3 KM  
distance moyenne  
d'un déplacement

### Principaux déplacements des résidents métropolitains

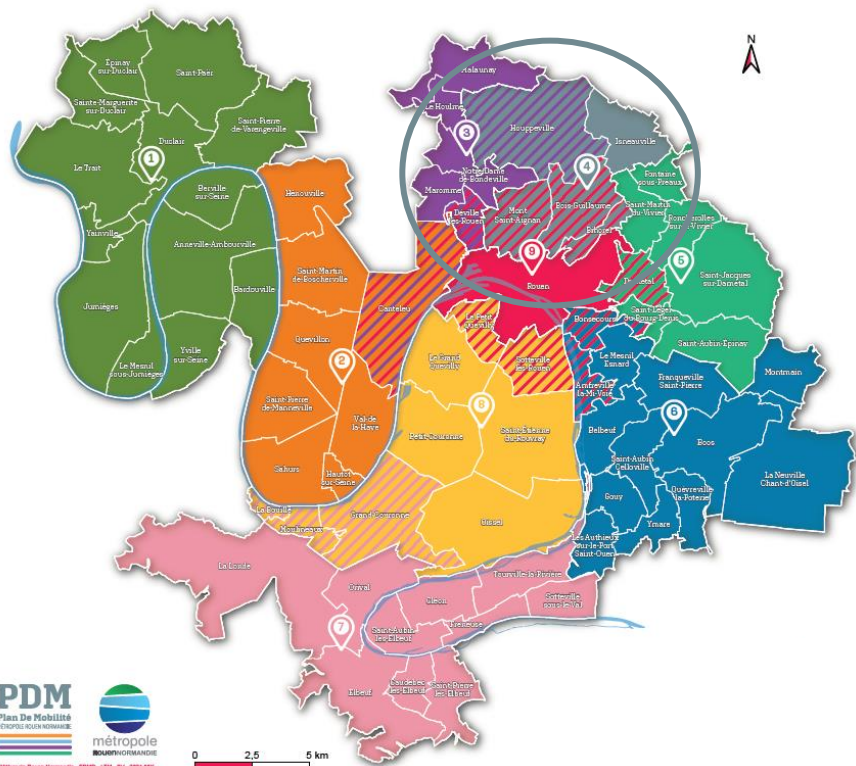


### PARTS MODALES





# Les grands enjeux



Contact de Rouen  
 Pentes urbaines  
 Rupture urbaines  
 Zones d'activité  
 Effet plateau  
 Forte charge de trafic

## En quelques lignes...

Le corridor 4, au contact de Rouen, se dessine depuis des pentes urbaines vers le Plateau Nord. En serré par la rocade routière et la forêt, ce tissu urbain à forte identité résidentielle, universitaire et tertiaire, marque une rupture urbaine jusqu'à Isneauville. La commune de Houppeville, polarisée par plusieurs corridors, se situe à l'écart, au cœur de la forêt, limitant certaines alternatives de mobilité. Des zones d'activités à dominante tertiaire viennent polariser des mobilités à plus grande échelle. Le corridor bénéficie d'une offre en transports collectifs structurante dont l'attractivité s'étiole en appui d'une architecture de mobilité dominante, centre-périphérie. L'effet plateau offre à la fois une surface de déplacement favorable aux modes actifs, une unité d'intervention mais impose des reliefs pour rejoindre le cœur urbain. L'environnement routier fait peser une forte charge de trafic à l'échelle du secteur, accentuée par les effets de rocades qui collectent des VP/PL en transit ou en provenance de territoires limitrophes. Le périmètre de la ZFE-m va dessiner une nouvelle frontière de mobilité qui pourrait accentuer des dispositions naturelles à l'intermodalité, en appui en particulier du VP.



## 2 objectifs:

- En séance: votre traduction des enjeux sur votre territoire
- Pour la suite: mise à disposition de matière pour prolonger les discussions  
*Mise à disposition atlas cartographique (cf. Annexes)*

# Echanges: comment répondre à ces enjeux ?

Enjeux	Démarches engagées	Ambitions ? Leviers ? Déclinaisons locales ?
<p><b>Le changement de comportement</b> <i>Sensibiliser, accompagner l'évolution des pratiques, former les publics, ...</i></p>	<p><i>Mon Ptit' Atelier</i></p>	<p>...</p>
<p><b>L'organisation du territoire</b> <i>Accompagner les mutations urbaines, relier les nouveaux quartiers au tissu urbain, favoriser la proximité, ...</i></p>	<p><i>Evaluation SCoT Evolution PLUi</i></p>	<p>...</p>
<p><b>Les liens collectifs entre les territoires et connexions des mobilité</b> <i>Créer des liaisons TC transversales, veiller à l'accessibilité PMR, rabattre les VP sur les P+R (capacité + localisation ?), relier la gare de Rouen RD au corridor, accompagner la ZFEm, favoriser le covoiturage (entreprises), ...</i></p>	<p><i>Service Klaxit – Aire de covoiturage Recomposition TC 2022 Seine à Vélo Stationnement vélo P+R Lieux fédérateurs de mobilité</i></p>	<p>...</p>
<p><b>L'espace public apaisé</b> <i>Favoriser l'intermodalité autour du vélo, développer le maillage et les services cyclables N/S et E/O, modérer les vitesses, faire respecter les zones 30, sécuriser, ...</i></p>	<p><i>Politique cyclable Apaisement des centralités</i></p>	<p>...</p>
<p><b>La « gestion » des flux</b> <i>Gérer les livraisons, limiter le délestage de trafic (tunnel de la Grand'Mare), optimiser VP l'accès aux ZAC, ...</i></p>	<p><i>Expérimentations Réglementation</i></p>	<p>...</p>

# ANNEXES



Document de travail



## CARTE IDENTITE



664 km<sup>2</sup>



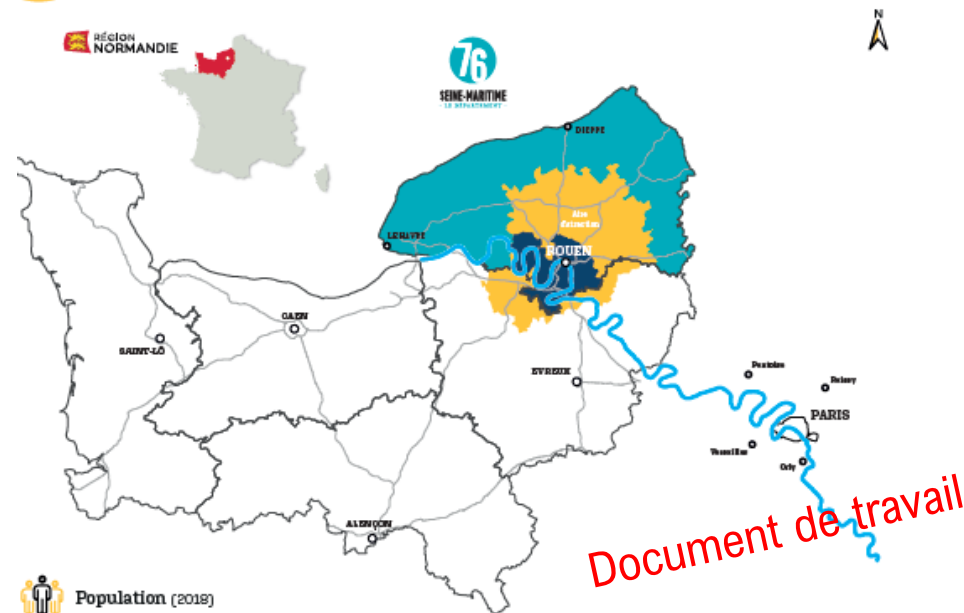
492 700 habitants (2020)



226 000  
emplois (2020)



1 668 000  
déplacements par jour (2017)



Population (2019)



Etablissement Public de Coopération Intercommunale



Pôles métropolitains



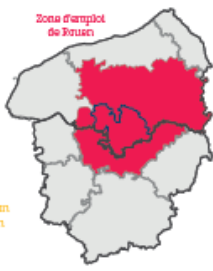
Agences d'urbanisme



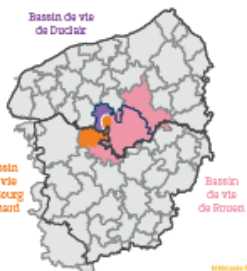
Aires d'attraction



Zones d'emploi

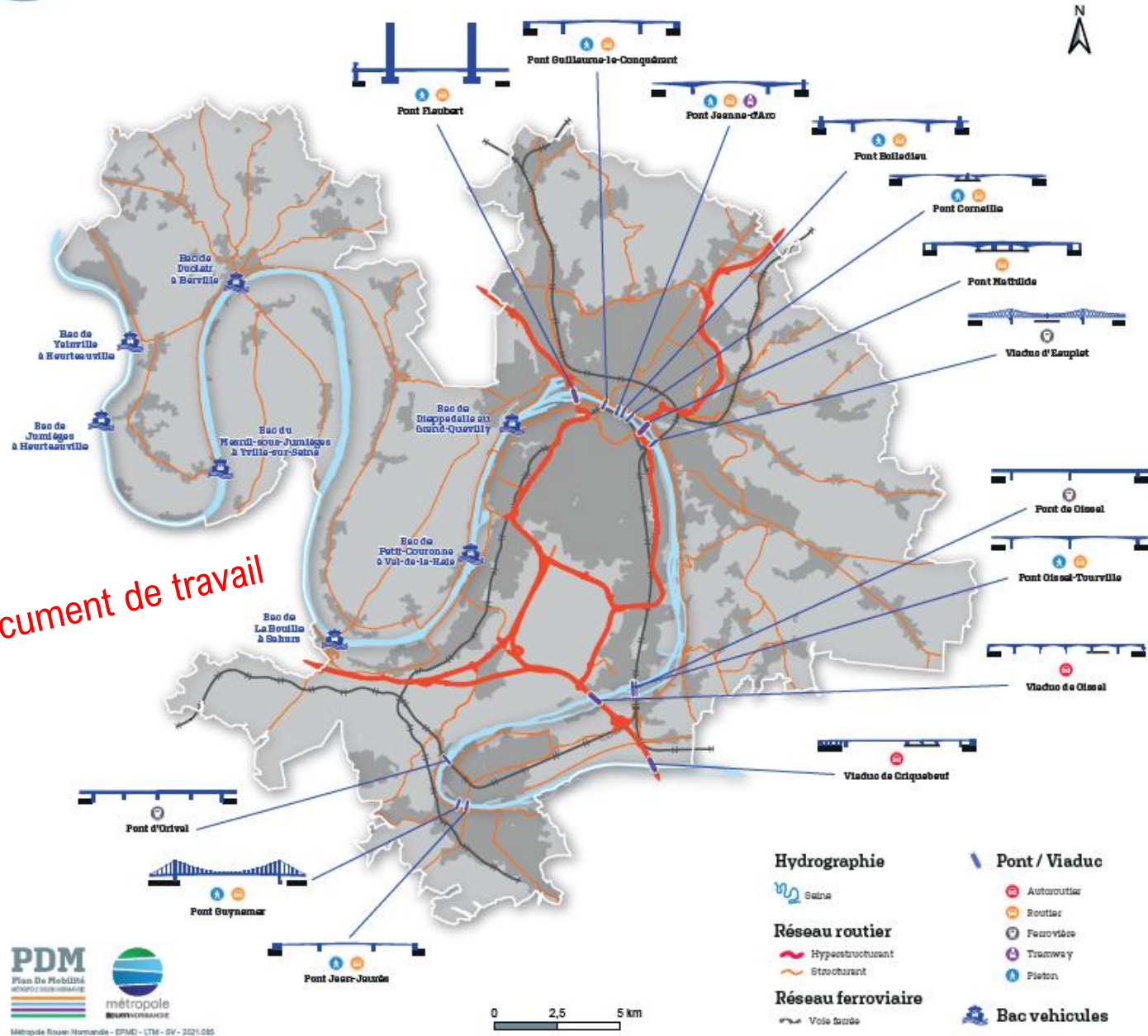


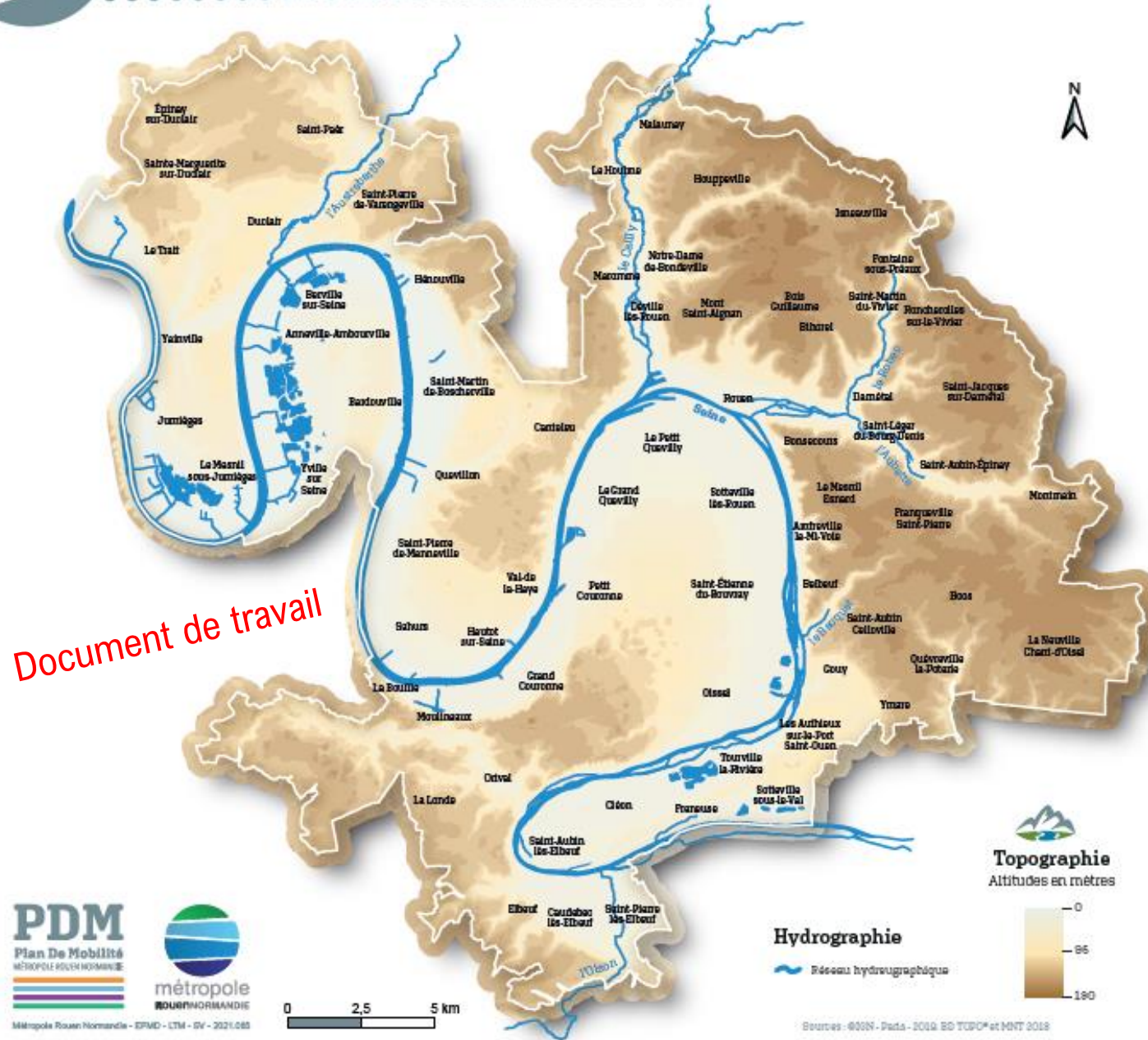
Bassins de vie



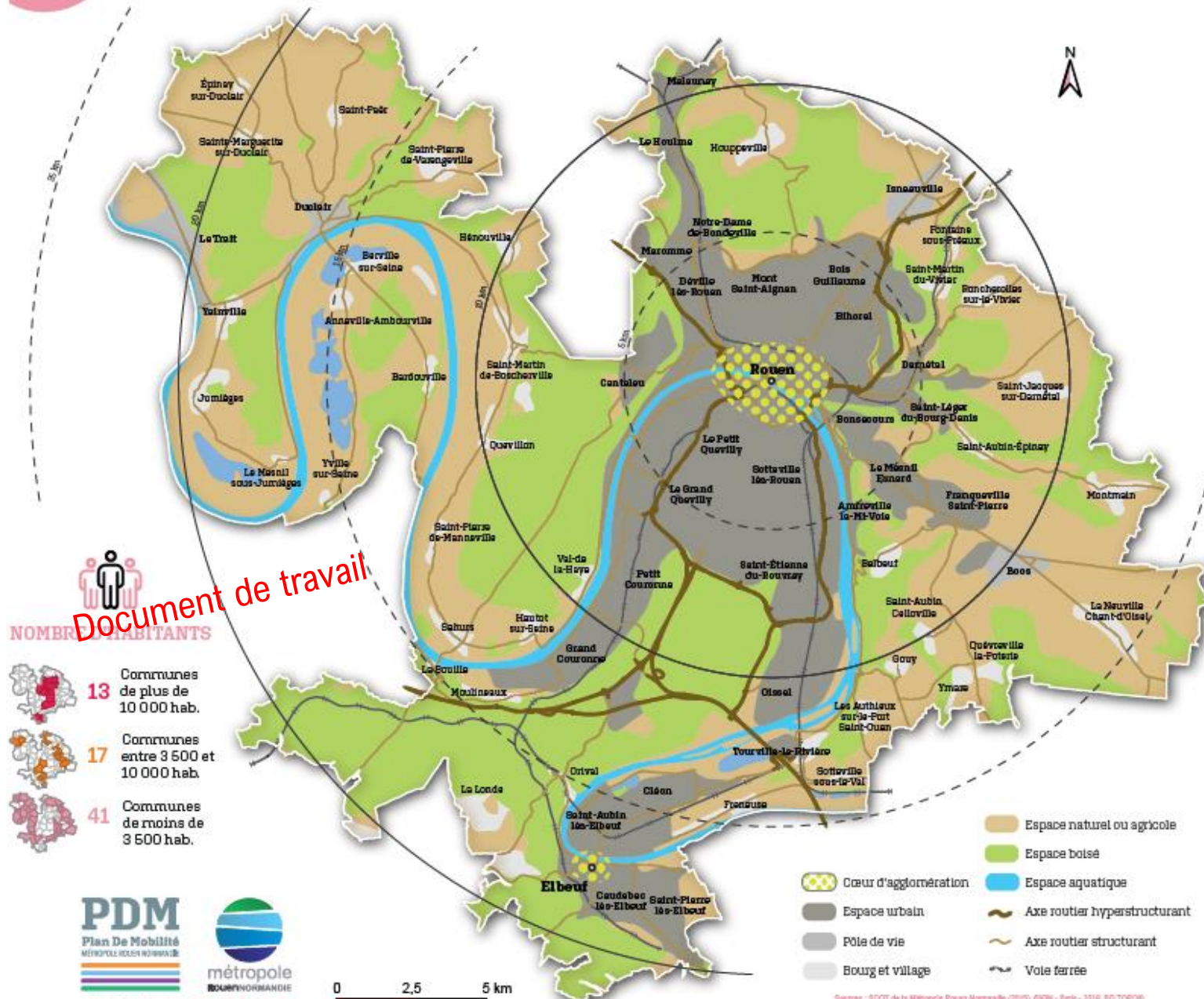


Document de travail



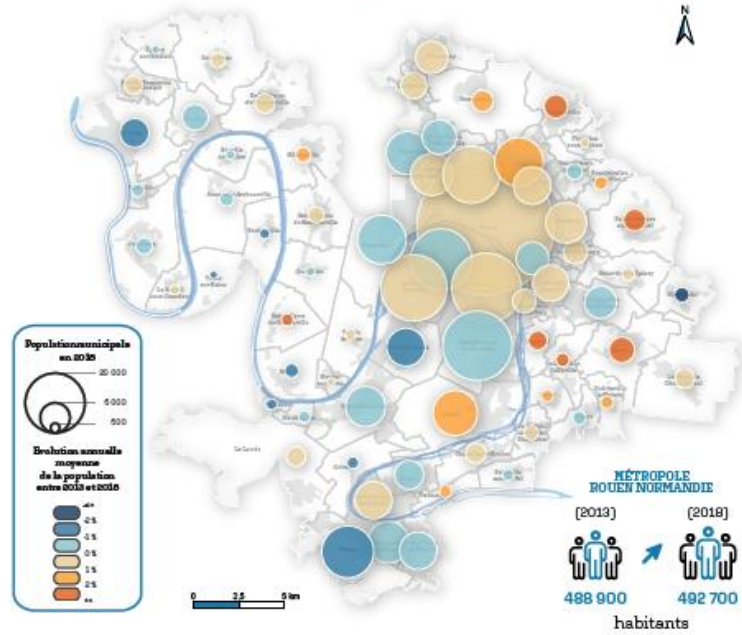




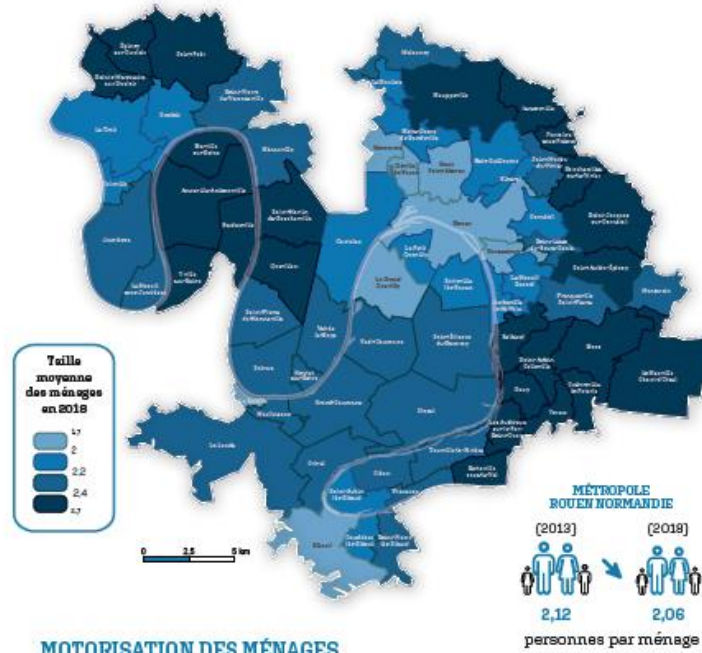




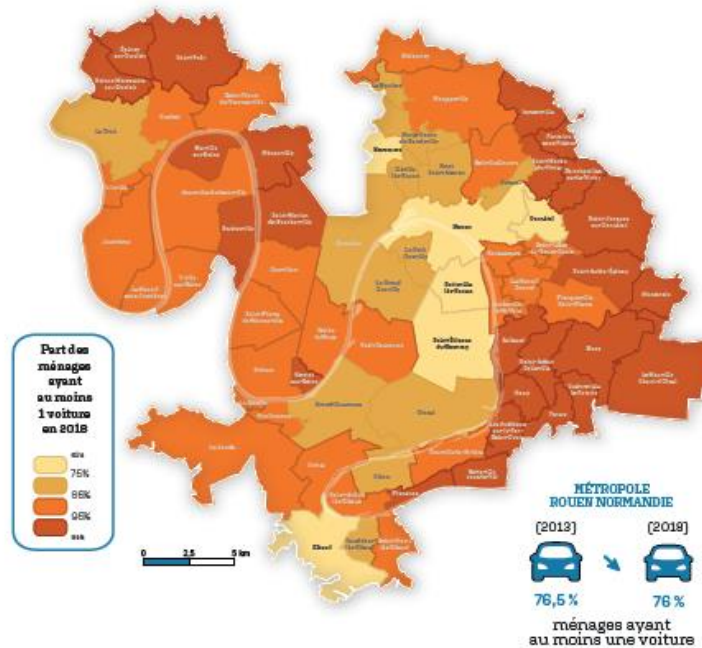
**ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE**



**TAILLE MOYENNE DES MÉNAGES**

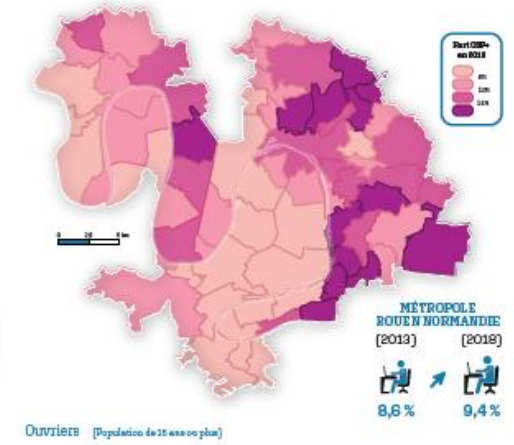


**MOTORISATION DES MÉNAGES**

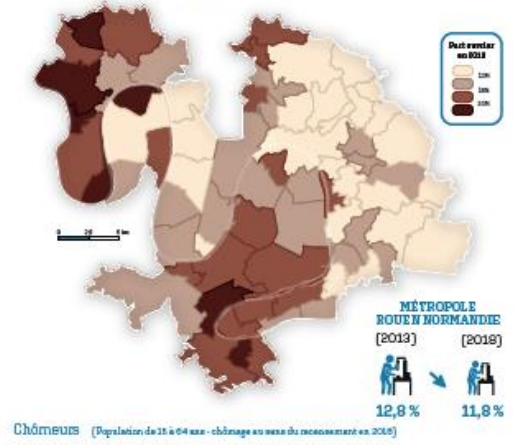


**POPULATION ACTIVE**

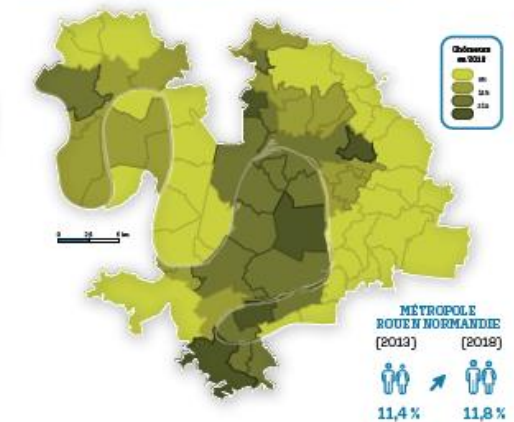
Cadres et professions intellectuelles supérieures (Population de 25 ans ou plus)



Ouvriers (Population de 16 ans ou plus)



Chômeurs (Population de 16 à 64 ans - chômage au sens du recensement en 2018)



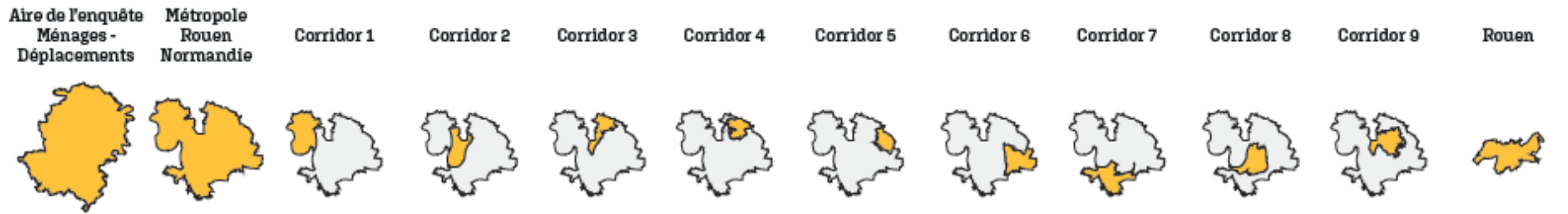
Document de travail



## MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE

Motifs de déplacement (Enquête Ménages - Déplacements 2017)

Document de travail



### Nombre de déplacements quotidiens

(hors déplacements réalisés à l'extérieur des zones de référence)

2 430 000	1 680 000	57 000	31 000	188 000	170 000	67 000	122 000	180 000	479 000	873 000	388 000
-----------	-----------	--------	--------	---------	---------	--------	---------	---------	---------	---------	---------

### Nombre de déplacements moyen par jour et par résident

3,61	3,70	2,98	3,78	3,91	3,79	3,68	3,46	3,50	3,82	3,77	3,71
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

### Distance moyenne d'un déplacement



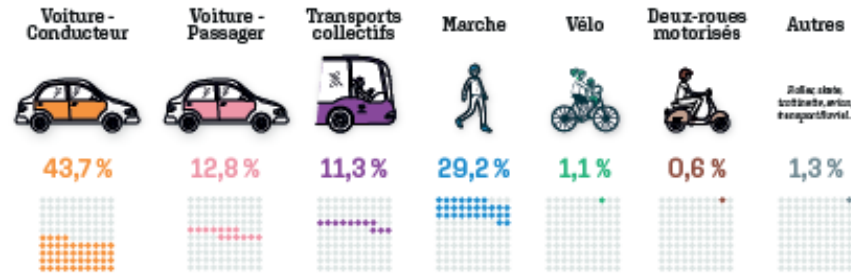
### Motifs des déplacements





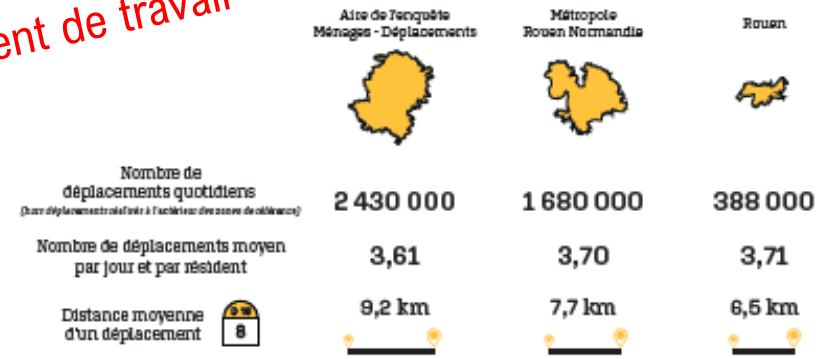
**PARTS MODALES**

(ENQUÊTE MÉNAGES - DÉPLACEMENTS 2017)

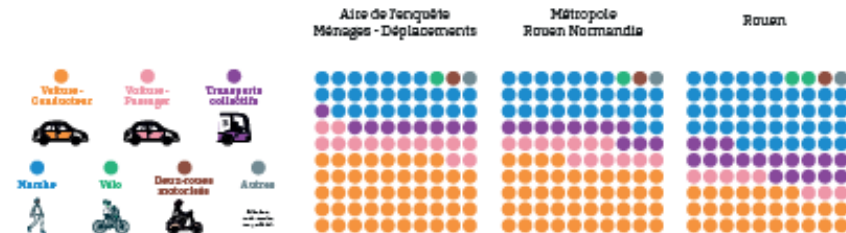


Document de travail

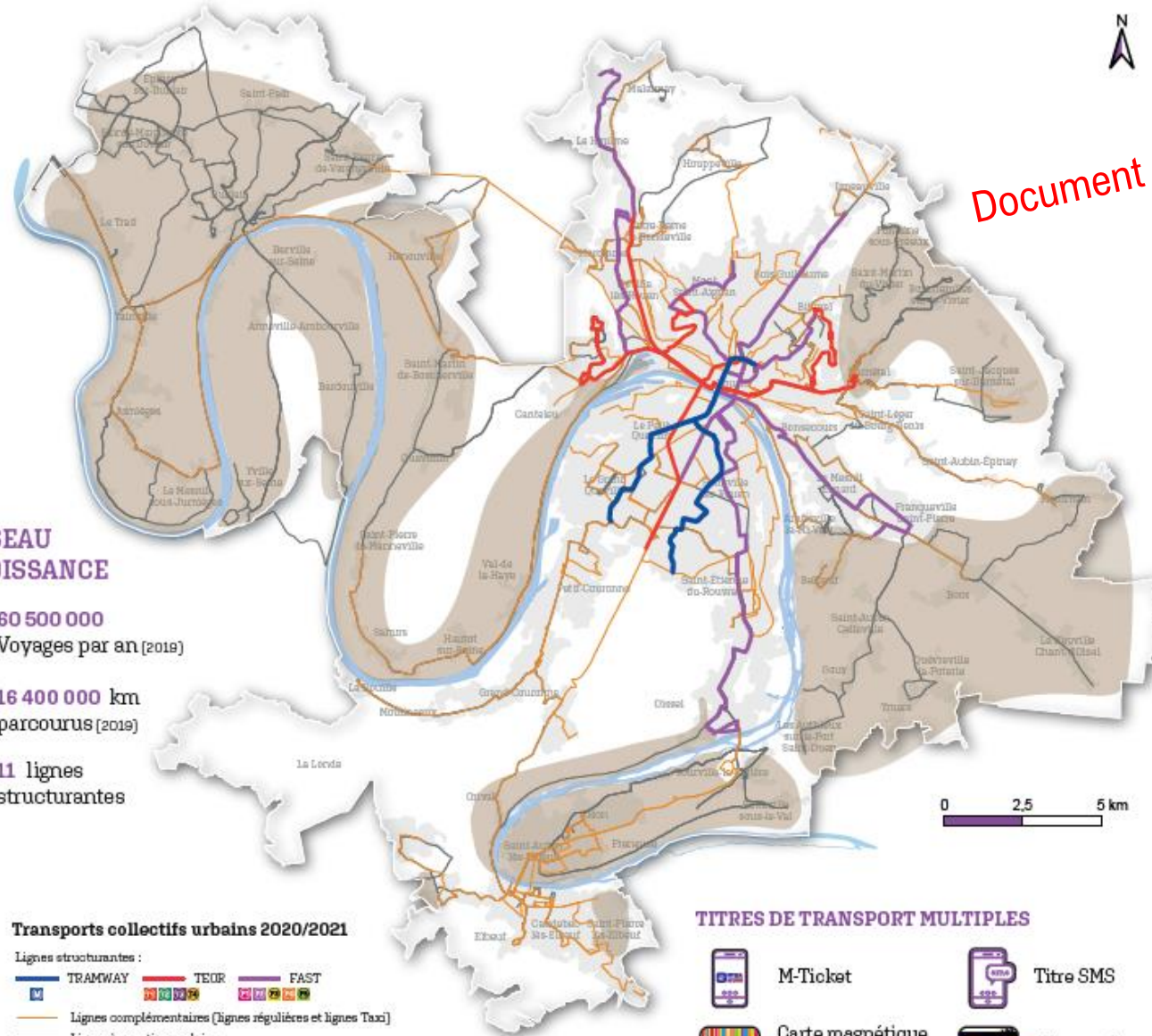
**MOBILITÉ GLOBALE PAR SECTEURS**



**PARTS MODALES PAR SECTEURS**







Document de travail

**UN RÉSEAU EN CROISSANCE**



60 500 000  
Voyages par an (2019)



16 400 000 km  
parcourus (2019)



11 lignes  
structurantes

**Transports collectifs urbains 2020/2021**

Lignes structurantes :

-  TRAMWAY
-  TEOR
-  FAST
-  Lignes complémentaires (lignes régulières et lignes Taxi)
-  Lignes à vocation scolaire
-  Transport à la demande (fil'o'r et Allobus - 44 communes)

**TITRES DE TRANSPORT MULTIPLES**



M-Ticket



Titre SMS

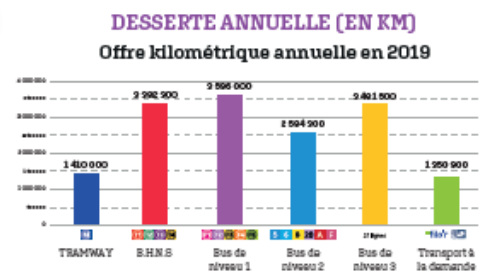
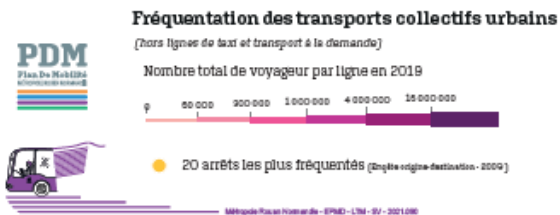
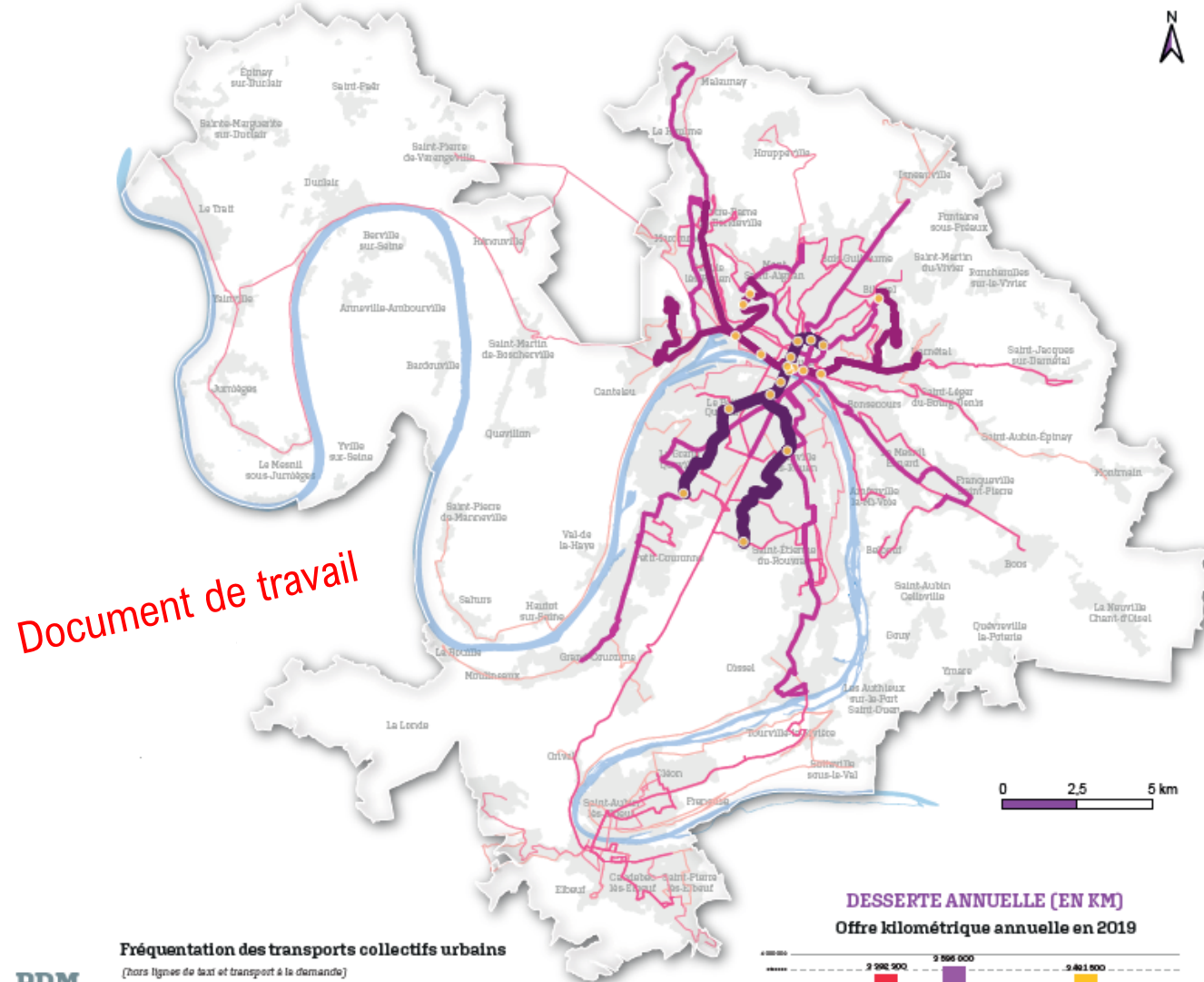


Carte magnétique  
(Astuce ou Atoumod)



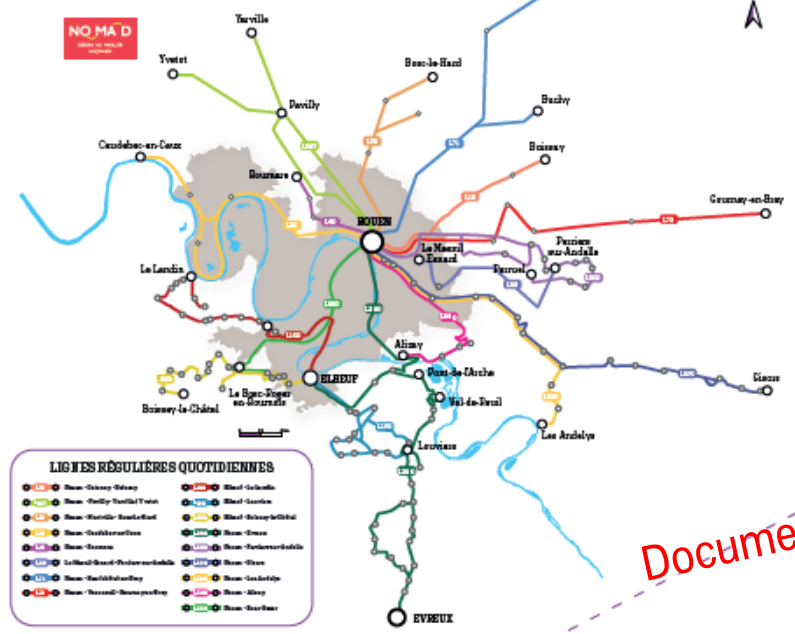
Titre papier





Sources : Métropole Rouen Normandie, ©IGN - Paris - 2019, BD TOPO\*, Réseau ASTUCE

### Lignes du réseau Normad Car



### Lignes du réseau FlixBus



### Lignes du réseau BlablaCar Bus



Document de travail

### Lignes du réseau Normad Train









## Fréquentation du TER par axe

Nombre de voyageurs.km en 2019

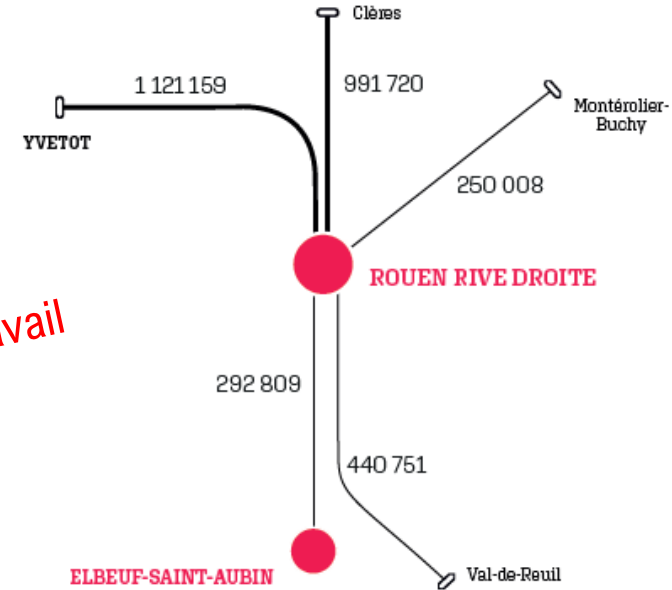
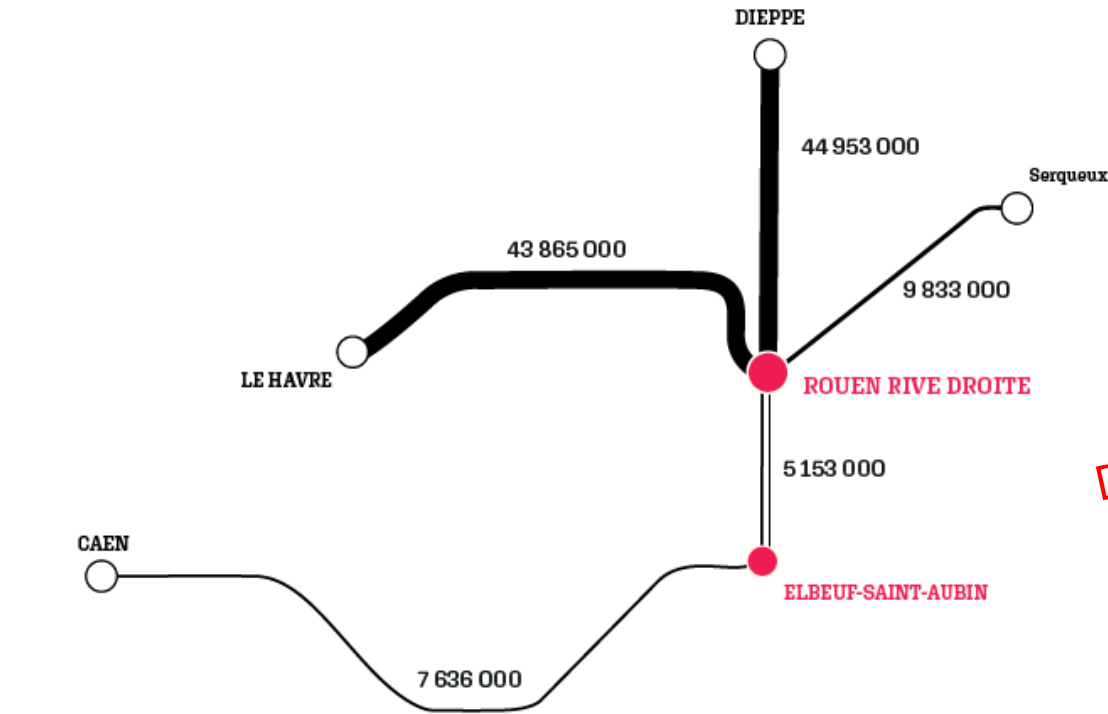
*(unité de mesure qui équivaut au transport d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre)*



## Fréquentation du TER par section de ligne

Nombre de voyages en 2019

*(Les données cumulent les deux sens de circulation. Il s'agit du nombre de voyageurs passant sur la section : le trajet peut ensuite se poursuivre. Ainsi, pour un trajet Rouen-Dieppe, sont comptabilisés un voyage sur la section Rouen-Clères et un autre sur Clères-Dieppe.)*



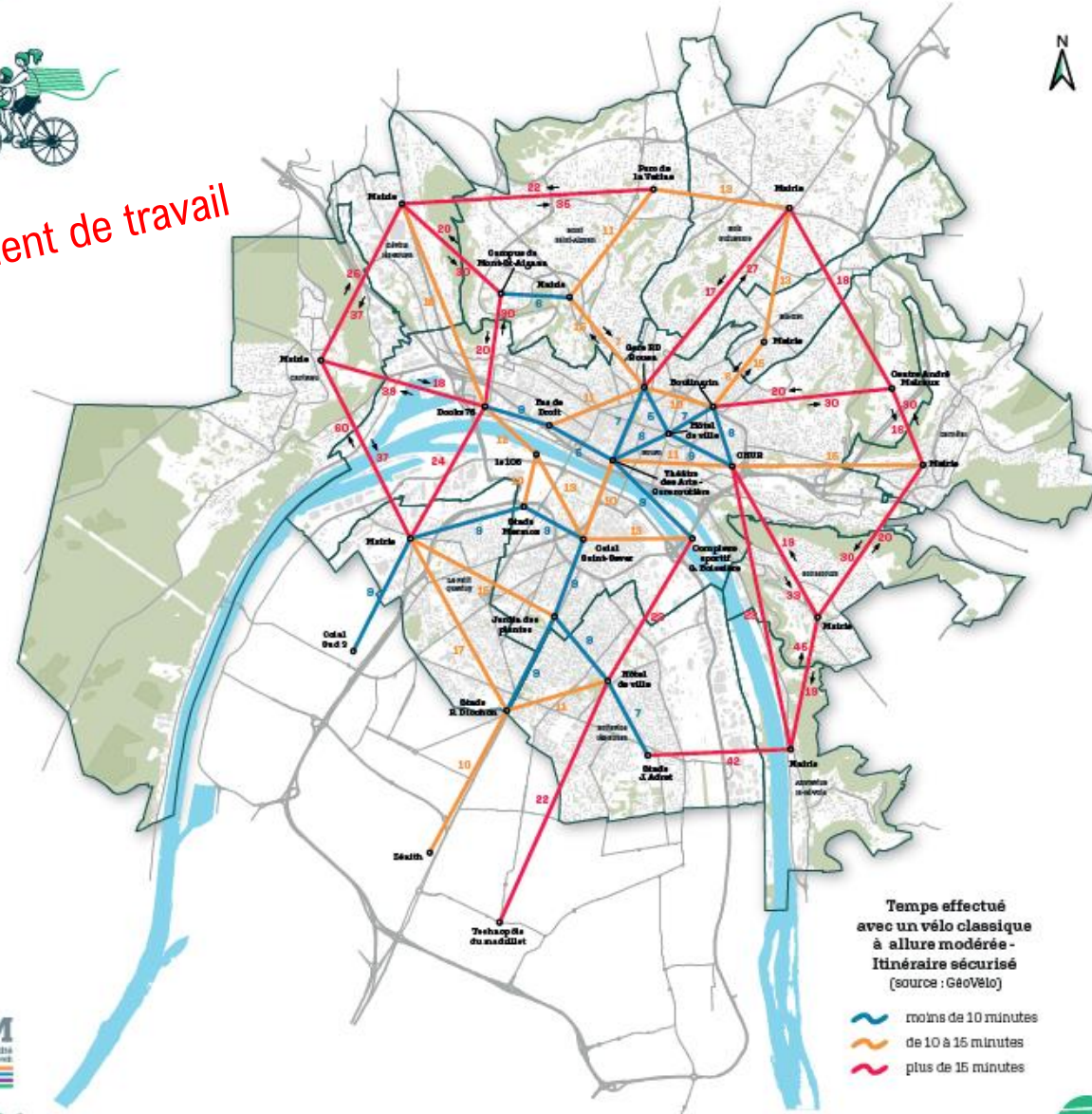
Document de travail

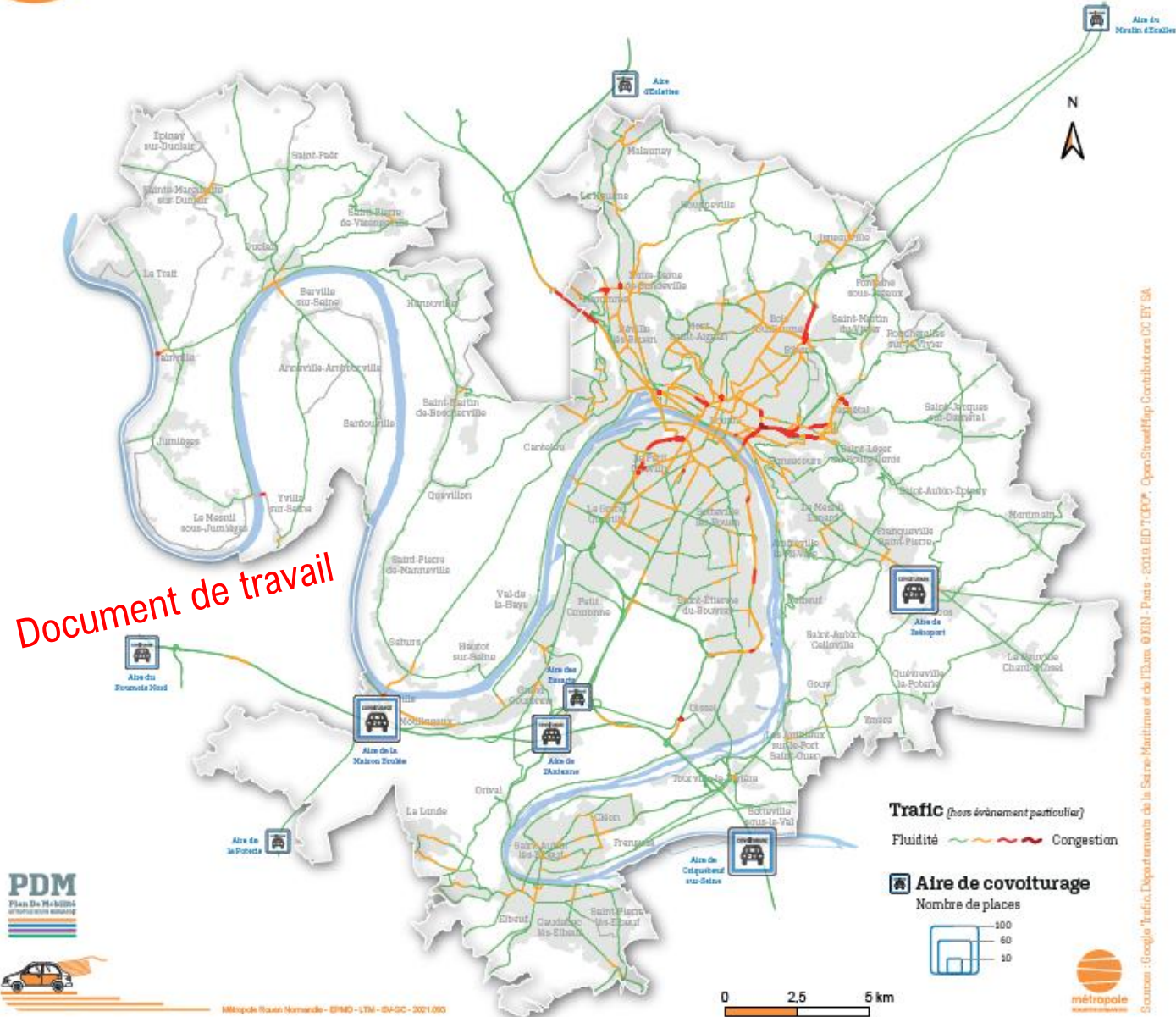






Document de travail



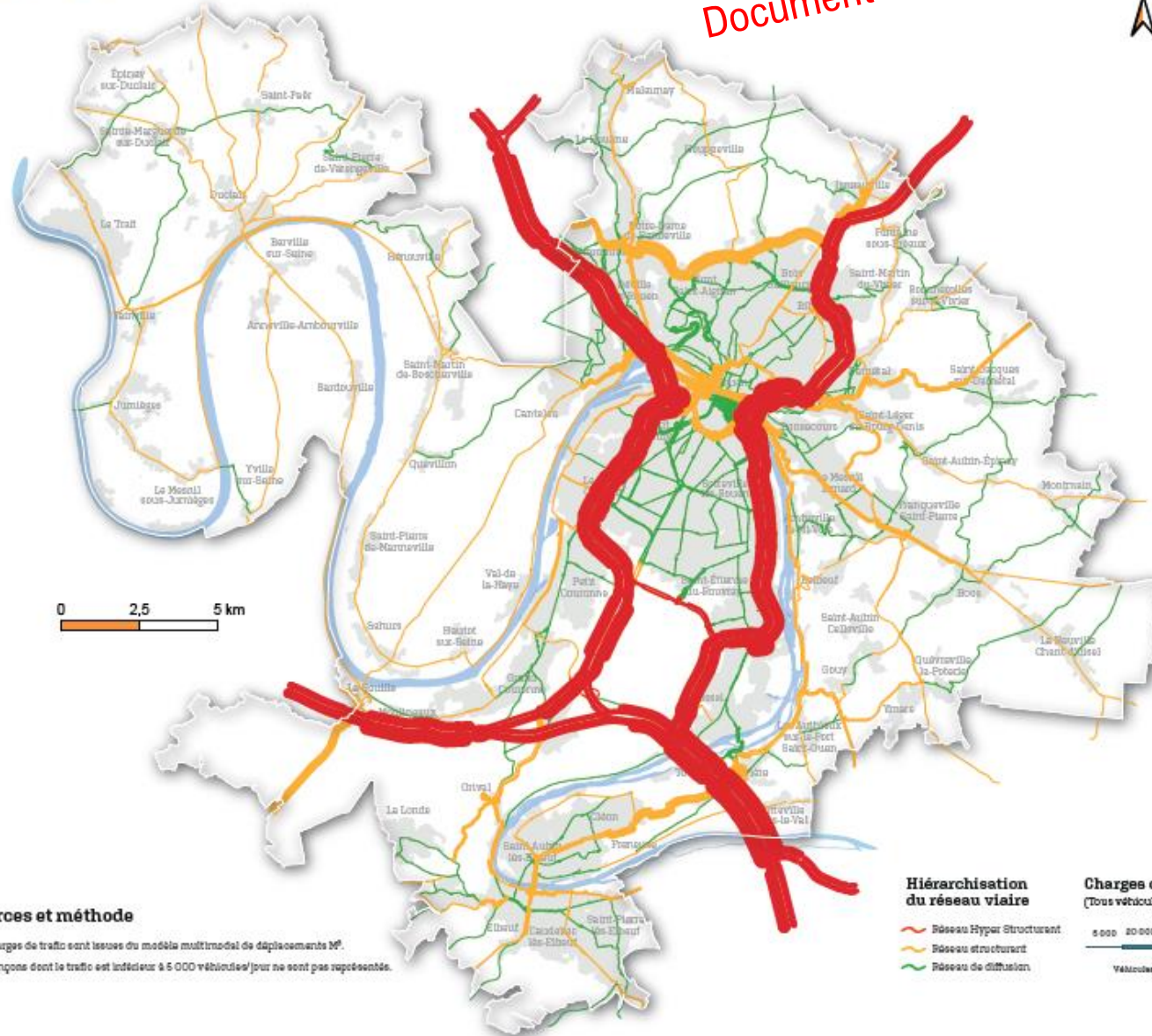






Charges de trafic journalières - tous véhicules

Document de travail

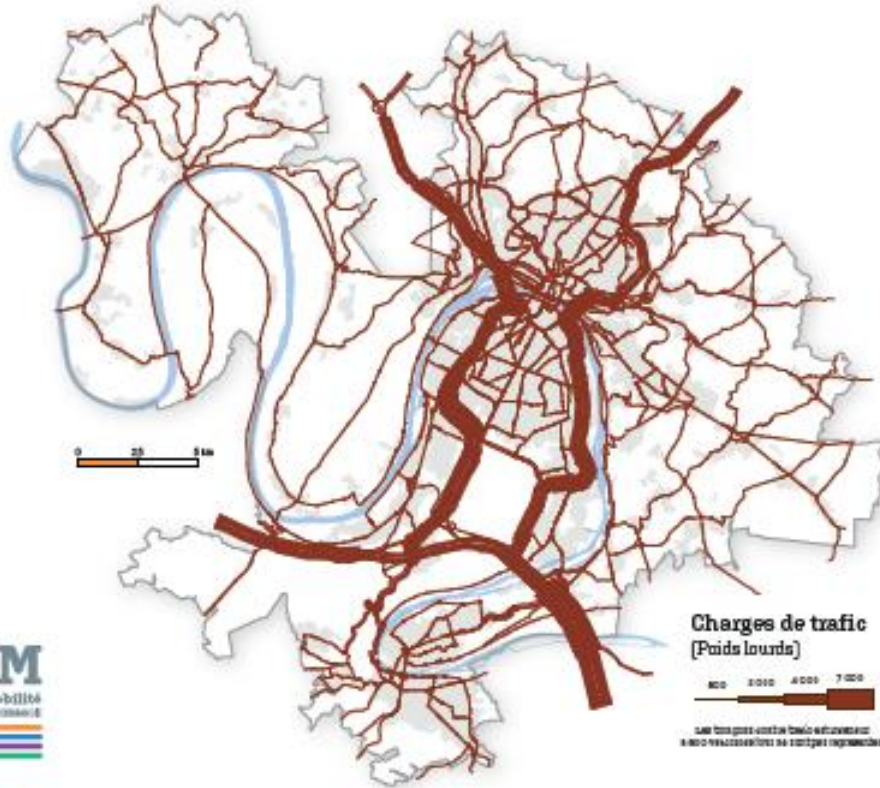


**Sources et méthode**

Les charges de trafic sont issues du modèle multimodal de déplacements M<sup>2</sup>.  
Les tronçons dont le trafic est inférieur à 5 000 véhicules/jour ne sont pas représentés.



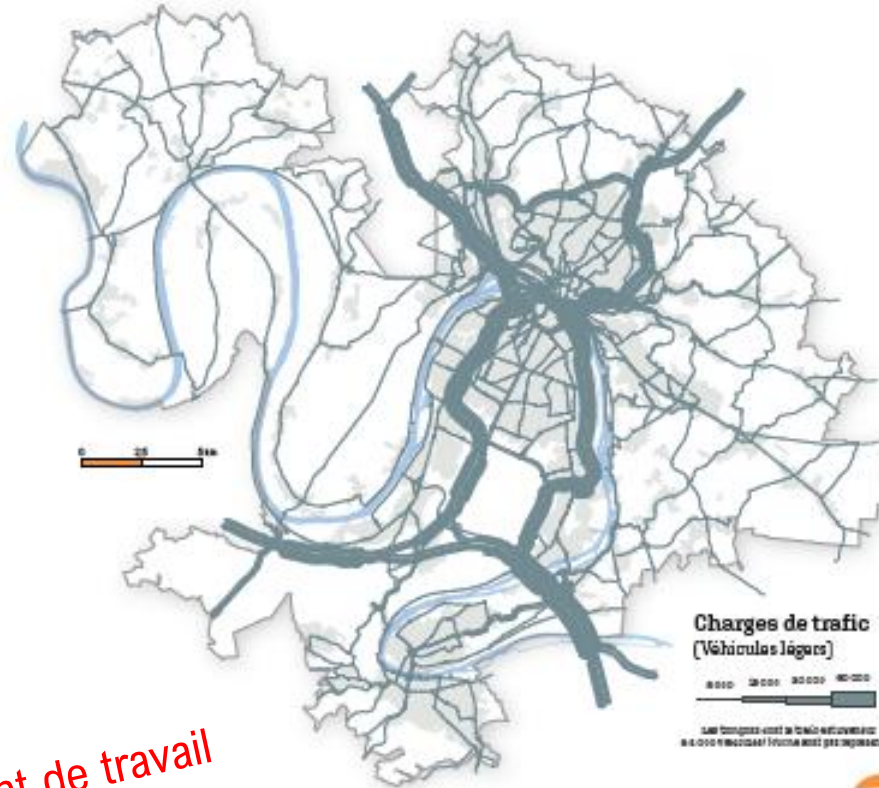
### Charges de trafic journalières - poids lourds



Métropole Rouen Normandie - EPMD - LTM - BR-GC - 2021.003



### Charges de trafic journalières - véhicules légers



Document de travail

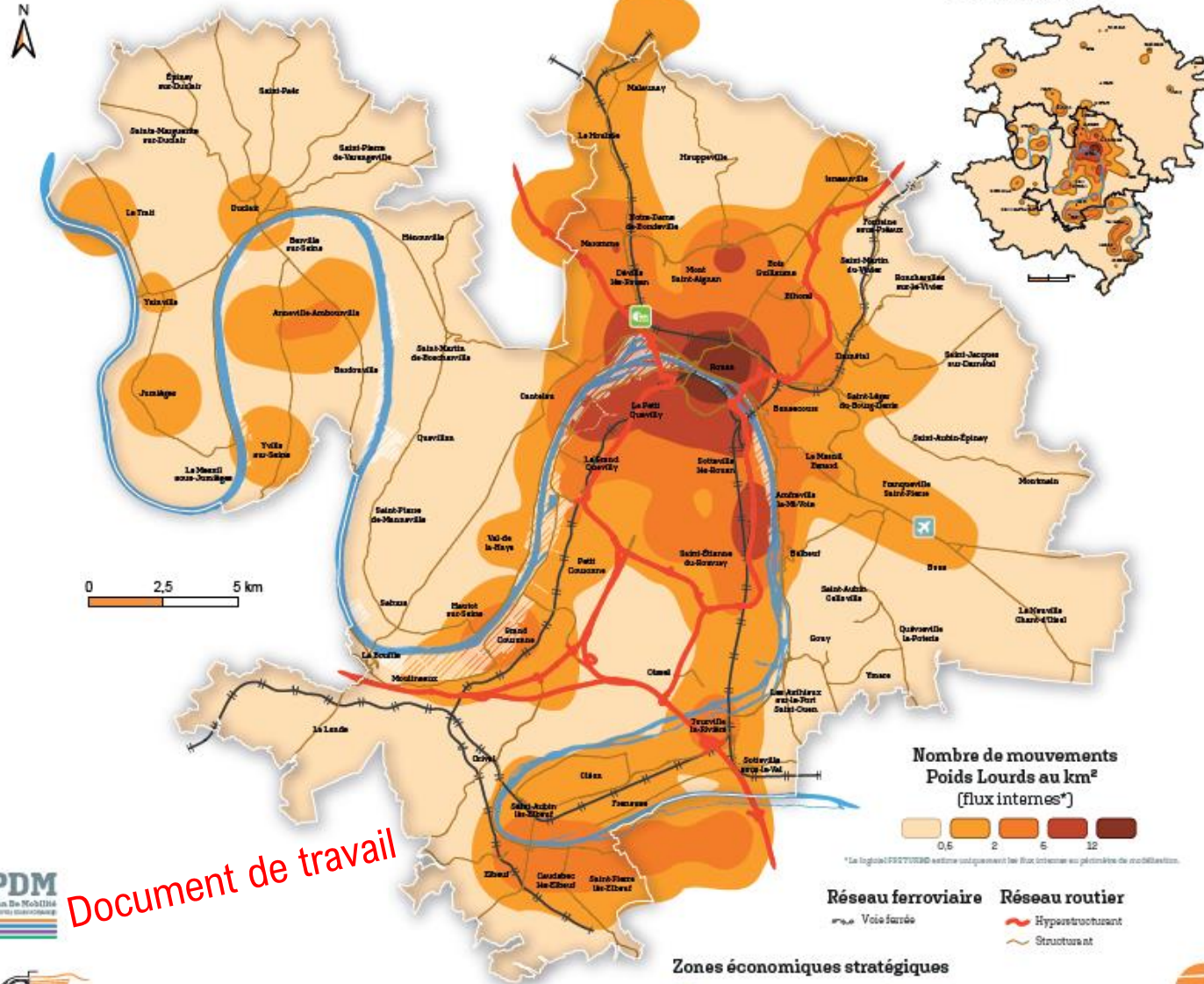


Sources : Métropole Rouen Normandie - @IGN - Paris - 2014 ED TOPO\*, OpenStreetMap, Contraintes CC BY SA





### Périmètre du modèle multimodal de déplacements M<sup>3</sup>



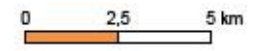
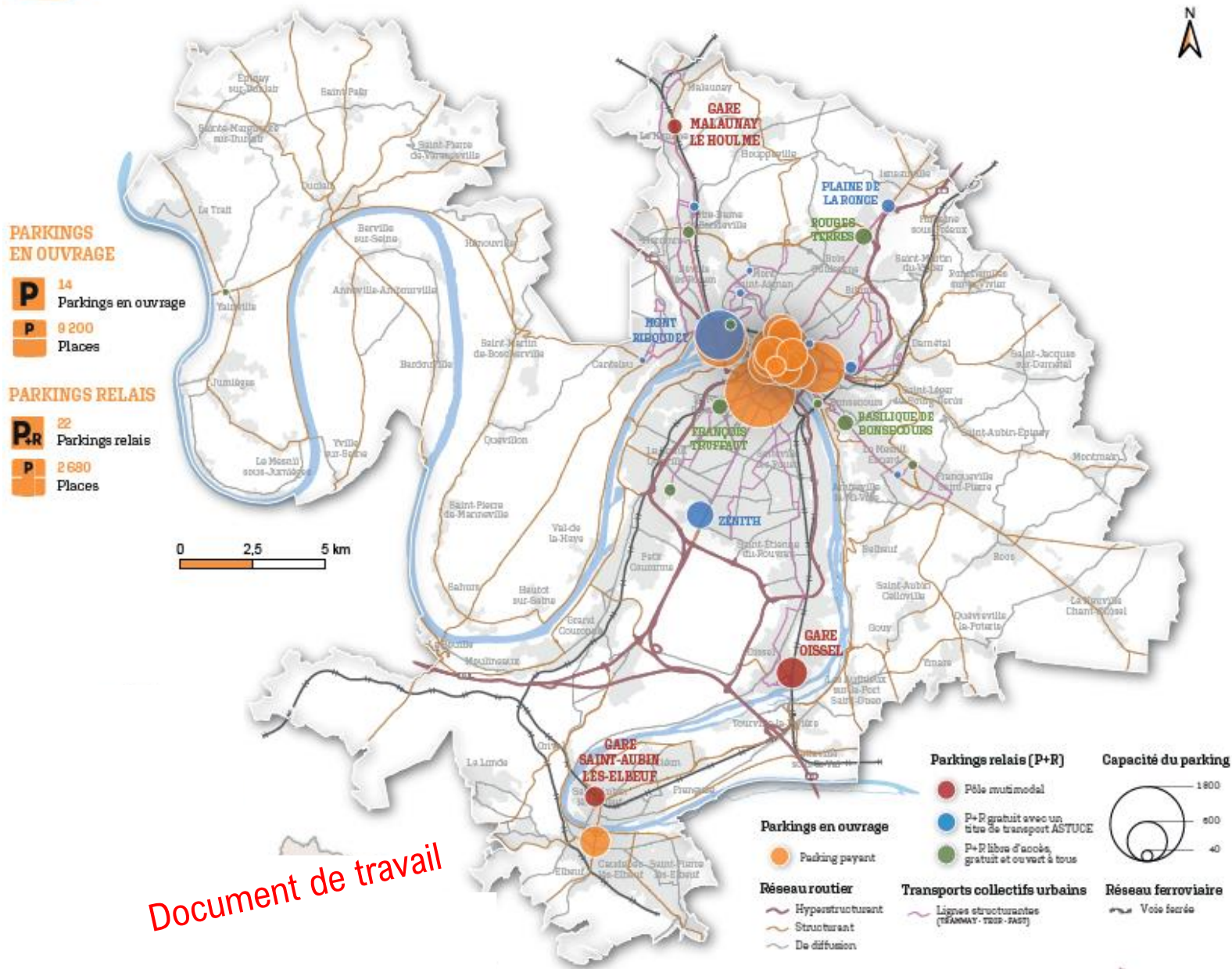
Document de travail



### Zones économiques stratégiques

- Marché d'Intérêt National de Rouen
- Aéroport Rouen Vallée de Seine
- Domaine de Gestion du Grand Port Maritime de Rouen

Sources : Métropole Rouen Normandie - @IGN - Paris - 2019, BD TOPPO, OpenStreetMap, Contributors CC BY SA



© OpenStreetMap Contributors CC BY SA

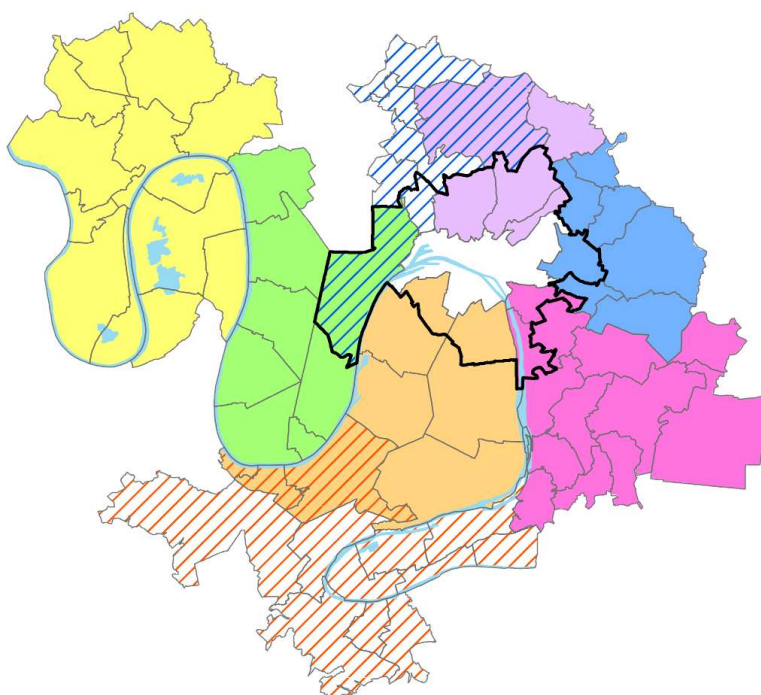


# Compte rendu de l'atelier avec les élus des corridors - Corridor 4

## 12 octobre 2021

### Présents :

Nom	Commune
Excusée	Bihorel
M. Bertoletti	Bois-Guillaume
Mme. Latz	Houpeville
M. Peltier	Isneauville
Mme. Flavigny Mme. Rigaud	Mont-Saint-Aignan
Cyrille Moreau	MRN
Clément Contant	MRN
Julien Daniel	MRN
Robin Benevent	Respublica
Elodie Petit	Respublica



Plan de mobilités : les corridors métropolitains de mobilité

<b><u>2 OBJECTIFS</u></b>	<b><u>I/LES CONSTATS</u></b> >Valider le diagnostic/les enjeux (Compte-rendu atelier 1 envoyé en amont)
	<b><u>II/LES PROPOSITIONS</u></b> >Proposer des solutions en réponses au diagnostic/aux enjeux

## **I/ LES CONSTATS**

### **a) En quelques mots**

Le corridor 4, au contact de Rouen, se dessine depuis des pentes urbaines vers le Plateau Nord. Ensermé par la rocade routière et la forêt, ce tissu urbain à forte identité résidentielle, universitaire et tertiaire, marque une rupture urbaine jusqu'à Isneauville. La commune de Houpeville, polarisée par plusieurs corridors, se situe à l'écart, au cœur de la forêt, limitant certaines alternatives de mobilité. Des zones d'activités à dominante tertiaire viennent polariser des mobilités à plus grande échelle.

Le corridor bénéficie d'une offre en transports collectifs structurante dont l'attractivité s'étiole en appui d'une architecture de mobilité dominante, centre-périphérie. L'effet plateau offre à la fois une surface de déplacement favorable aux modes actifs, une unité d'intervention mais impose des reliefs pour rejoindre le cœur urbain.

L'environnement routier fait peser une forte charge de trafic à l'échelle du secteur, accentuée par les effets de rocades qui collectent des VP/PL en transit ou en provenance de territoires limitrophes.

Le périmètre de la ZFE-m va dessiner une nouvelle frontière de mobilité qui pourrait accentuer des dispositions naturelles à l'intermodalité, en appui en particulier du VP.



## b) En quelques chiffres



5 communes



48 km<sup>2</sup>



48 030 habitants (2018)

BIHOREL,  
BOIS-GUILLAUME,  
HOUPPEVILLE,  
ISNEAUVILLE,  
MONT-SAINT-AIGNAN



## MOBILITÉ

(ENQUÊTE MÉNAGES - DÉPLACEMENTS 2017)

170 000

déplacements quotidiens

*(hors déplacements réalisés à l'extérieur des zones de référence)*

3,79

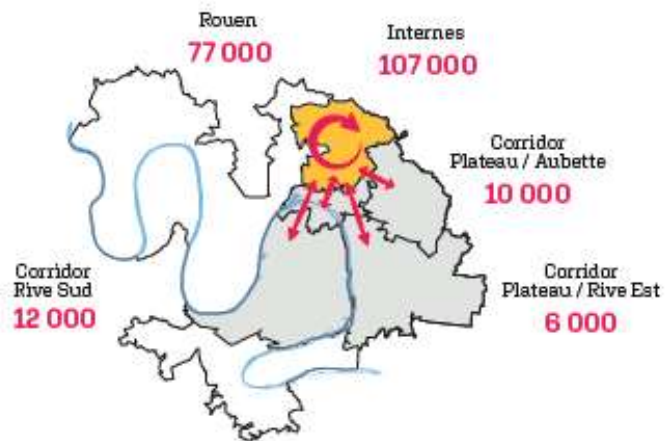
déplacements moyen  
par jour et par résident



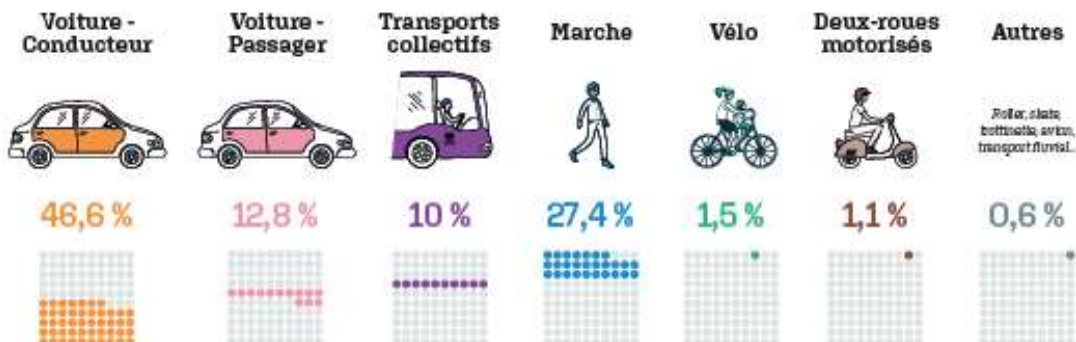
7,3 KM

distance moyenne  
d'un déplacement

Principaux déplacements des résidents métropolitains



## PARTS MODALES



## **II/ LES PROPOSITIONS**

- **Le changement de comportement**

- Le changement de comportement passe par : une prise de conscience sur les temps de trajet, la démonstration que certains temps de trajet sont d'ailleurs plus courts et plus fiables via un autre mode de transport que la voiture par exemple, une sensibilisation sur les empreintes environnementales des trajets fonction des différents modes de déplacement, une mobilisation des entreprises.
- Ne pas inscrire les messages dans une logique de culpabilisation.
- Les bulletins d'information et de concertation en local peuvent être de bons vecteurs de diffusion de ces informations et messages.
- Les changements de stratégie de mobilité suscités par la pandémie peuvent être une opportunité de transformation durable des comportements.
- La sécurisation des infrastructures routières pour les modes de mobilités douces reste un préalable aux changements de comportement.
- La création de systèmes de prime et/ou des régimes dérogatoires pour les personnes en difficulté de mobilité, afin d'accompagner le changement de comportement (Les jeunes, les premiers emplois...).
- Informer les entreprises / les salariés sur les possibilités de service de covoiturage, dont Klaxit.
- Créer un plan de circulation illustrant les itinéraires pour les modes doux, les habitants ignorent souvent les possibilités.

- **L'organisation du territoire/L'espace public apaisé**

- Bien articuler l'ensemble des outils de pacification de l'espace public, dont les zones 30 (? Enjeu de généralisation), les zones partagées, les pistes cyclables (Exemple de La Muette vers le centre d'Isneauville, du Chemin de Clères), des liens directs et pacifiés entre les quartiers (Exemples Champ des Oiseaux-Rouen centre, Saint André- Mont Saint Aignan centre...).
- Réfléchir sur le fonctionnement des aménagements pacifiés au regard des contraintes physiques imposées par le tissu urbain, dont largeur de certaines routes.
- Enjeu d'étendre la location de vélo électrique en libre-service à tout le territoire.

- **Les liens collectifs entre les territoires et connexions des mobilités**

- Enjeu d'évaluer l'opportunité :
  - de développer de nouveaux liens en transports collectifs : liaison directe en transport collectif Houpeville-Rouen centre, liaison transversale Est-Ouest avec arrêts à Bois-Guillaume, liaison Houpeville-Saint Maurice (Malaunay), liens directs vers la gare (*« beaucoup de nos habitants travaillent sur Paris »*).
  - d'intensifier les services, dont amplitude-fréquence-coordination des horaires entre différentes lignes.
- Une personne malvoyante doit pouvoir rejoindre un arrêt de bus, même s'il est situé à l'autre bout de la commune.

- Il faut signaler et jalonner les parkings relais (Exemple du Maulévrier à Mont-Saint-Aignan), les développer (Exemple en proximité de la ligne F1).

- Des navettes électriques pourraient être développées pour aider certaines personnes à s'affranchir des dénivelés, avec une possibilité d'embarquement des vélos.

- **La « gestion » des flux**

- Conduire un travail particulier sur le traitement des entrées-sorties de ville (Exemple de l'enjeu de fluidification de l'entrée et la sortie de la Vatine à Mont-Saint-Aignan, embouteillages importants aux heures de pointe).

- Enjeu de communiquer auprès de la population sur les futures règles de circulations imposées par la ZFEm et leurs conséquences, les alternatives de mobilité qui existent.

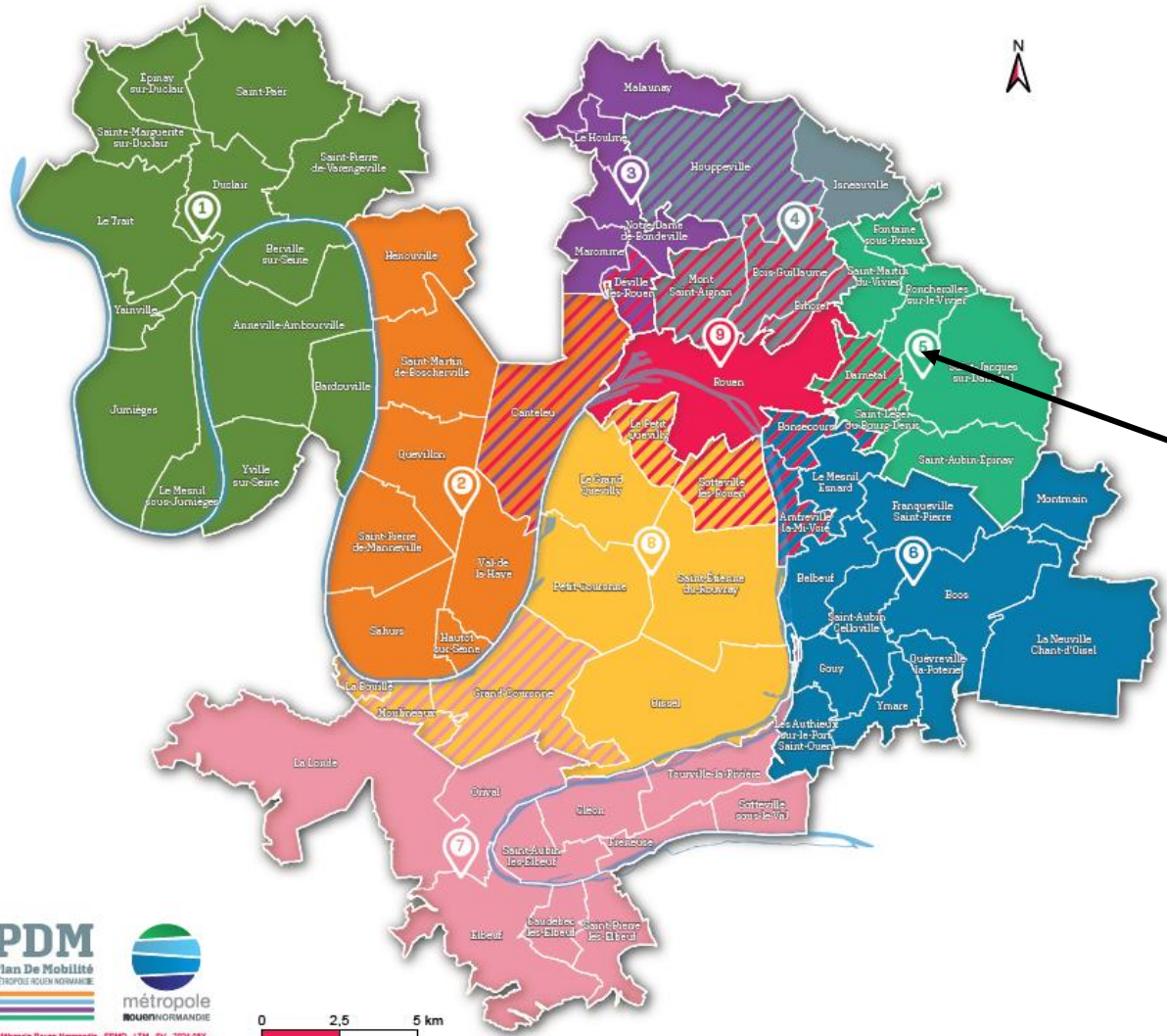


# Concertation Mobilités : Le Plan de Mobilité

## Deuxième série d'ateliers par corridor avec les élus

Corridor 5 – 21 octobre 2021

# Corridor 5 : 21 octobre 2021



- Fontaine-Sous-Préaux
- Saint-Martin-du-Vivier
- Roncherolles-sur-le-Vivier
- Darnétal
- Saint-Jacques-sur-Darnétal
- Saint-Aubin-Epinay
- Saint-Léger-du-Bourg-Denis

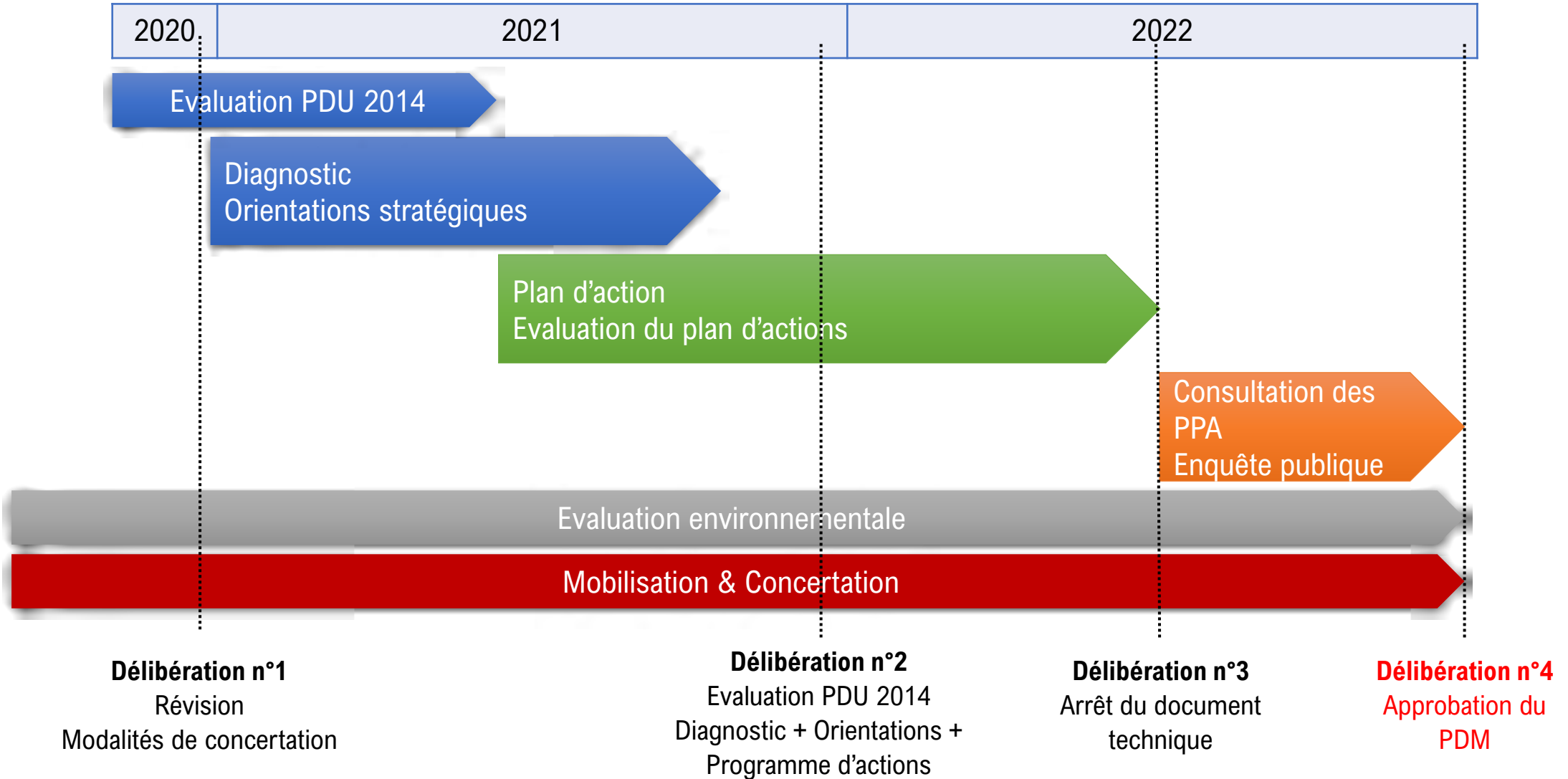
# Ordre du jour

- **Introduction**
- **Planning global de la révision du PDM**
- **Pour diffuser la concertation: le kit de participation**
- **Les grands enjeux**
- **Echanges : comment répondre à ces enjeux ?**

## Cyrille Moreau

Vice-président de la Métropole Rouen Normandie en charge des transports, des mobilités d'avenir et des modes actifs de déplacement

# Planning global de la révision du PDM





# Pour diffuser la concertation: le kit de participation



**Une grande concertation ouverte à tous !**

Grand public

Acteurs locaux

Élus des territoires

Un comité citoyen

Des ambassadeurs

## #1 Diagnostic & grandes orientations

Mars – juillet 2021

Mars – mai 2021

### Ateliers par corridors

N°1 : Diagnostic et enjeux du PDM  
N°2 : Recombo' TC

Juin- juillet 2021

- Rencontres de proximité  
- Questionnaire en ligne  
- Appel à volontaires (Comité citoyen et Ambassadeurs)

Juillet 2021

- Séminaire et balade à vélo  
- Questionnaire en ligne

## #2 Axes & actions

Septembre – novembre 2021

Octobre 2021

### Ateliers par corridors

N°3 : Axes et actions du PDM

Septembre 2021

### Rencontres de proximité

18-20 Septembre 2021

### Forum I « Orientations »

Ateliers

Comité citoyen

Ambassadeurs

### Kits de contribution

Novembre 2021

### Forum II « Actions »

Ateliers

## #3 Restitution

Février 2022

### Evènement de restitution

Poursuite de la concertation



<https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr/concertation-publique/mobilites-ca-bouge>

# Pour diffuser la concertation: le kit de participation

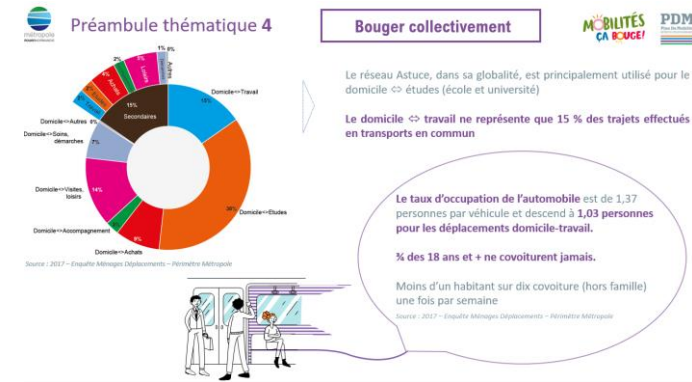
Le kit comprend :

Du matériel d'animation

Un guide d'organisation



## Une présentation Ppt



## Les thématiques :

**Bouger mes habitudes**

**Bouger dans l'espace public**

**Bouger à tous les âges**

**Bouger collectivement**

**Bouger ailleurs**

**Bouger les transports de  
marchandises**

**Bouger vers le 100% EnR**

**Bouger librement... thématique ouverte**

## Exemple d'utilisation du matériel d'animation

### Carte axe thématique

Carte Axe Thématique 1

**BOUGER MES HABITUDES**



Quelques questions pour vous aider dans votre réflexion:

- Qu'est ce qui détermine vos moyens de déplacements au quotidien ?
- Pourrais-je me déplacer autrement? Sous quelles conditions?
- Comment faciliter un déplacement où se combinent plusieurs modes de déplacements?

La carte Axe Thématique vous permet de prendre connaissance des questions principales qui se posent sur la thématique.



### Fiche de participation individuelle

Fiche de participation individuelle 1

**BOUGER MES HABITUDES**

J'écris ici mes idées pour renforcer les stratégies de mobilité:

Idée 1: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

Idée 2: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

Idée 3: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

La carte Axe Thématique vous permet de prendre connaissance des questions principales qui se posent sur la thématique.



### Fiche de participation collective

Fiche de participation collective 1

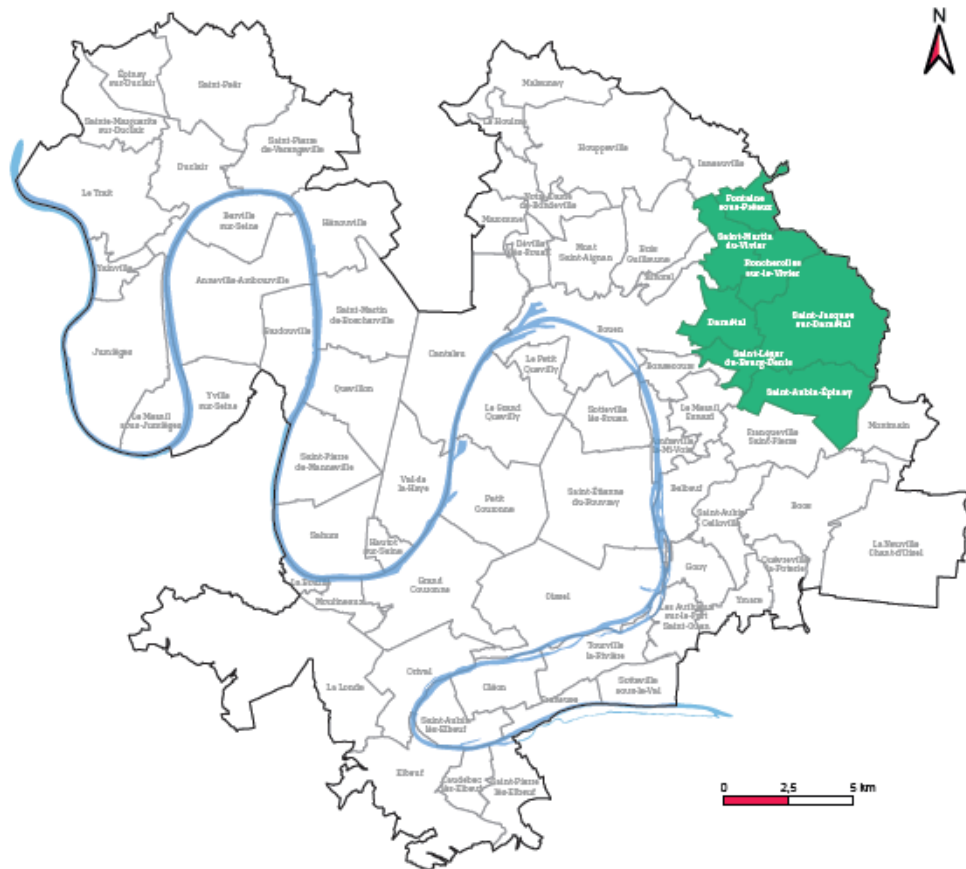
**BOUGER MES HABITUDES**

Écrivons ici les idées retenues par l'équipe pour renforcer les stratégies de mobilité:

	Titre	Description	Leviers ↑	Freins ↓
1				
2				

Proposition favorite de notre équipe: n°

## CORRIDOR PLATEAU / AUBETTE



### QUELQUES CHIFFRES



7 communes



49 km<sup>2</sup>



20 670 habitants (2018)

DARNÉTAL,  
FONTAINE-SOUS-PRÉAUX,  
RONCHEROLLES-SUR-LE-VIVIER,  
SAINT-AUBIN-ÉPINAY,  
SAINT-JACQUES-SUR-DARNÉTAL,

SAINT-LÉGER-DU-BOURG-DENIS,  
SAINT-MARTIN-DU-VIVIER



### MOBILITÉ (ENQUÊTE MÉNAGES - DÉPLACEMENTS 2017)

67 000

déplacements quotidiens réalisés  
par les habitants du corridor

(hors déplacements réalisés à  
l'intérieur des zones de résidence)

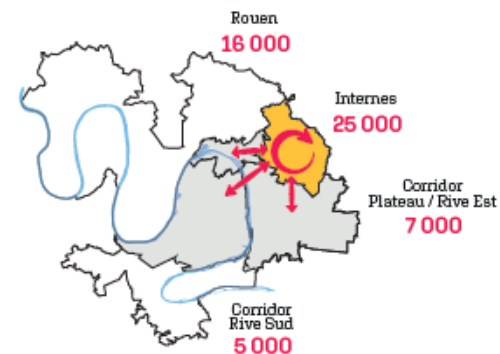
3,68

déplacements moyen  
par jour et par résident

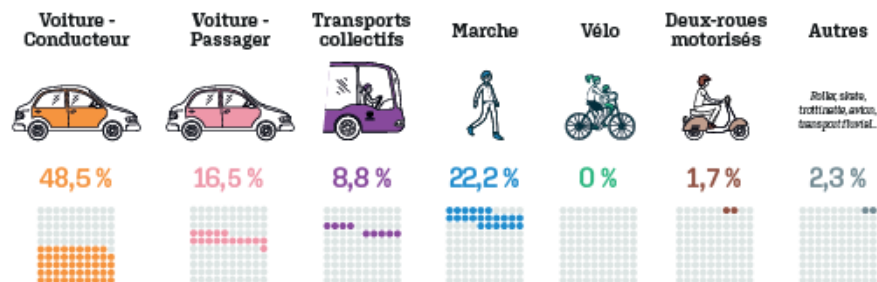
9,1 KM

distance moyenne  
d'un déplacement

Principaux déplacements des habitants métropolitains  
en lien avec le corridor

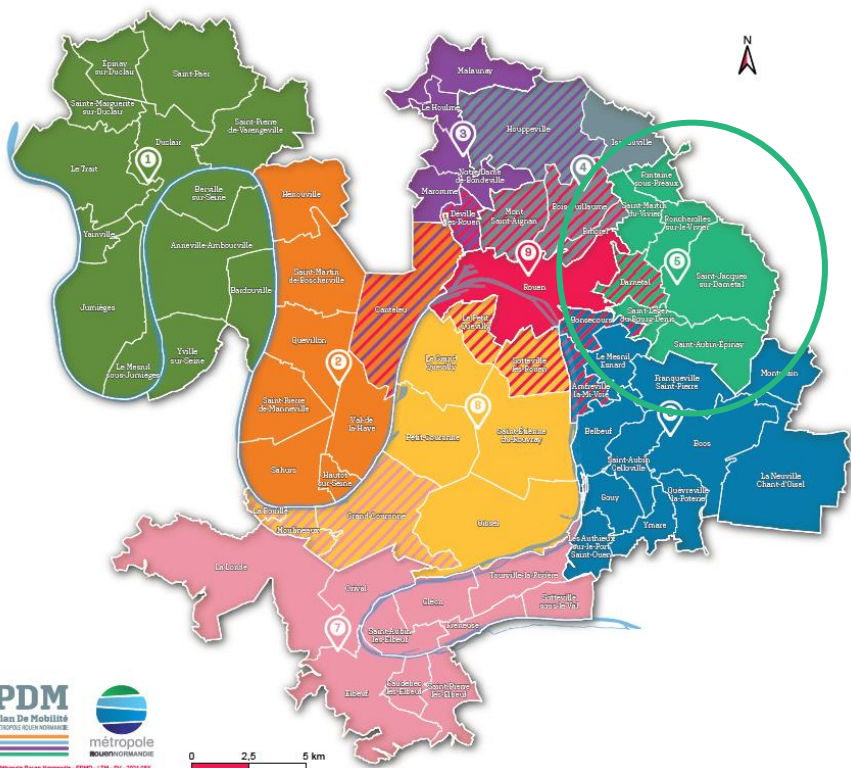


### PARTS MODALES





# Les grands enjeux



Dominante rurale  
 Multipolarisé  
 Effets de distance Dépendance  
 Dispersion  
 Patrimoine naturel  
 Insularités  
 Véhicule particulier      Extérieur

## En quelques lignes...

Situé à la frange ouest de la centralité rouennaise, à la frontière de la couronne périurbaine (hormis Saint-Léger-du-Bourg-Denis voire Saint-Aubin-Epinay), le corridor 5 entretient un rapport privilégié au véhicule particulier imposé par les distances et les faibles densités.

Dans ces limites, l'architecture du réseau transport collectif gagnerait à offrir de liens en transversalité, à l'échelle de la couronne périurbaine en particulier.

L'organisation des flux routiers occupe donc une place centrale pour les mobilités, afin d'éviter une dilution des trafics sur des voiries locales depuis les principaux axes routiers et de capitaliser autour de stratégies de rabattement depuis le véhicule particulier. Cet enjeu se double d'une problématique centrale de modération des vitesses, avec son impact particulier pour la pratique des modes actifs, sans solution identifiée à ce jour malgré de nombreuses réflexions sur le sujet.

Un axe ferroviaire traverse le corridor mais il n'existe plus de point d'arrêt, ce qui interroge le potentiel de cet outil pour ce territoire.

Le loisir est aujourd'hui un point d'ancrage pour les pratiques des modes actifs, qui peuvent être consolidées par des aménagements mais également via la gestion temporelle d'un espace public uniquement sur-sollicité sur les périodes pointes.

## 2 objectifs:

- En séance: votre traduction des enjeux sur votre territoire
- Pour la suite: mise à disposition de matière pour prolonger les discussions  
*Mise à disposition atlas cartographique (cf. Annexes)*



# Echanges: comment répondre à ces enjeux ?

Enjeux	Démarches engagées	Ambitions ? Leviers ? Déclinaisons locales ?
<p><b>Le changement de comportement</b> <i>Sensibiliser (vitesse de circulation), accompagner l'évolution des pratiques (conséquence crise sanitaire), former les publics, ...</i></p>	<p><i>Mon Ptit' Atelier</i></p>	<p>...</p>
<p><b>L'organisation du territoire</b> <i>Effet de périurbanisation ? Liens avec nouveaux quartiers et/ou hameaux ?</i></p>	<p><i>Evaluation SCoT Evolution PLUi</i></p>	<p>...</p>
<p><b>Les liens collectifs entre les territoires et connexions des mobilité</b> <i>Organiser le rabattement VP/TC (déjà effectif – Darnétal), voire le rabattement VP&lt;&gt;vélo, développer le covoiturage (entrée/sortie), desserte TC transversale, réactiver le système ferroviaire, ...</i></p>	<p><i>Service Klaxit – Aire de covoiturage Recomposition TC 2022 Seine à Vélo Stationnement vélo P+R Lieux fédérateurs de mobilité</i></p>	<p>...</p>
<p><b>L'espace public apaisé</b> <i>Modérer les vitesses de circulations, sécuriser les cheminements, s'appuyer sur les infras de loisir, développer le maillage cyclable, faire respecter les zones 30, expérimenter de nouvelles solutions, ...</i></p>	<p><i>Politique cyclable Apaisement des centralités</i></p>	<p>...</p>
<p><b>La « gestion » des flux</b> <i>Hiérarchiser les flux routier pour éviter le délestage (stopper des flux ?), gérer les flux PL vers axes structurants, gérer de manière dynamique les flux et l'espace public, ...</i></p>	<p><i>Expérimentations Réglementation</i></p>	<p>...</p>

# ANNEXES

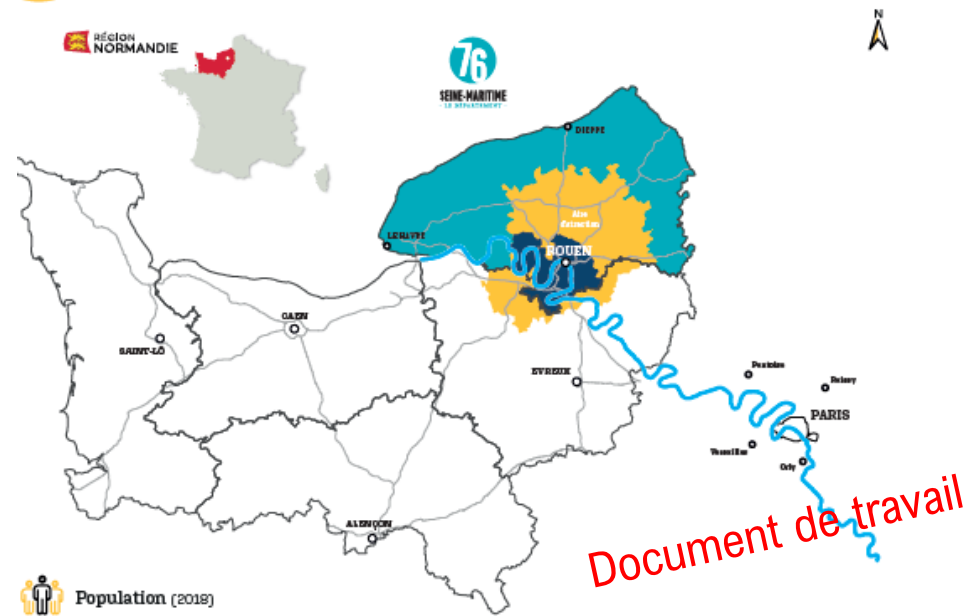


Document de travail



## CARTE IDENTITE





Population (2018)



Etablissement Public de Coopération Intercommunale



Pôles métropolitains



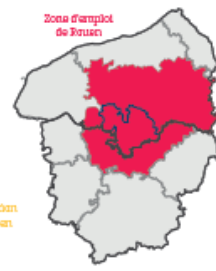
Agences d'urbanisme



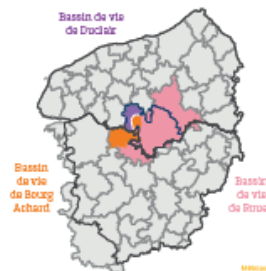
Aires d'attraction



Zones d'emploi

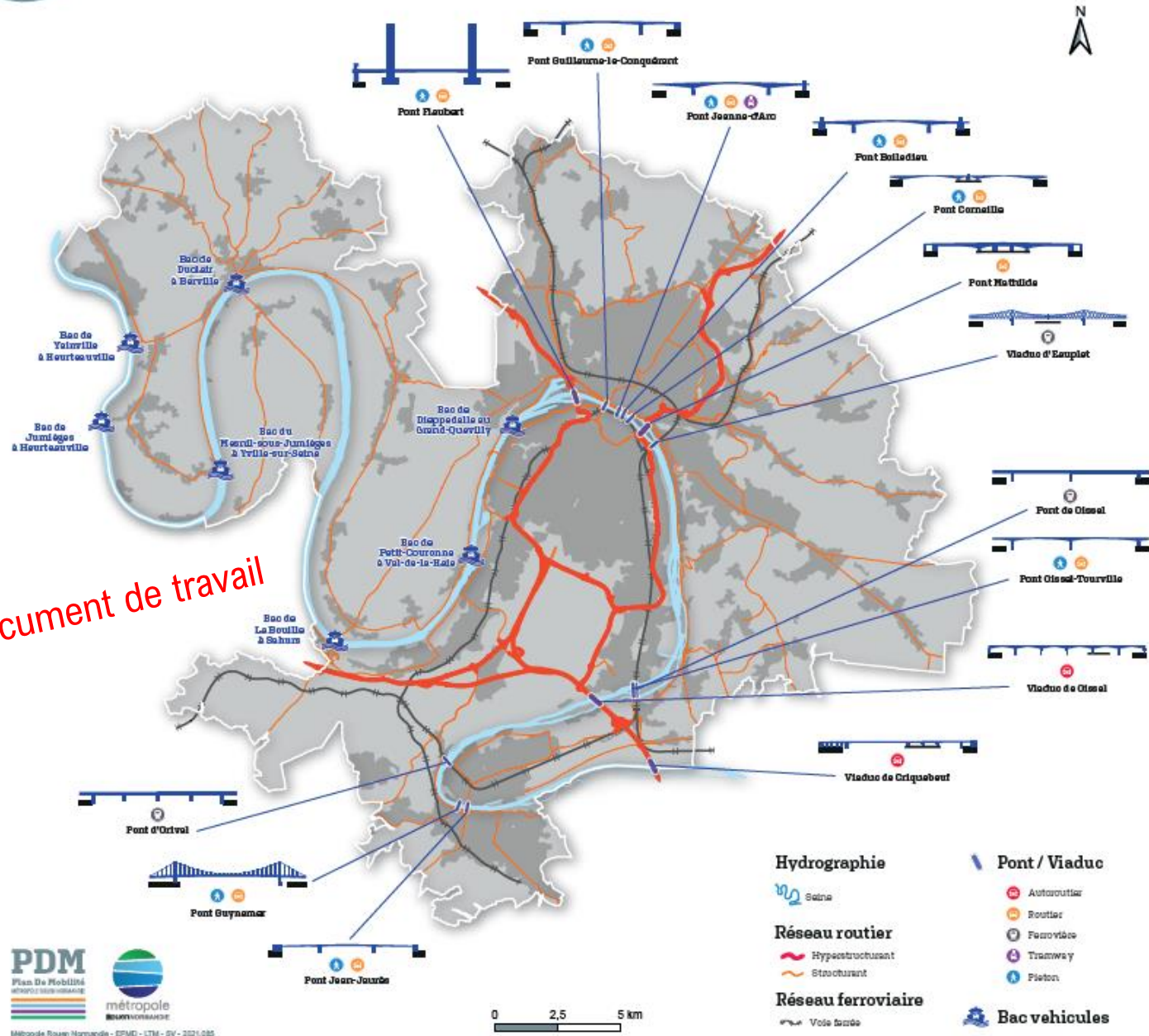


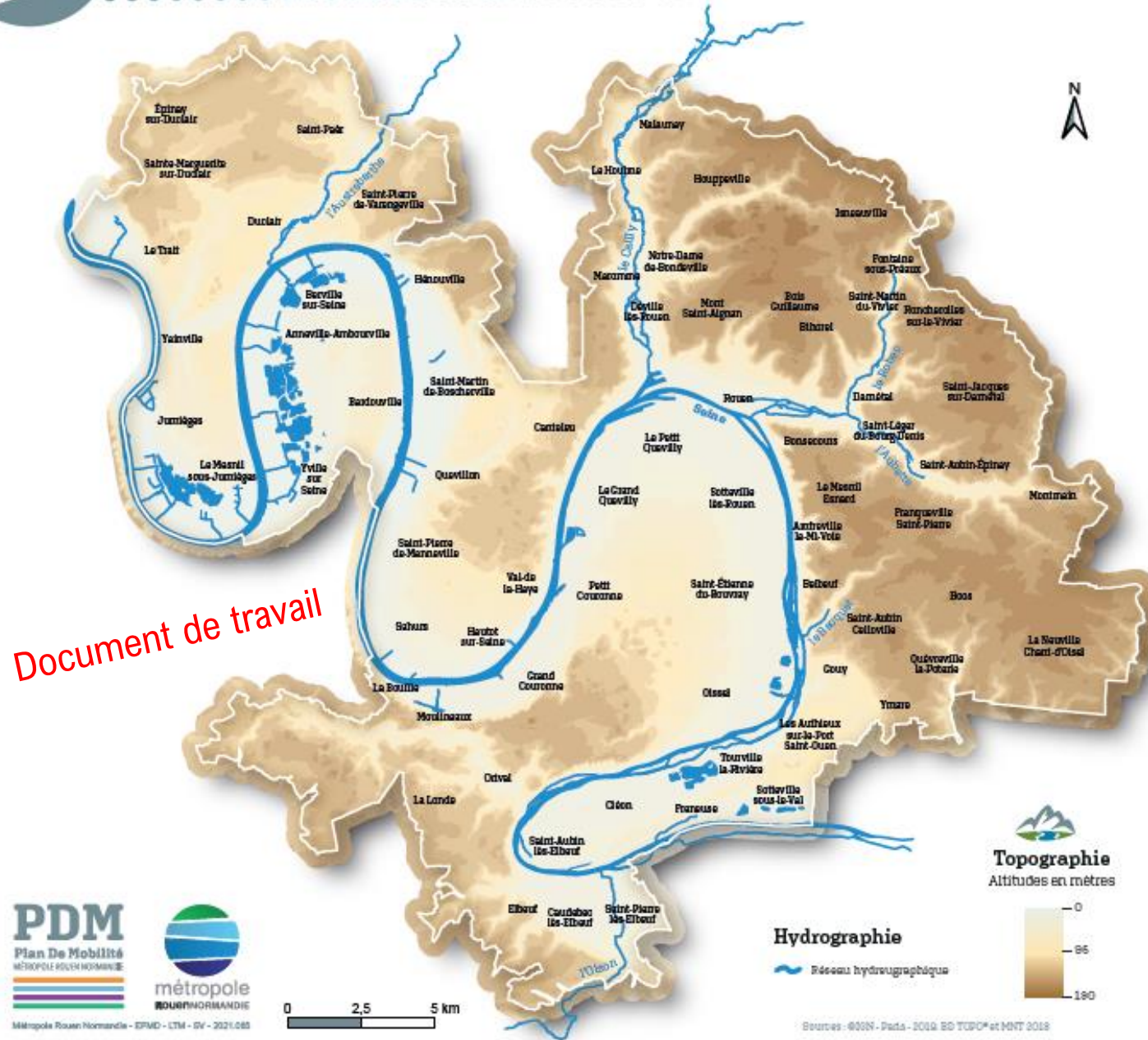
Bassins de vie



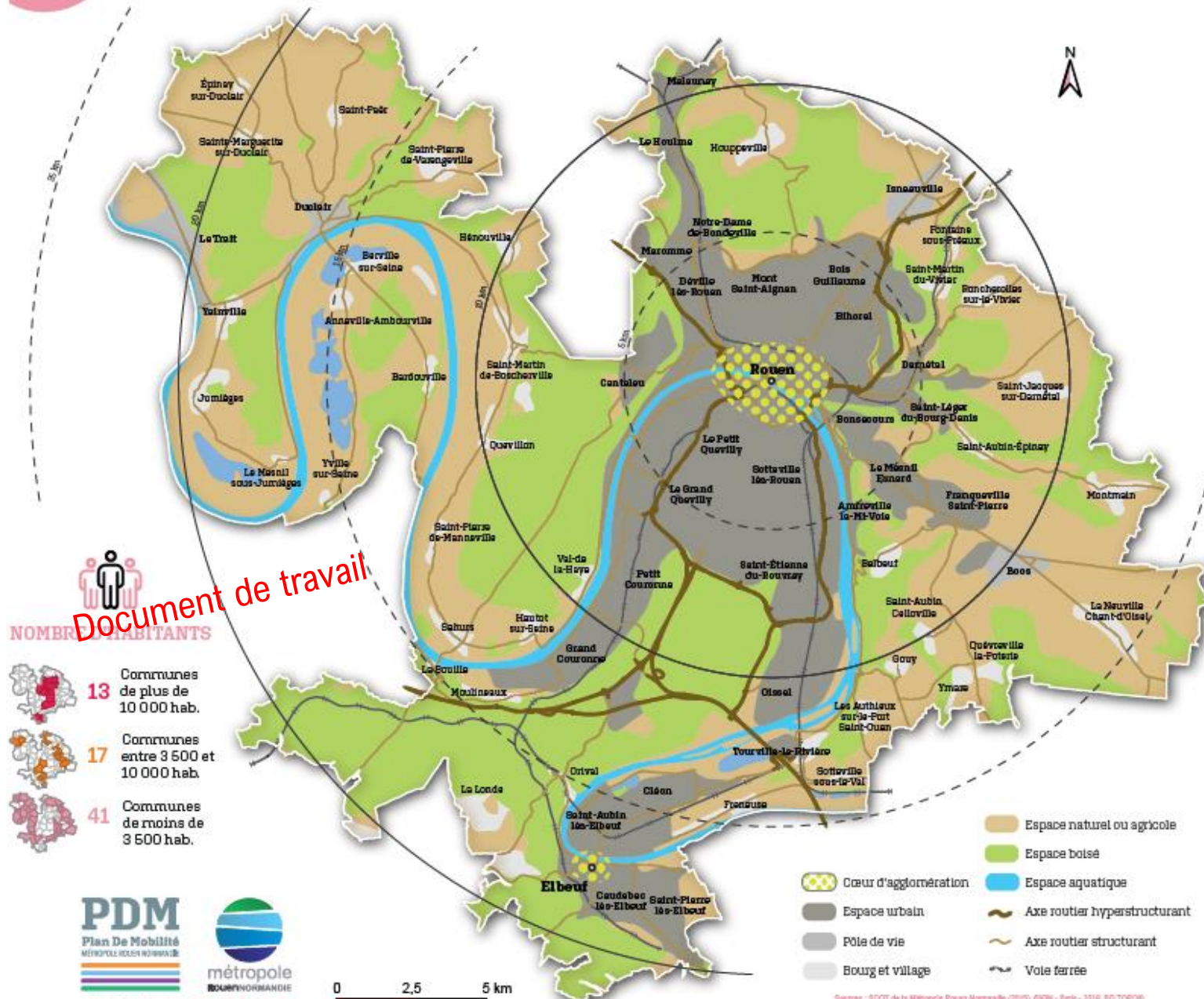


Document de travail



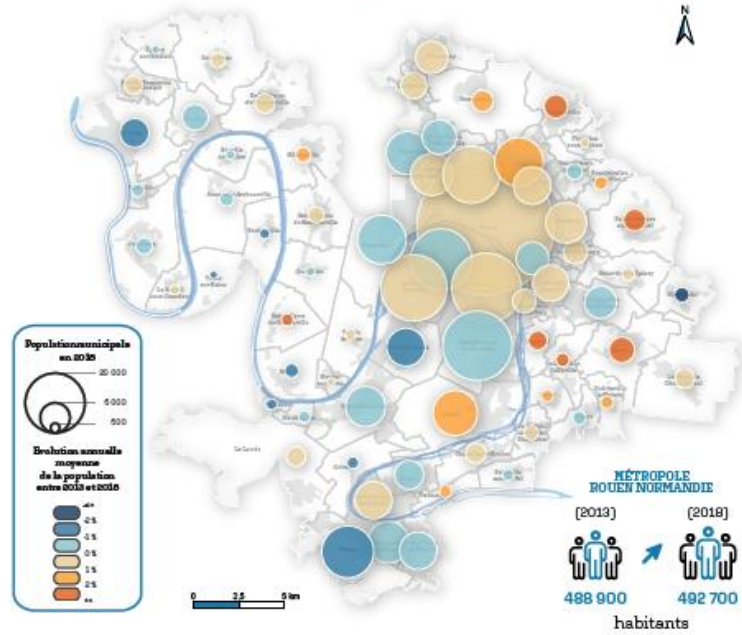




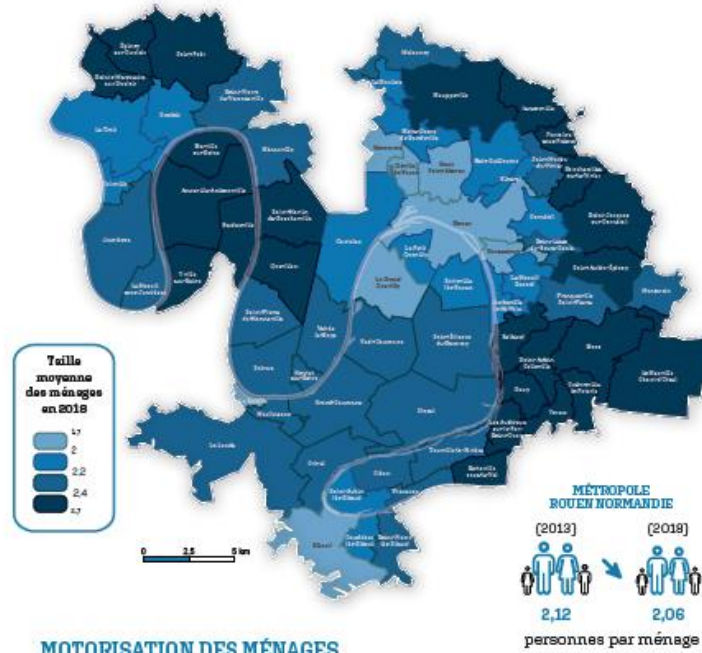




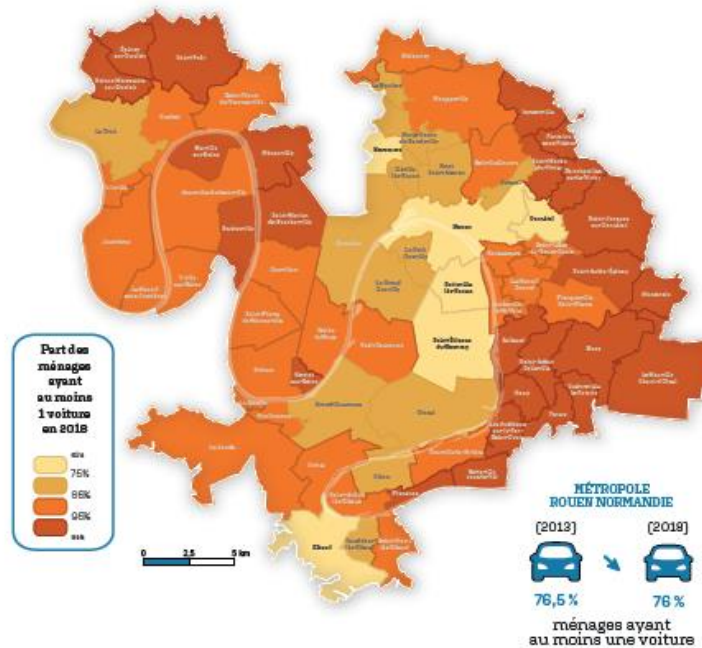
**ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE**



**TAILLE MOYENNE DES MÉNAGES**

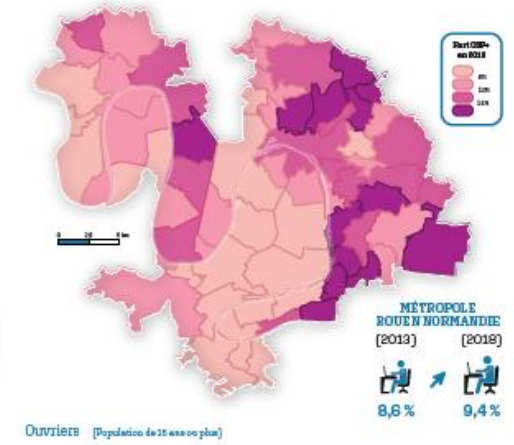


**MOTORISATION DES MÉNAGES**

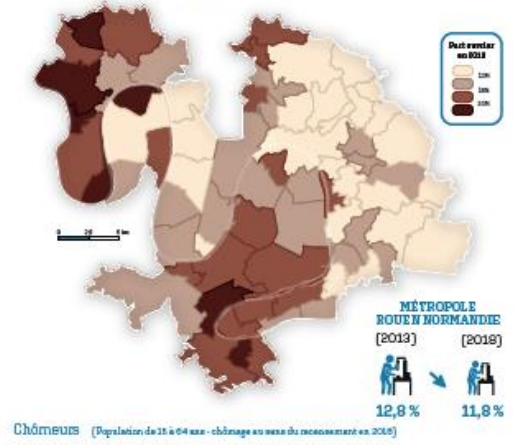


**POPULATION ACTIVE**

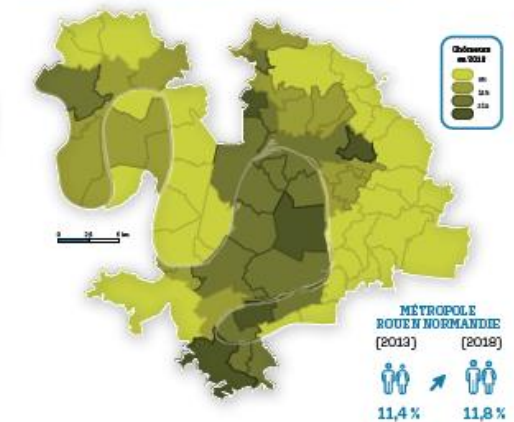
Cadres et professions intellectuelles supérieures (Population de 25 ans ou plus)



Ouvriers (Population de 16 ans ou plus)



Chômeurs (Population de 16 à 64 ans - chômage au sens du recensement en 2018)



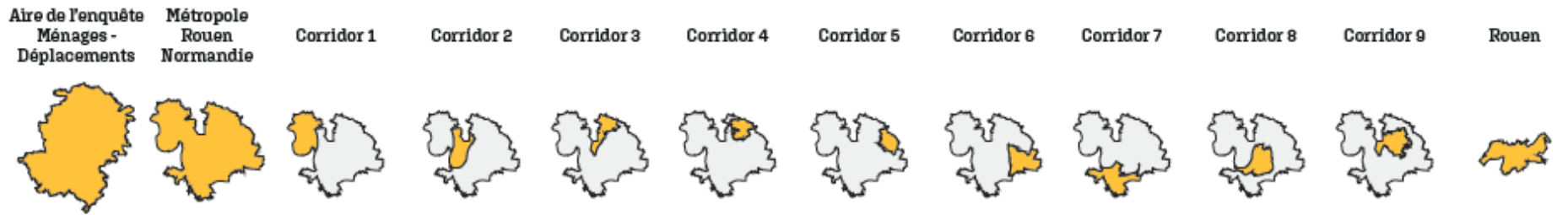
Document de travail



# MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE

Motifs de déplacement (Enquête Ménages - Déplacements 2017)

Document de travail



**Nombre de déplacements quotidiens**  
*(hors déplacements réalisés à l'extérieur des zones de référence)*

2 430 000	1 680 000	57 000	31 000	188 000	170 000	67 000	122 000	180 000	479 000	873 000	388 000
-----------	-----------	--------	--------	---------	---------	--------	---------	---------	---------	---------	---------

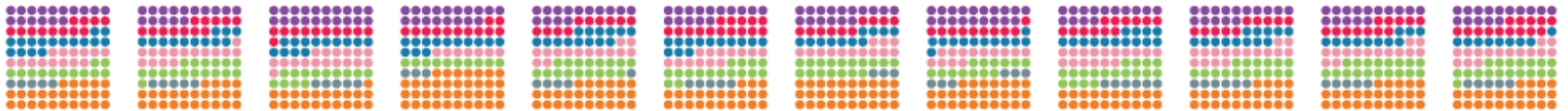
**Nombre de déplacements moyen par jour et par résident**

3,61	3,70	2,98	3,78	3,91	3,79	3,68	3,46	3,50	3,82	3,77	3,71
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

 **Distance moyenne d'un déplacement**



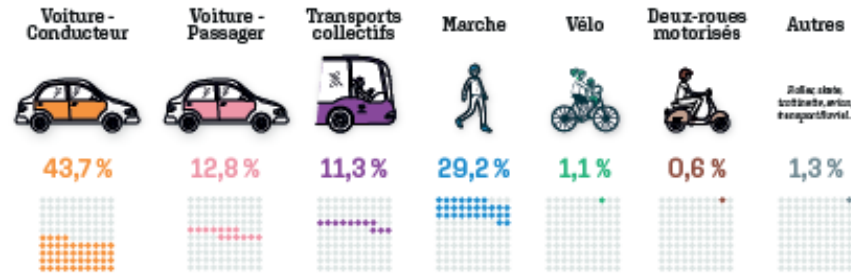
**Motifs des déplacements**





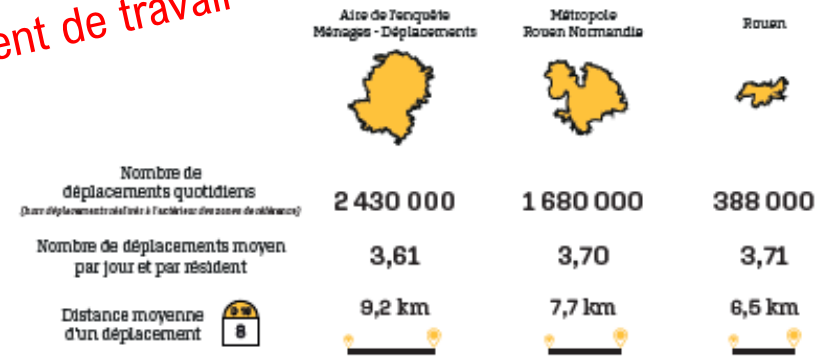
**PARTS MODALES**

(ENQUÊTE MÉNAGES - DÉPLACEMENTS 2017)

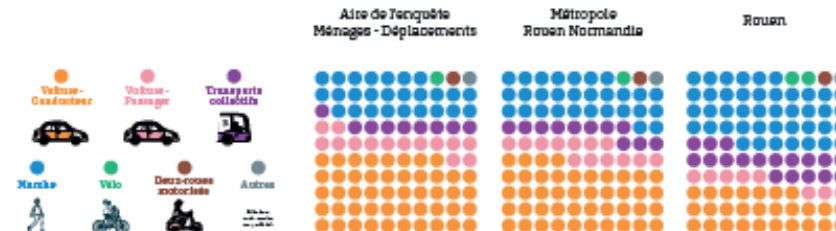


Document de travail

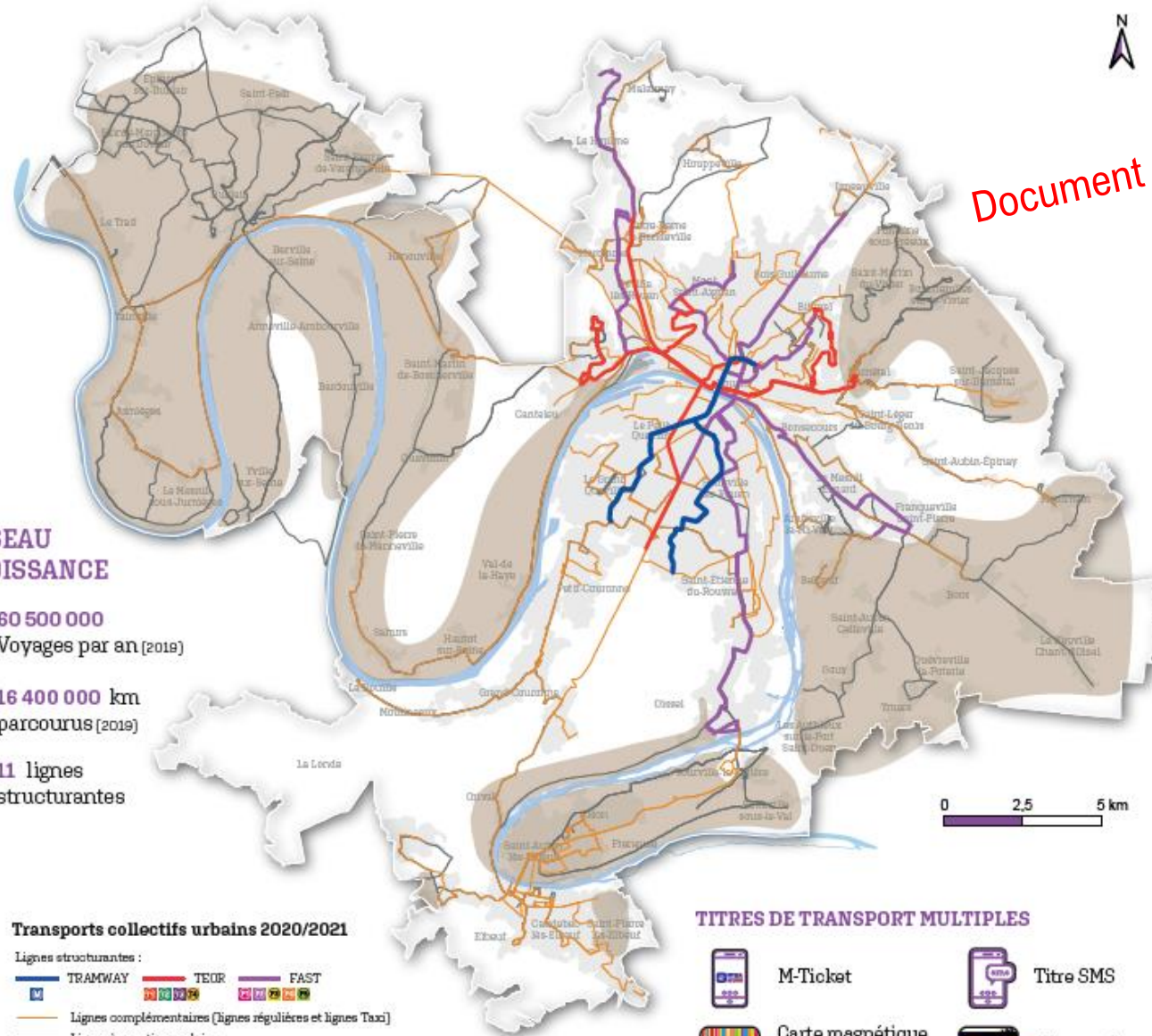
**MOBILITÉ GLOBALE PAR SECTEURS**



**PARTS MODALES PAR SECTEURS**







Document de travail

### UN RÉSEAU EN CROISSANCE



60 500 000  
Voyages par an (2019)



16 400 000 km  
parcourus (2019)



11 lignes  
structurantes

### Transports collectifs urbains 2020/2021

Lignes structurantes :

TRAMWAY TEOR FAST

Lignes complémentaires (lignes régulières et lignes Taxi)

Lignes à vocation scolaire

Transport à la demande (fil'o'r et Allobus - 44 communes)



### TITRES DE TRANSPORT MULTIPLES



M-Ticket



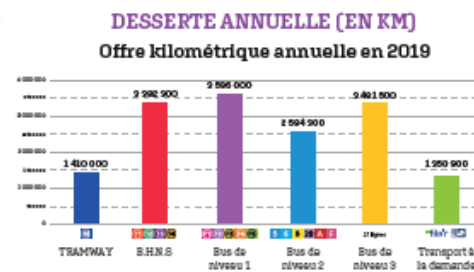
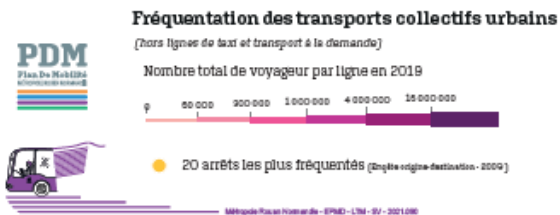
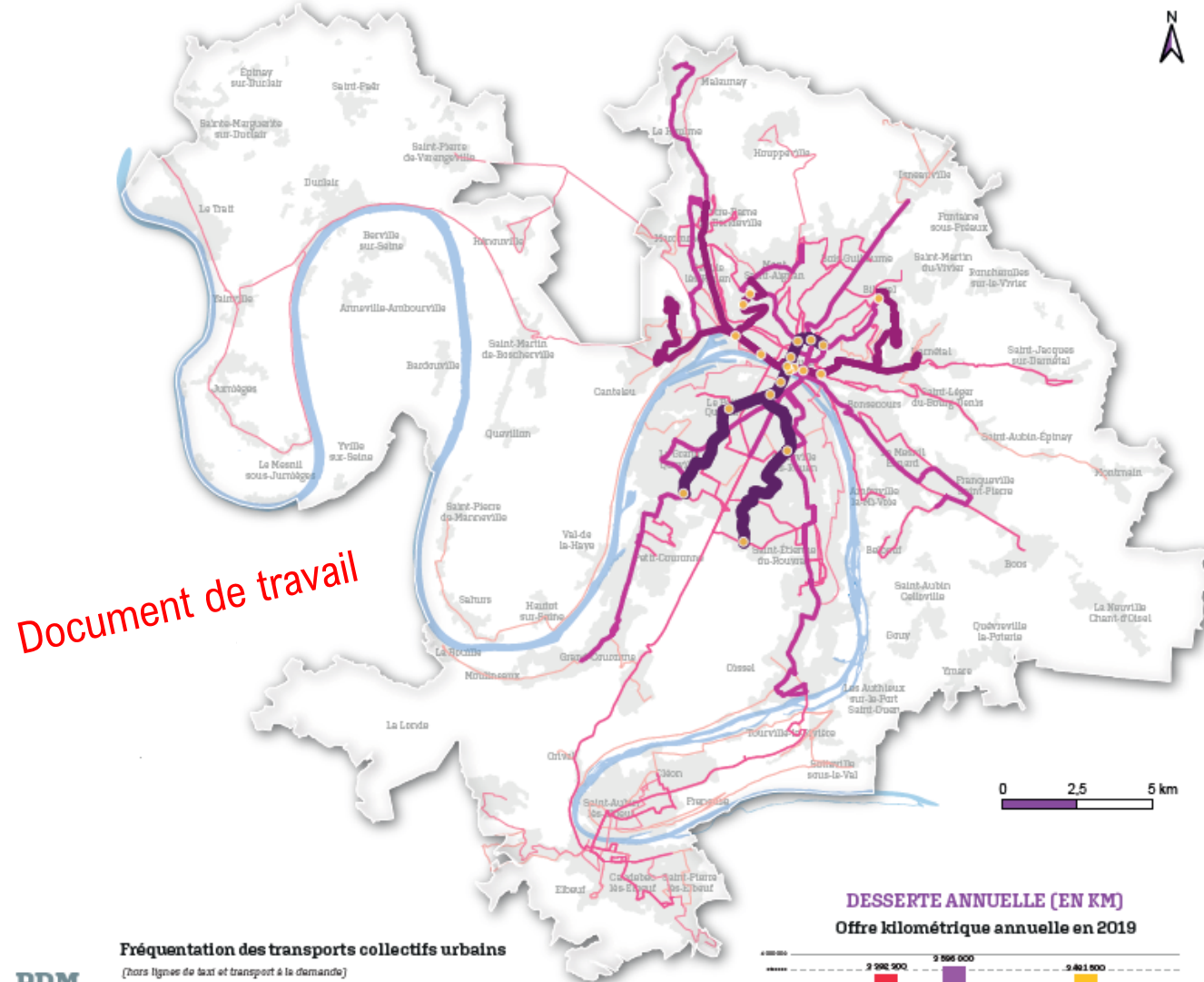
Titre SMS



Carte magnétique  
(Astuce ou Atoumod)

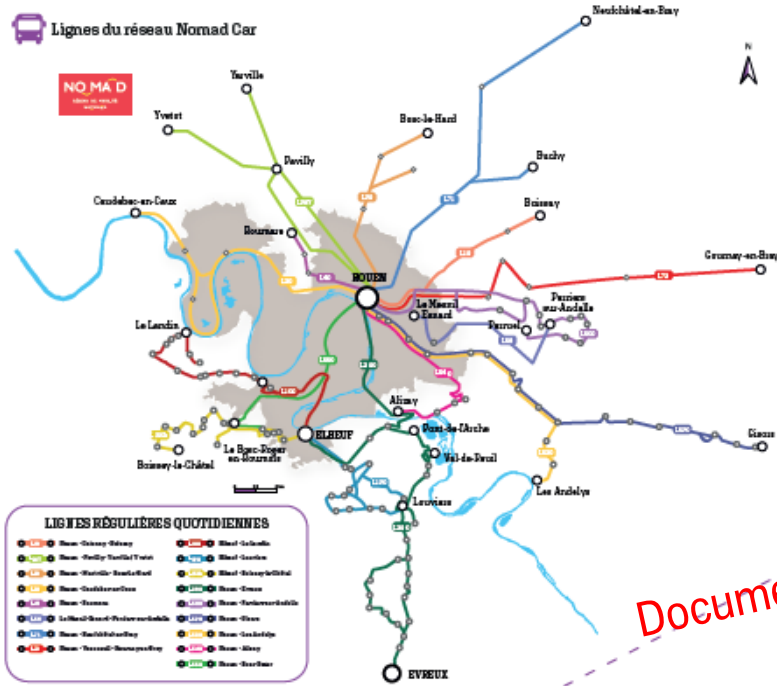


Titre papier



Sources : Métropole Rouen Normandie, ©IGN - Paris - 2019, BD TOPO\*, Réseau ASTUCE

## Lignes du réseau Normad Car



## Lignes du réseau FlixBus

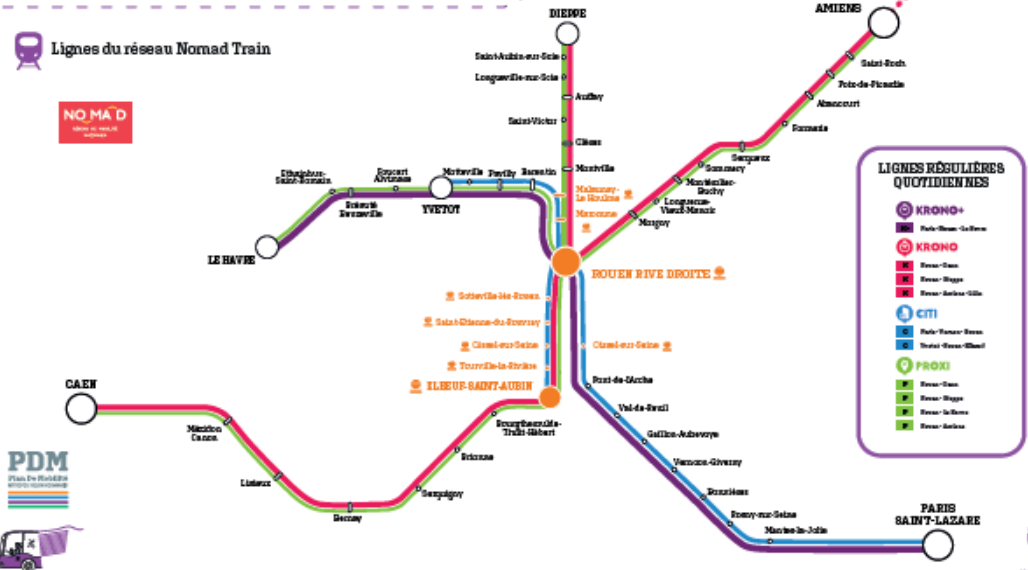


## Lignes du réseau BlablaCar Bus



Document de travail

## Lignes du réseau Normad Train





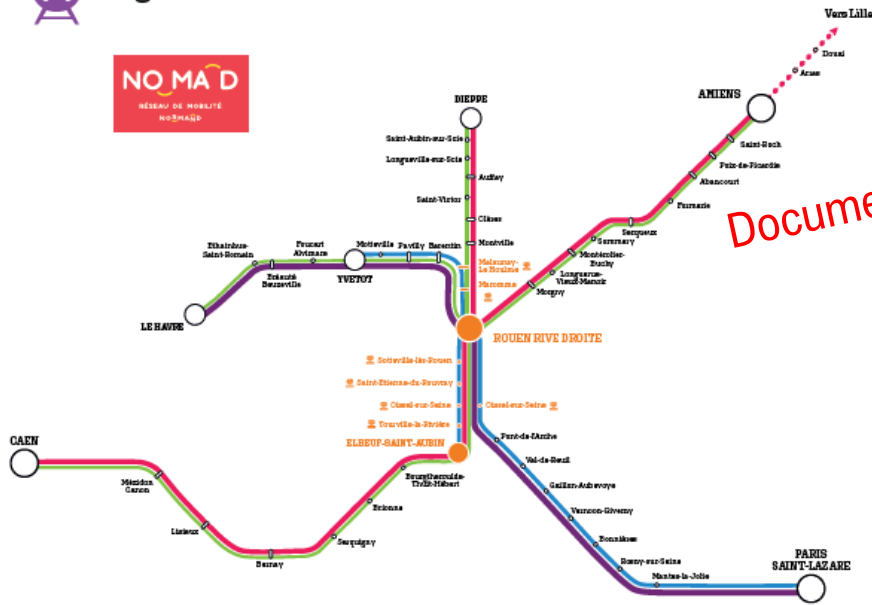


# LE RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS INTERURBAINS

## la fréquentation des lignes du réseau Nomad Train



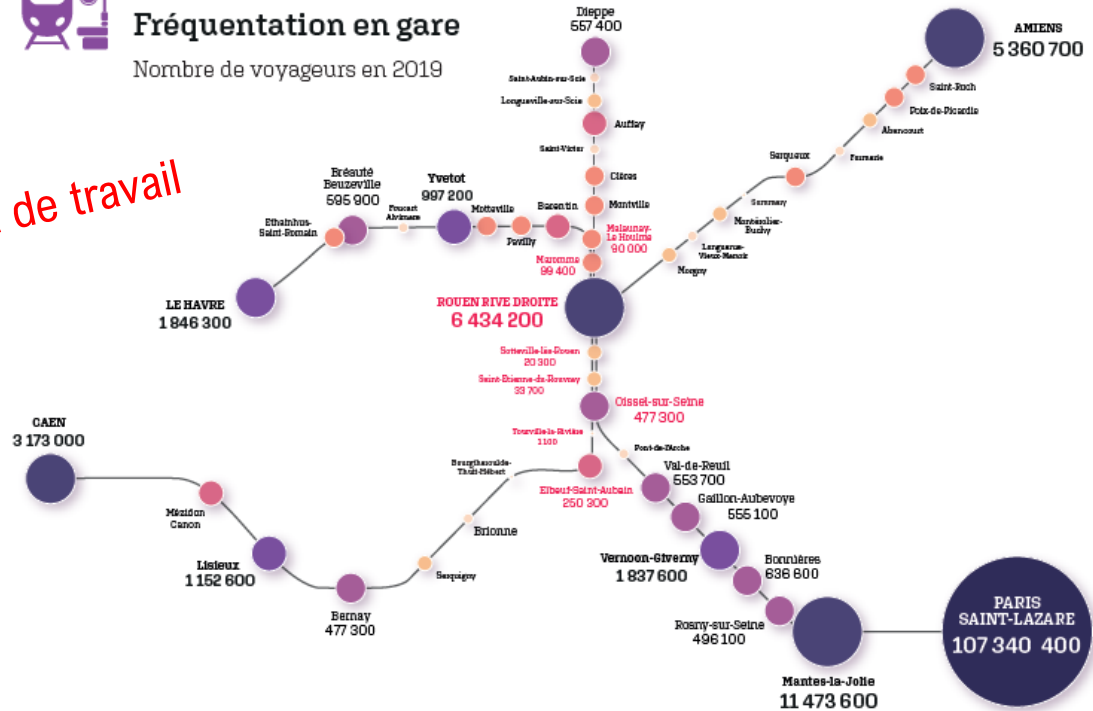
### Lignes du réseau Nomad Train



### Fréquentation en gare

Nombre de voyageurs en 2019

Document de travail



### Fréquentation du TER par axe

Nombre de voyageurs.km en 2019

*[unité de mesure qui équivaut au transport d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre]*



### Fréquentation du TER par section de ligne

Nombre de voyages en 2019

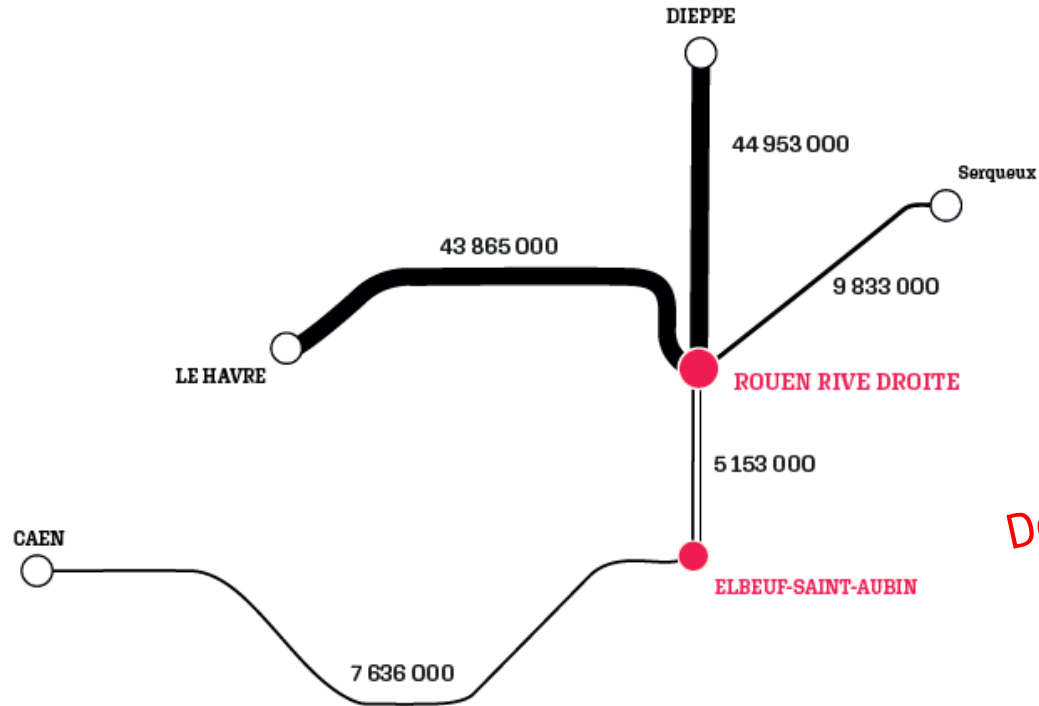
*[Les données cumulent les deux sens de circulation. Il s'agit du nombre de voyageurs passant sur la section : le trajet peut ensuite se poursuivre. Ainsi, pour un trajet Rouen-Dieppe, sont comptabilisés un voyage sur la section Rouen-Clères et un autre sur Clères-Dieppe.]*



## Fréquentation du TER par axe

Nombre de voyageurs.km en 2019

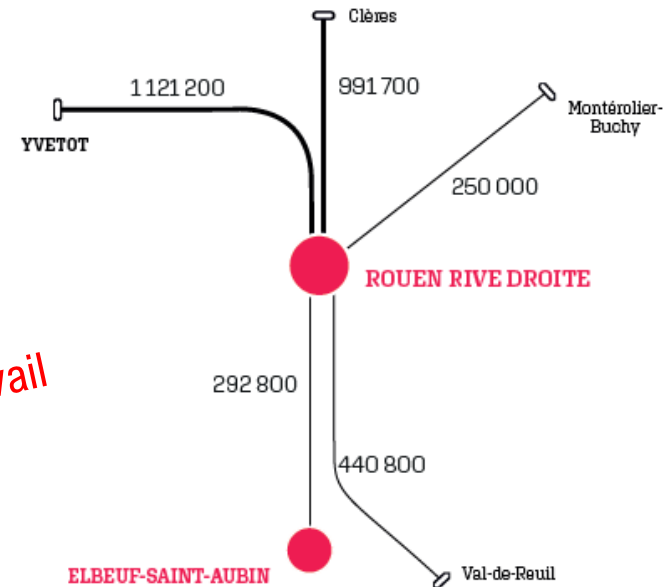
(unité de mesure qui équivaut au transport d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre)



## Fréquentation du TER par section de ligne

Nombre de voyages en 2019

(Les données cumulent les deux sens de circulation. Il s'agit du nombre de voyageurs passant sur la section : le trajet peut ensuite se poursuivre. Ainsi, pour un trajet Rouen-Dieppe, sont comptabilisés un voyage sur la section Rouen-Clères et un autre sur Clères-Dieppe.)

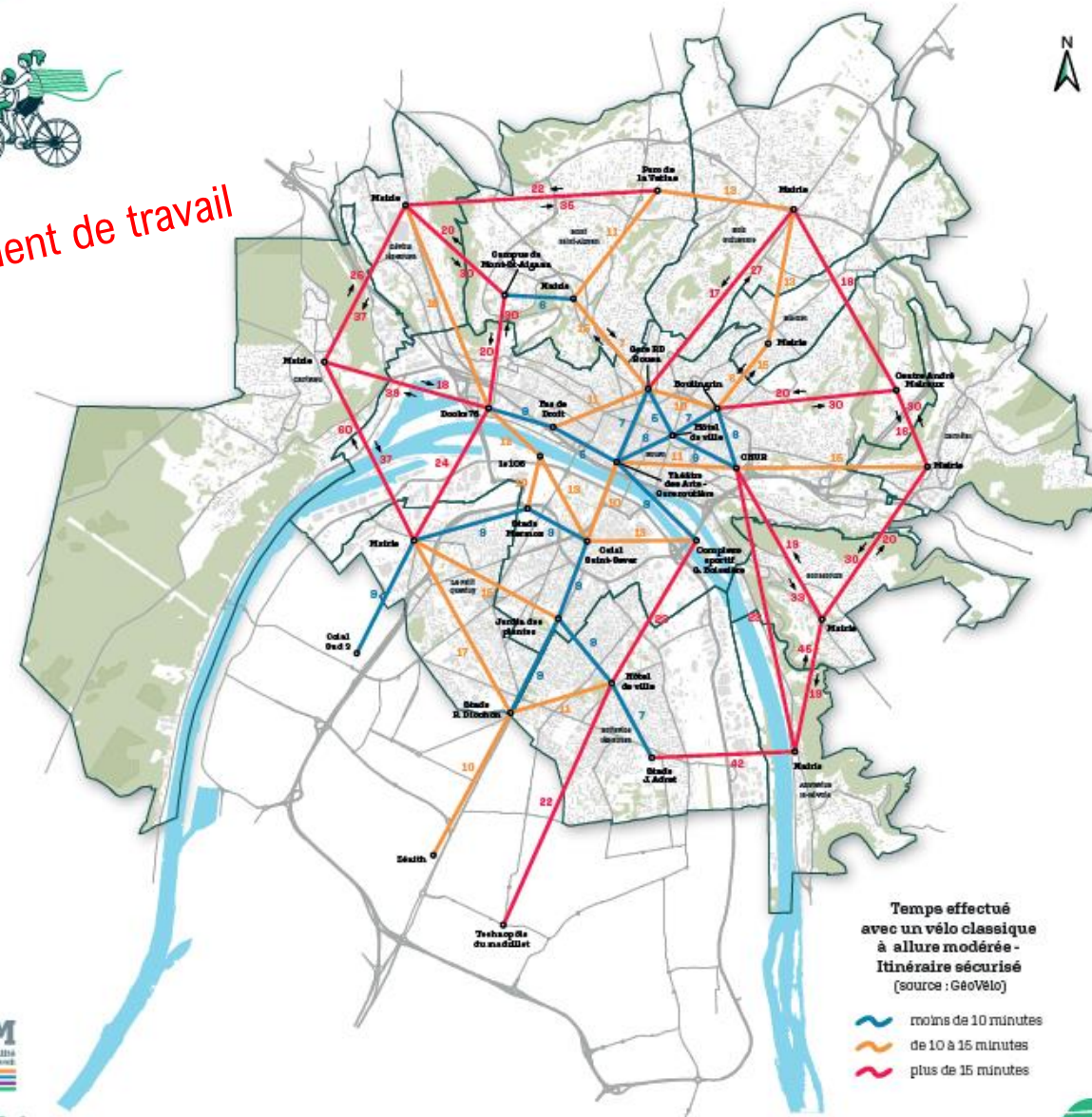


Document de travail





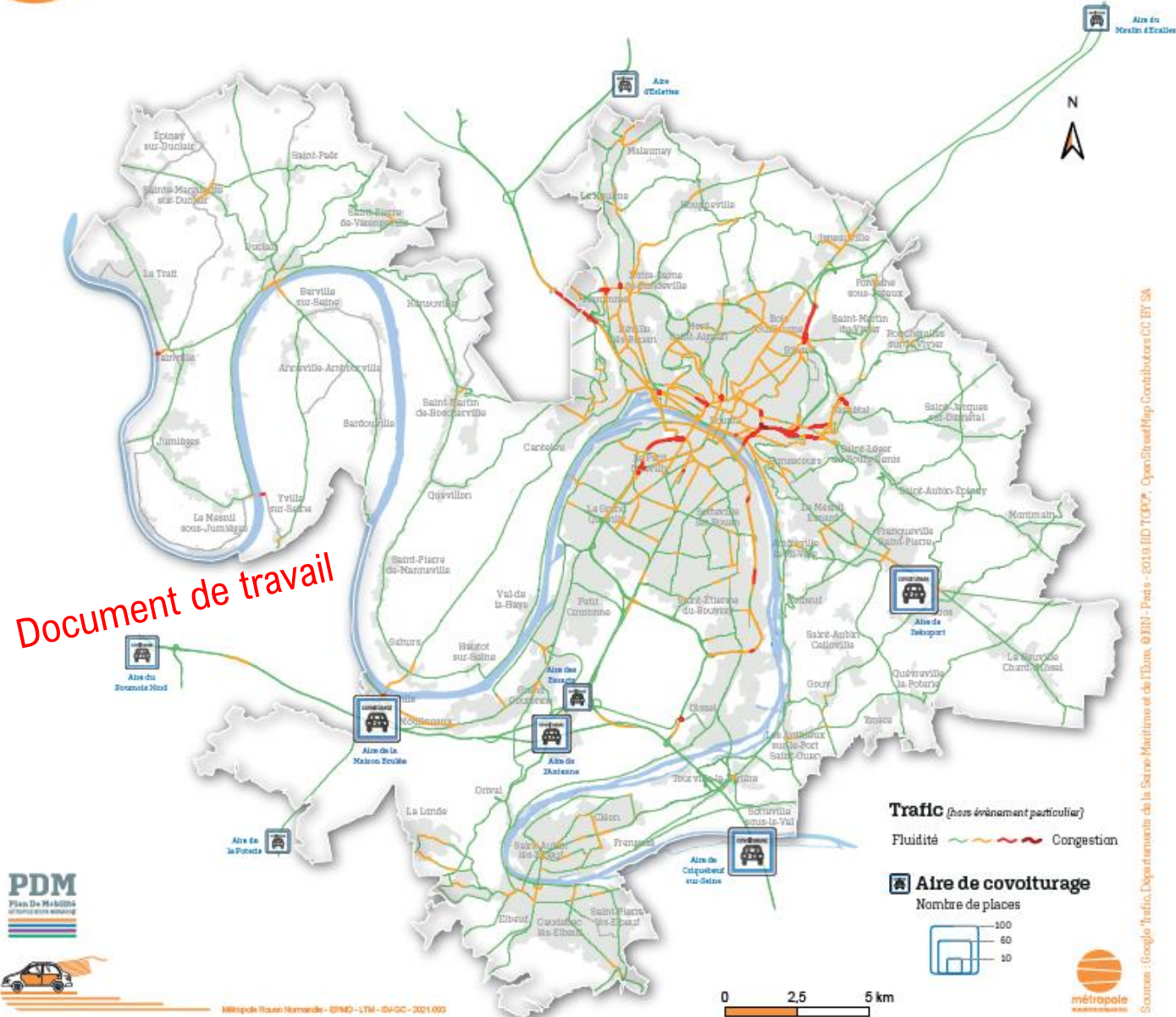
*Document de travail*



Source : M. Etropolskyan, Rouennormandie, 06/11/11 - Paris - 100 m, 10/11/11, OpenStreetMap, Contributions 02/11/11



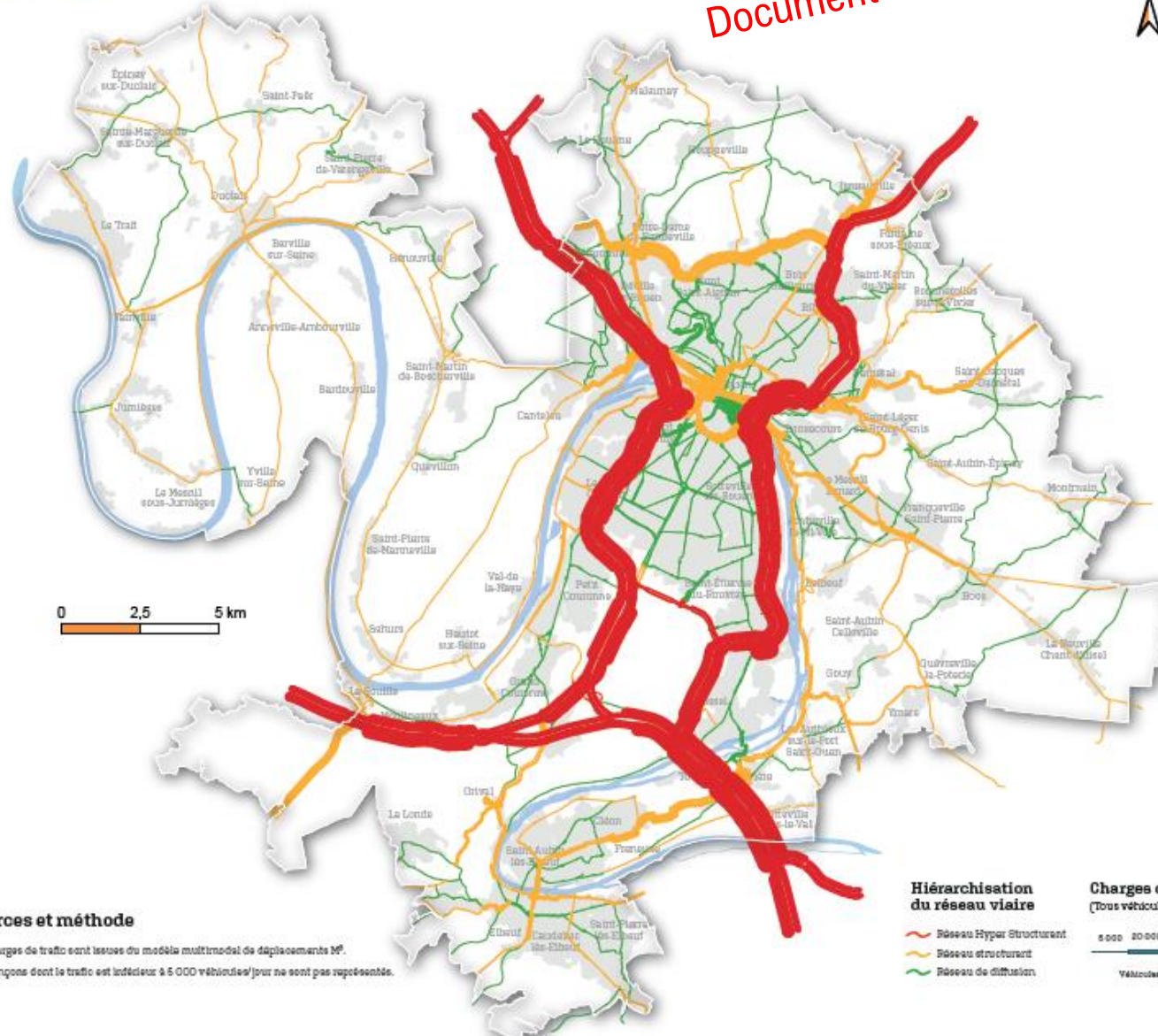






Charges de trafic journalières - tous véhicules

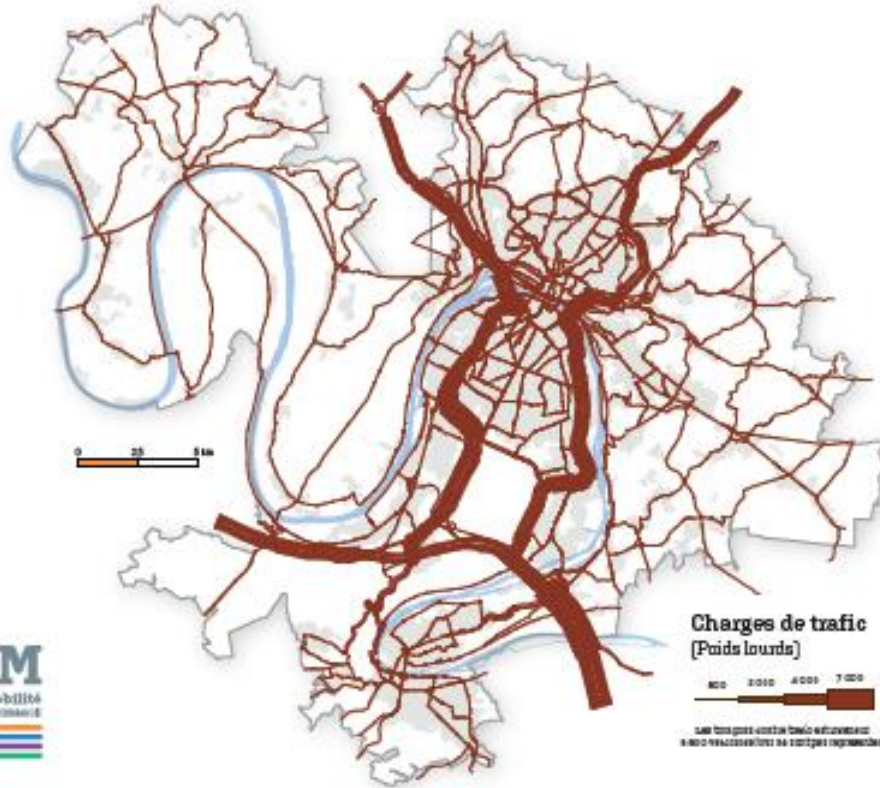
Document de travail







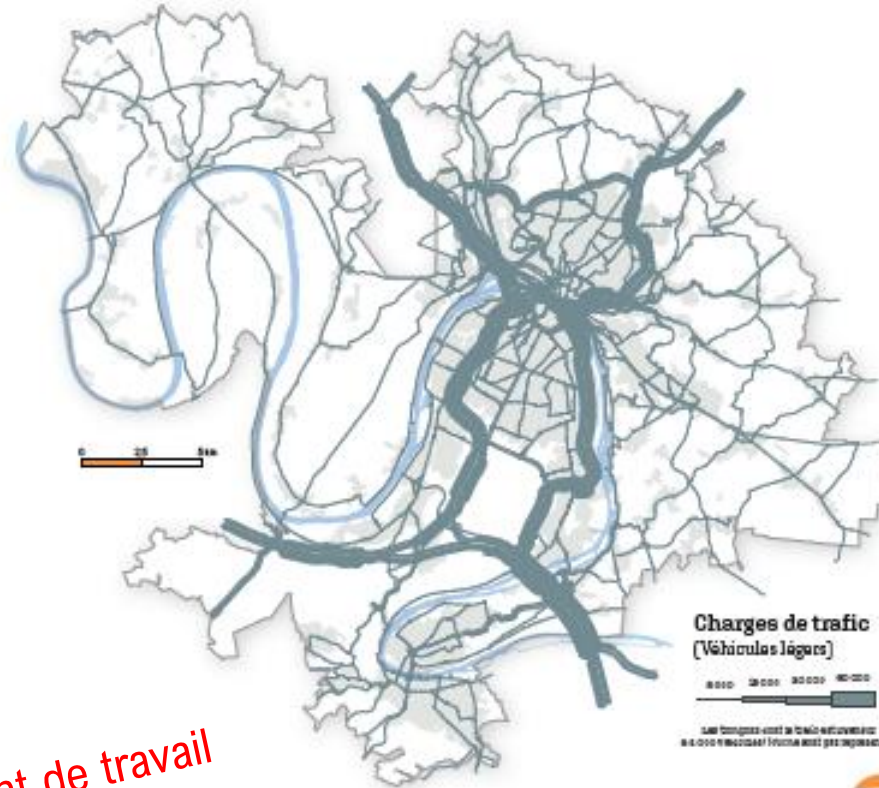
### Charges de trafic journalières - poids lourds



Métropole Rouen Normandie - EPMD - LTM - BR-GC - 2021.003



### Charges de trafic journalières - véhicules légers



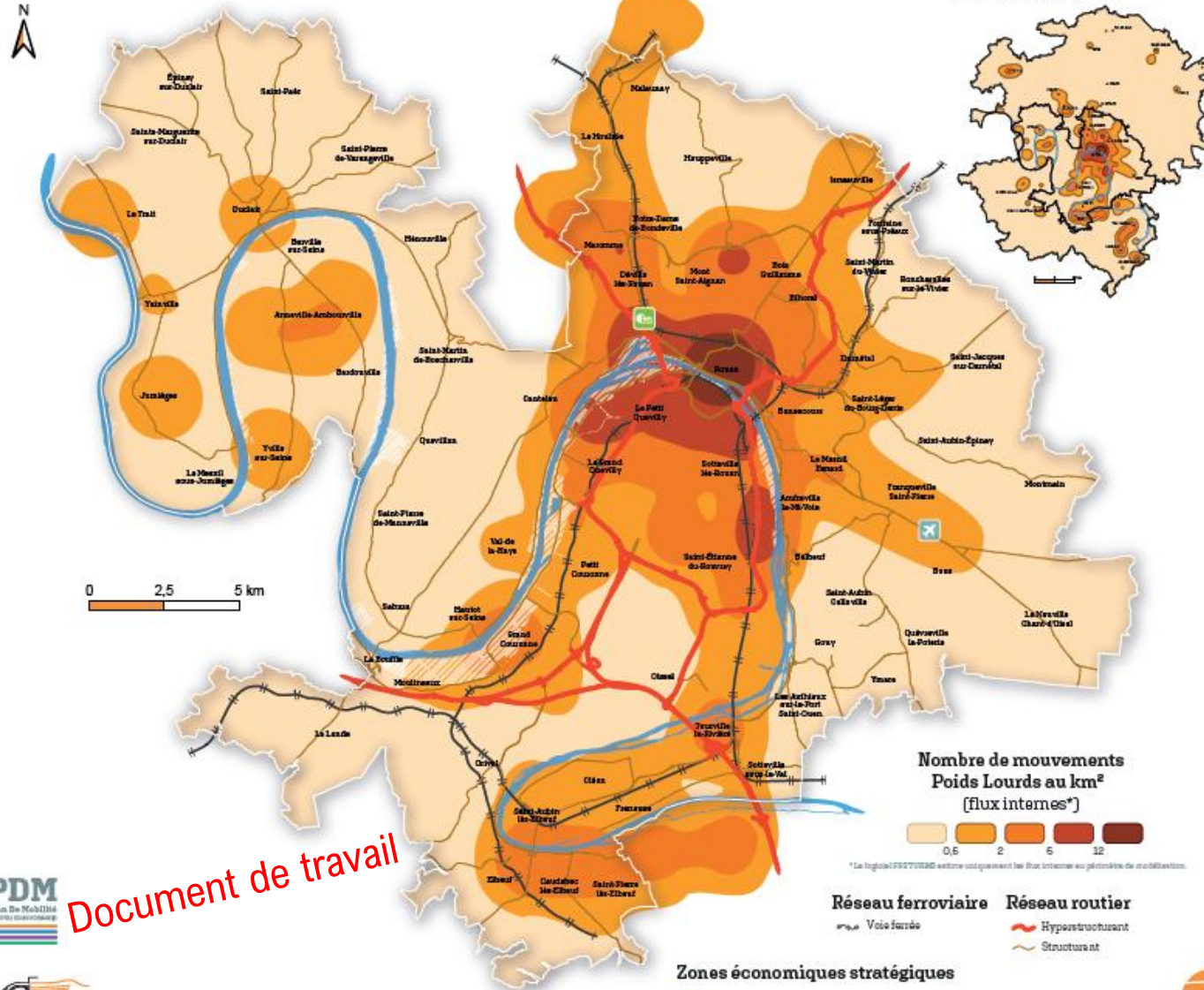
Document de travail



Source : Métropole Rouen Normandie - ©IGN - Paris - 2014 ED TOPO\*, OpenStreetMap, Contraintes CC BY SA



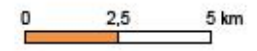
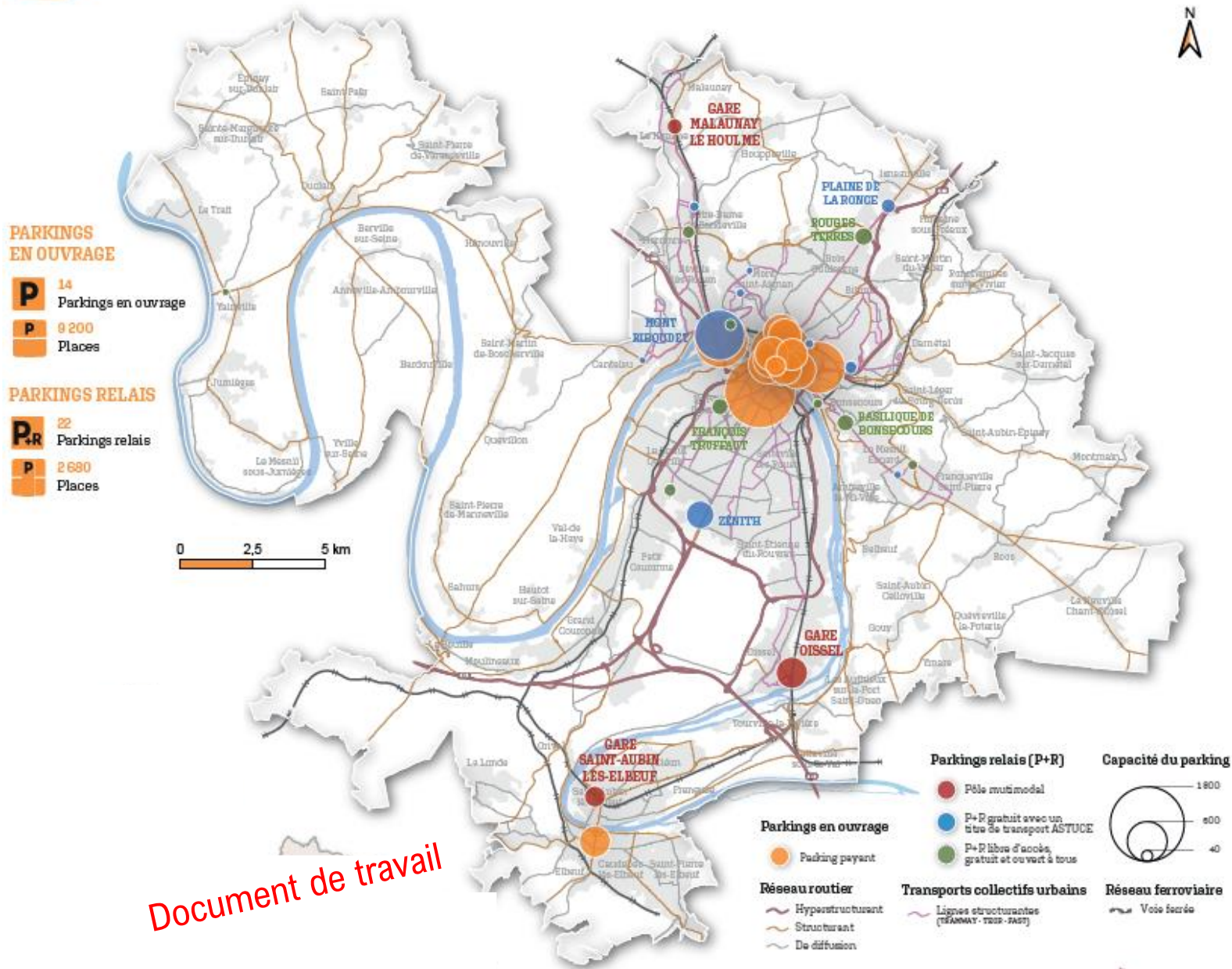
Périmètre du modèle multimodal de déplacements M<sup>3</sup>



Document de travail







- Parkings en ouvrage**
  - Parking payant
- Parkings relais (P+R)**
  - Pôle multimodal
  - P+P gratuit avec un titre de transport ASTUCE
  - P+P libre d'accès, gratuit et ouvert à tous
- Réseau routier**
  - Hyperstructurant
  - Structurant
  - De diffusion
- Transports collectifs urbains**
  - Lignes structurantes (TEA/MAY - T202 - P202)
- Réseau ferroviaire**
  - Voie ferrée

© OpenStreetMap Contributors CC BY SA

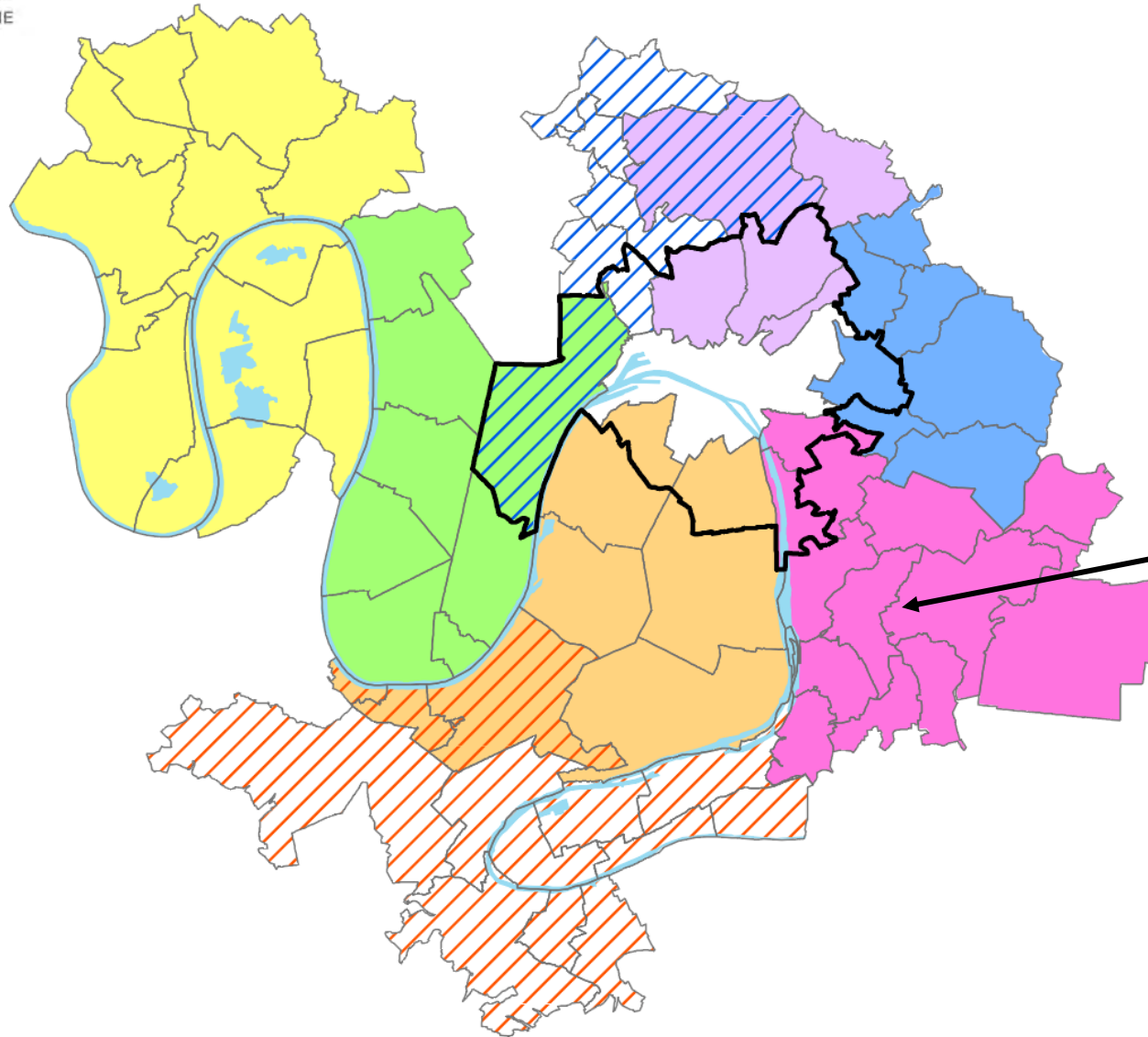


# Concertation Mobilités : Le Plan de Mobilité

## Deuxième série d'ateliers par corridor avec les élus

Corridor 6 – 22 septembre 2021

# Corridor 6 : 22 septembre 2021



**Bonsecours**

**Amfreville-la-Mivoie**

**Le Mesnil-Esnard**

**Franqueville-Saint-Pierre**

**Belbeuf**

**Saint-Aubin-Celloville**

**Gouy**

**Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen**

**Ymare**

**Quevreville-la-Poterie**

**Le Neuville-Chant-d'Oisel**

**Boos**

**Montmain**



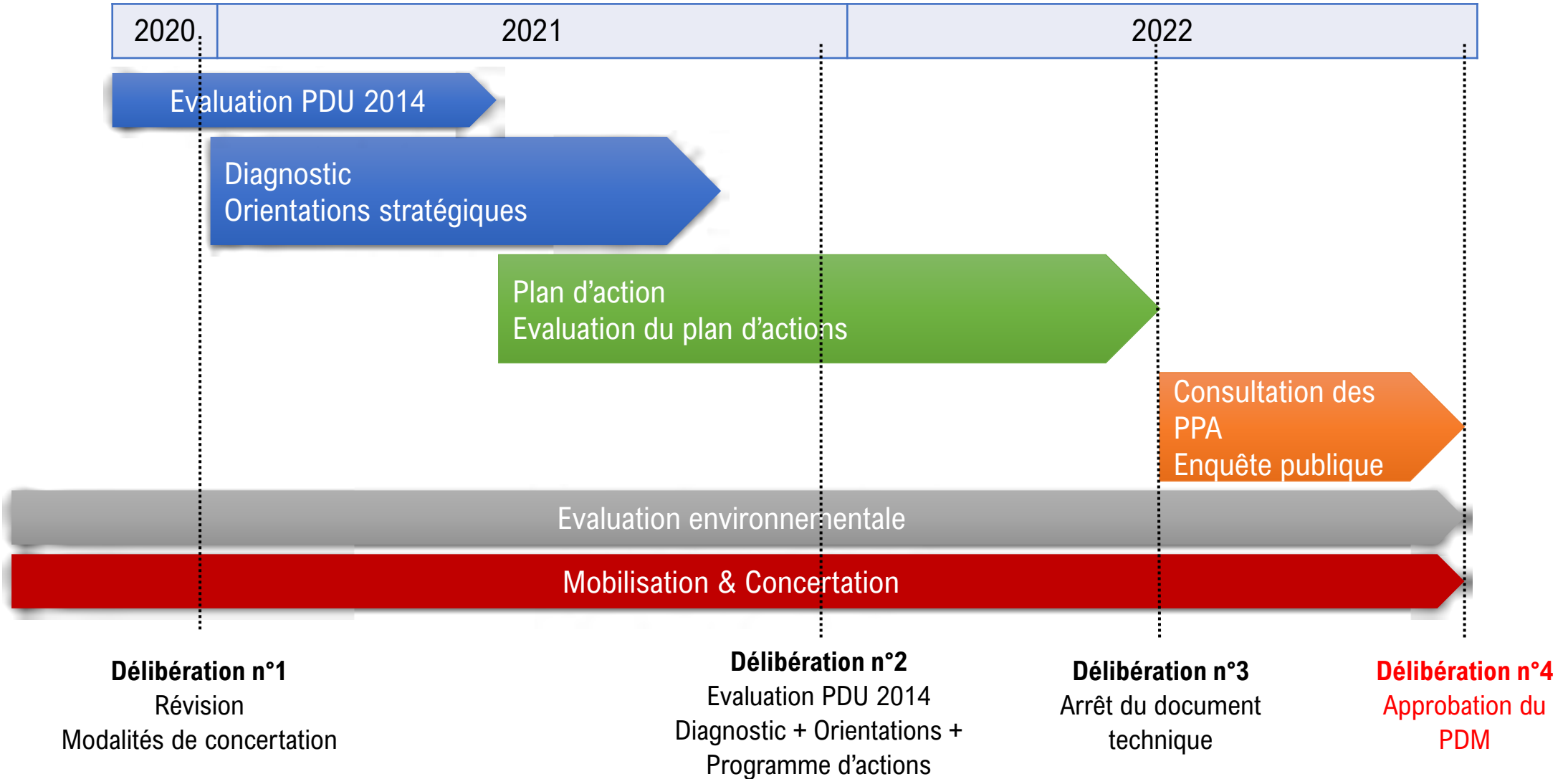
# Ordre du jour

- **Introduction**
- **Planning global de la révision du PDM**
- **Pour diffuser la concertation: le kit de participation**
- **Les grands enjeux**
- **Echanges : comment répondre à ces enjeux ?**

## Cyrille Moreau

Vice-président de la Métropole Rouen Normandie en charge des transports, des mobilités d'avenir et des modes actifs de déplacement

# Planning global de la révision du PDM



# Pour diffuser la concertation: le kit de participation



**Une grande concertation ouverte à tous !**

Grand public

Acteurs locaux

Élus des territoires

Un comité citoyen

Des ambassadeurs

## #1 Diagnostic & grandes orientations

Mars – juillet 2021

Mars – mai 2021

### Ateliers par corridors

N°1 : Diagnostic et enjeux du PDM  
N°2 : Reempo' TC

Juin- juillet 2021

- Rencontres de proximité
- Questionnaire en ligne
- Appel à volontaires (Comité citoyen et Ambassadeurs)

Juillet 2021

- Séminaire et balade à vélo
- Questionnaire en ligne

## #2 Axes & actions

Septembre – novembre 2021

Octobre 2021

### Ateliers par corridors

N°3 : Axes et actions du PDM

Septembre 2021

### Rencontres de proximité

18-20 Septembre 2021

### Forum I « Orientations »

Ateliers

Comité citoyen

Ambassadeurs

### Kits de contribution

Novembre 2021

### Forum II « Actions »

Ateliers

## #3 Restitution

Février 2022

### Evènement de restitution

Poursuite de la concertation



<https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr/concertation-publique/mobilites-ca-bouge>

# Pour diffuser la concertation: le kit de participation

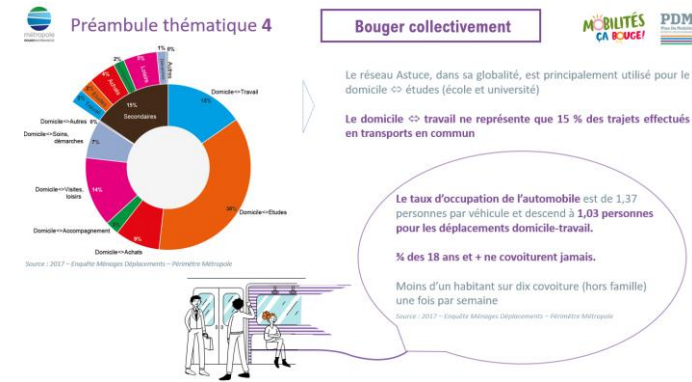
Le kit comprend :

Du matériel d'animation

Un guide d'organisation



## Une présentation Ppt





## Les thématiques :

**Bouger mes habitudes**

**Bouger dans l'espace public**

**Bouger à tous les âges**

**Bouger collectivement**

**Bouger ailleurs**

**Bouger les transports de  
marchandises**

**Bouger vers le 100% EnR**

**Bouger librement... thématique ouverte**

## Exemple d'utilisation du matériel d'animation

### Carte axe thématique

Carte Axe Thématique 1

**BOUGER MES HABITUDES**



Quelques questions pour vous aider dans votre réflexion:

- Qu'est ce qui détermine vos moyens de déplacements au quotidien ?
- Pourrais-je me déplacer autrement ? Sous quelles conditions ?
- Comment faciliter un déplacement où se combinent plusieurs modes de déplacements ?

Le carte Axe Thématique vous permet de prendre connaissance des questions principales qui se posent sur la thématique.



### Fiche de participation individuelle

Fiche de participation individuelle 1

**BOUGER MES HABITUDES**

J'écris ici mes idées pour renforcer les stratégies de mobilité:

Idée 1: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

Idée 2: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

Idée 3: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

Le carte Axe Thématique vous permet de prendre connaissance des questions principales qui se posent sur la thématique.



### Fiche de participation collective

Fiche de participation collective 1

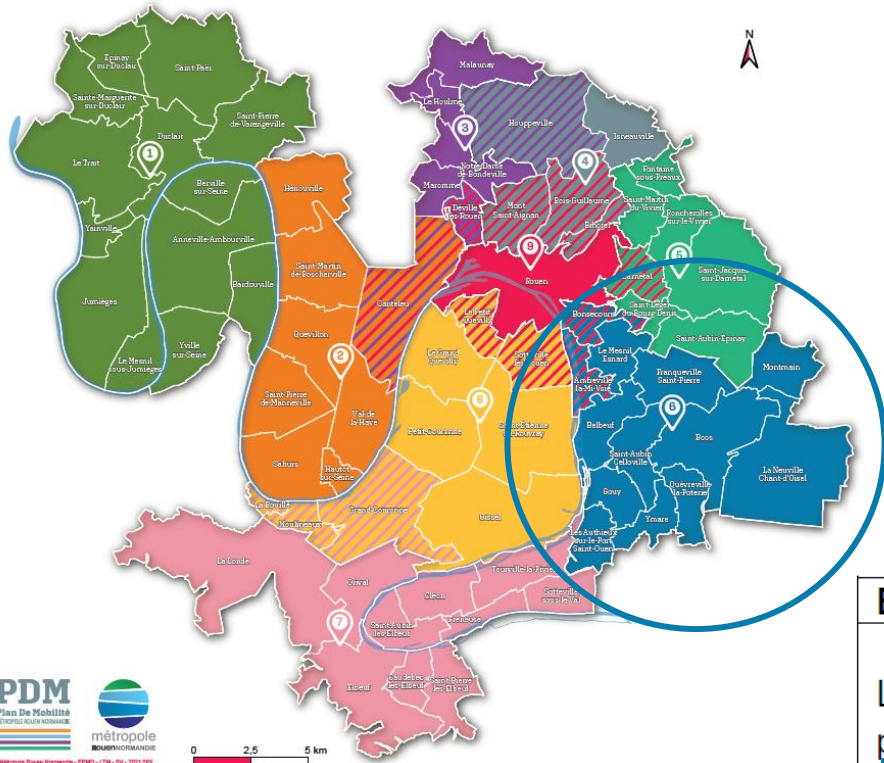
**BOUGER MES HABITUDES**

Écrivons ici les idées retenues par l'équipe pour renforcer les stratégies de mobilité:

	Titre	Description	Leviers ↑	Freins ↓
1				
2				

Proposition favorite de notre équipe: n°

# Les grands enjeux



## Plateau Rive Est

**Urbaines comme rurales**  
**Pénétrantes routières**  
**Bout de ligne**  
**Rabattement depuis véhicule particulier**  
**Perméabilité vers le fleuve**  
**Des charges de trafic qui fragmentent**  
**La vitesse a tendance à isoler le territoire**

### En quelques lignes...

Le corridor 6, depuis des communes urbaines à d'autres plus rurales, est développé autour des pénétrantes routières permettant de rejoindre la centralité rouennaise depuis l'Est, entre plateau et rive de Seine. Les coteaux dispersent d'ailleurs certains tissus urbains.

La limite périurbaine interroge l'attractivité de l'offre en transports collectifs pour les communes en bout de ligne et soulève l'enjeu du rabattement depuis le véhicule particulier.

La Seine couplée au relief interroge la perméabilité du corridor vers le fleuve.

L'armature routière du corridor induit des charges de trafic qui ont tendance à fragmenter le tissu urbain et à se diluer sur les voiries communales ; la vitesse a d'ailleurs tendance à isoler ce territoire.

Cet enjeu prend une dimension supplémentaire à travers les trafics poids-lourds en transit à l'échelle de ce secteur.

## CORRIDOR PLATEAU / RIVE EST



### QUELQUES CHIFFRES



13 communes



97 km<sup>2</sup>



38 873 habitants (2018)

AMFREVILLE-LA-MI-VOIE,  
LES AUTHIEUX-SUR-LE-PORT-SAINT-OUEN,  
BELBEUF,  
BONSECOURS,  
BOOS,

GOUY,  
LE MESNIL-ESNARD,  
MONTMAIN,  
LA NEUVILLE-CHANT-D'OISEL,  
FRANQUEVILLE-SAINT-PIERRE,

QUÉVREVILLE-LA-POTERIE,  
SAINT-AUBIN-CELLOVILLE,  
YMARE



### MOBILITÉ

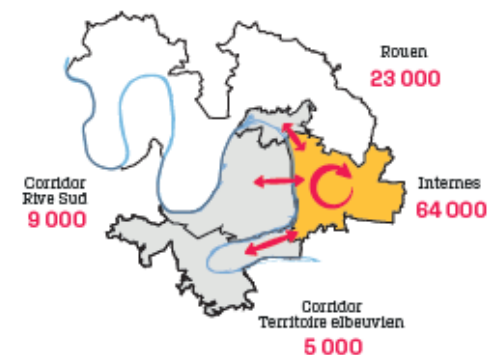
(ENQUÊTE MÉNAGES - DÉPLACEMENTS 2017)

**122 000**  
déplacements quotidiens  
(hors déplacements réalisés à l'extérieur des zones de référence)

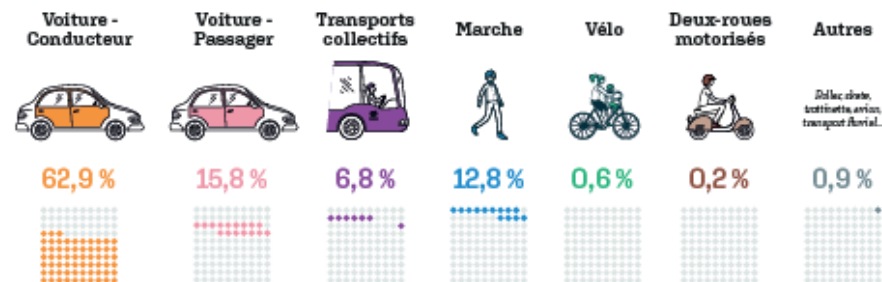
**3,46**  
déplacements moyen  
par jour et par résident

**10,5 KM**  
distance moyenne  
d'un déplacement

### Principaux déplacements des résidents métropolitains



### PARTS MODALES



## 2 objectifs:

- En séance: votre traduction des enjeux sur votre territoire
- Pour la suite: mise à disposition de matière pour prolonger les discussions  
*Mise à disposition atlas cartographique (cf. Annexes)*



# Echanges: comment répondre à ces enjeux ?

Enjeux	Contexte stratégique	Orientations opérationnelles
<b>Le changement de comportement</b> <i>Evolution des pratiques...</i>	Plan d'Accompagnement des Changements de la Transition Écologique	...
<b>L'organisation du territoire</b> <i>Architecture du réseau de mobilité, perméabilités urbaines, la Seine...</i>	-PLU métropolitain -Schéma de Cohérence Territoriale	...
<b>L'espace public apaisé</b> <i>Modes actifs...</i>	-Politique cyclable -Etude sur les centralités	...
<b>Les liens collectifs entre les territoires</b> <i>Transports collectifs urbains et interurbains...</i>	Recomposition réseau 2022	...
<b>Les connexions des mobilités</b> <i>Pôle d'échanges, P+R, billettique, information, tarification...</i>	-Réflexion P+R -« Lieux fédérateurs de mobilité »	...
<b>La gestion des flux</b> <i>Partage temporel de la voirie, gestion dynamique du trafic, modération des vitesses, sécurité...</i>	-Plan modération des vitesses -Déploiement zones 30, zones de rencontre -Fermetures temporelles sections voirie	...

# ANNEXES

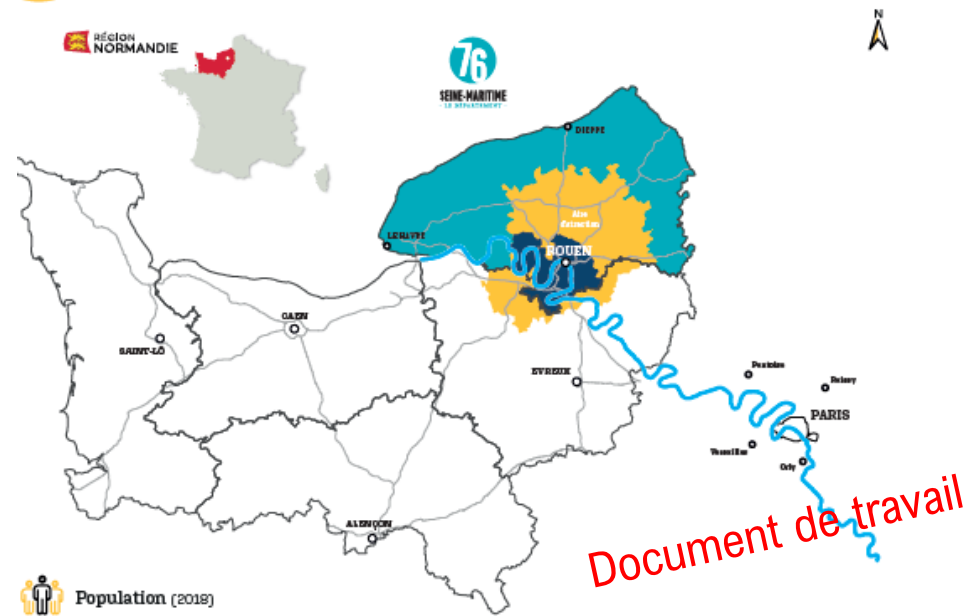


Document de travail



## CARTE IDENTITE





Population (2019)



Etablissement Public de Coopération Intercommunale



Pôles métropolitains



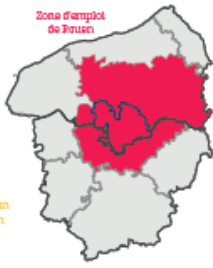
Agences d'urbanisme



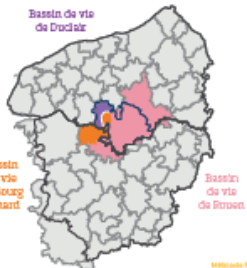
Aires d'attraction



Zones d'emploi

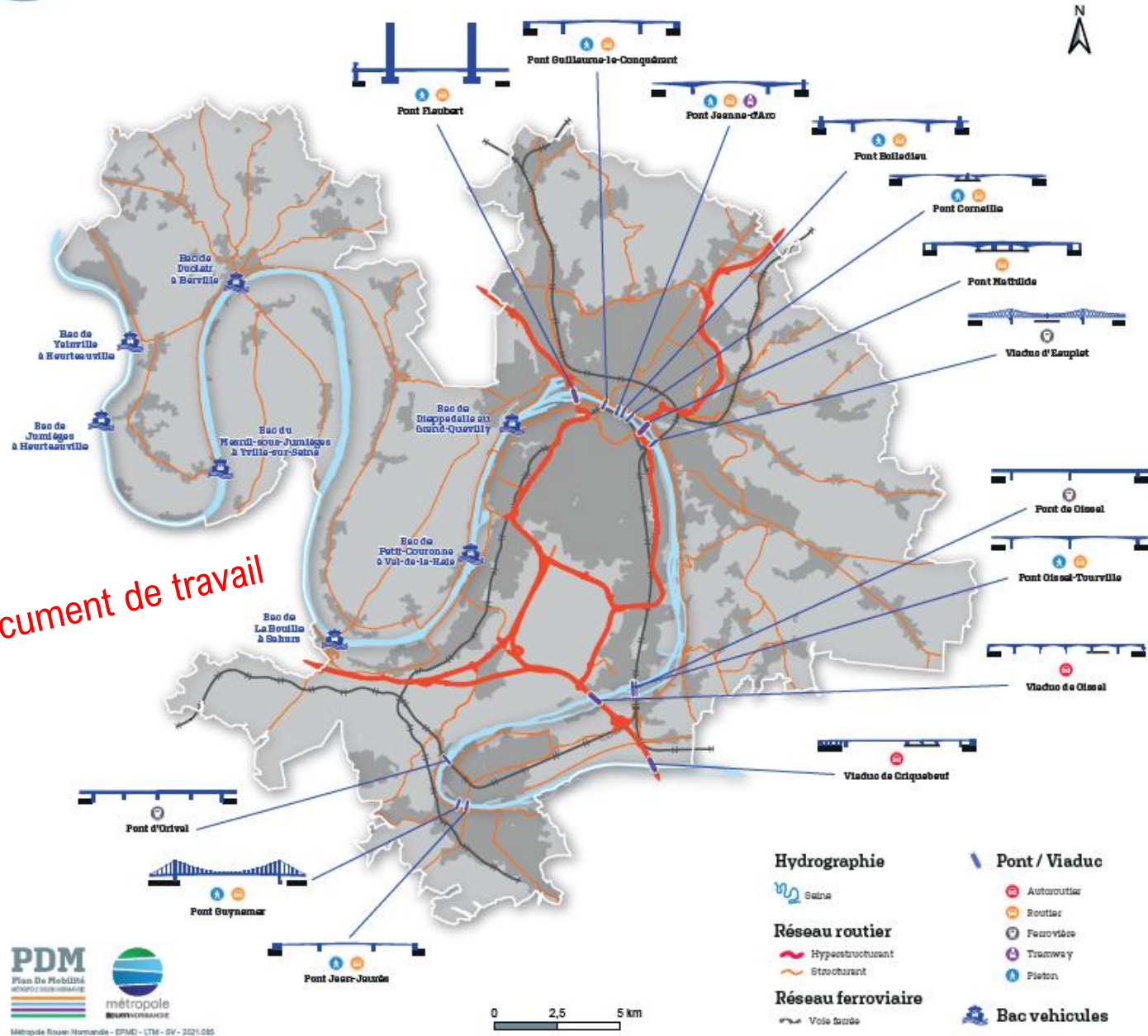


Bassins de vie

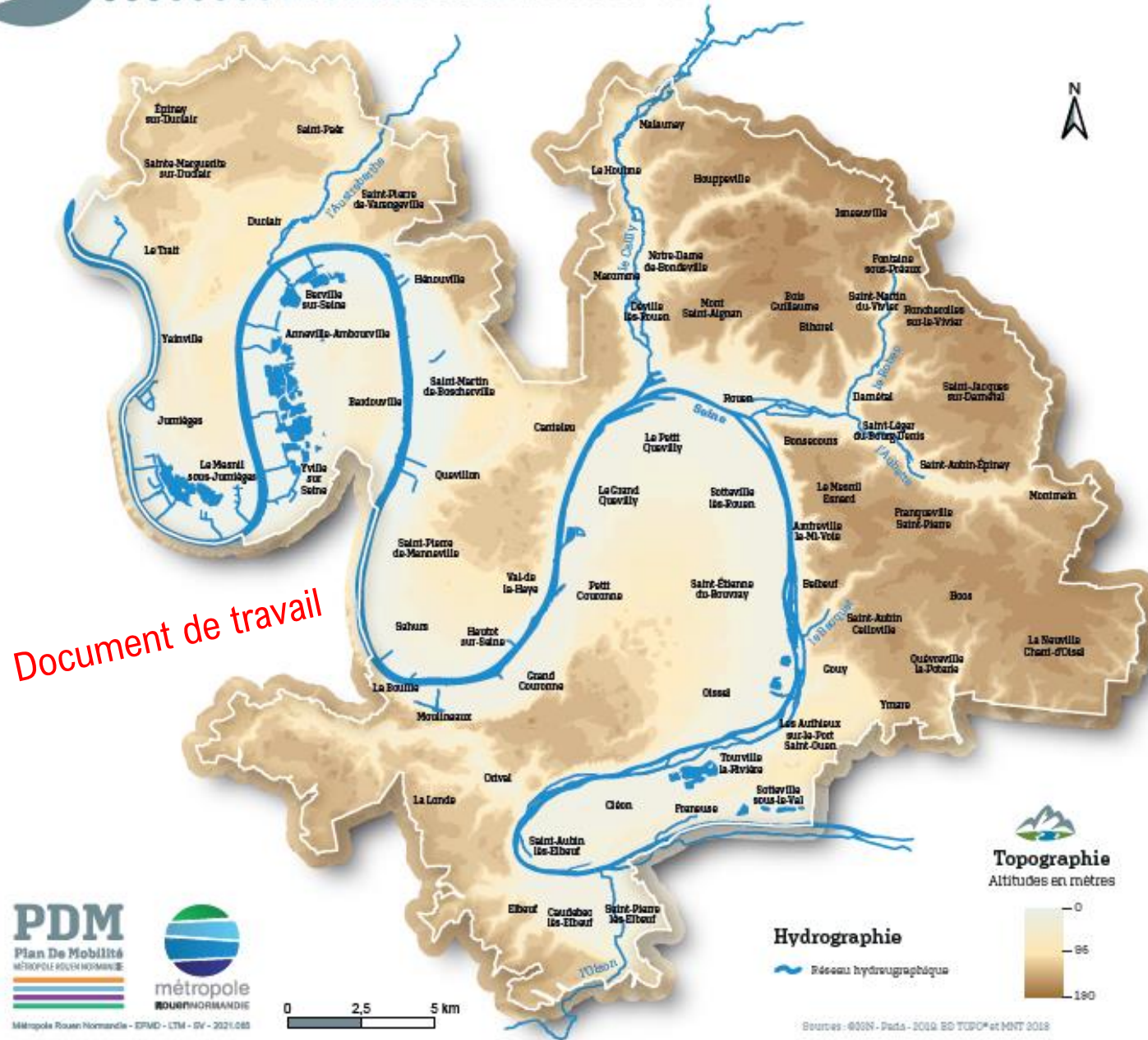


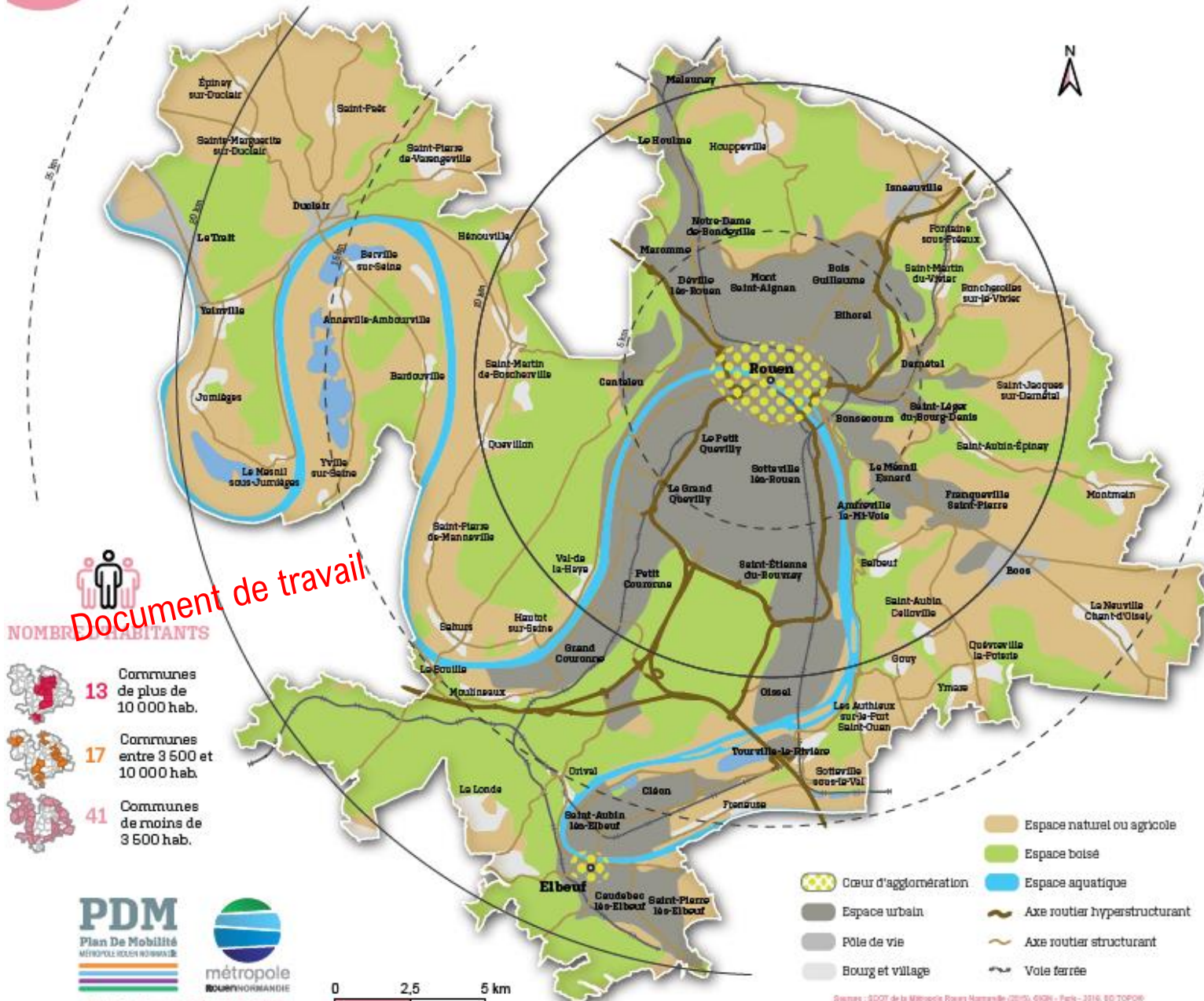


Document de travail



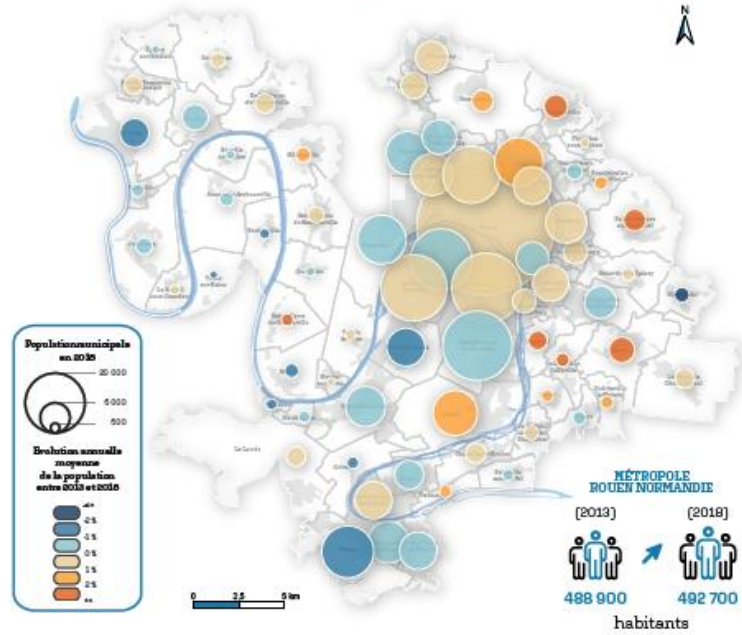




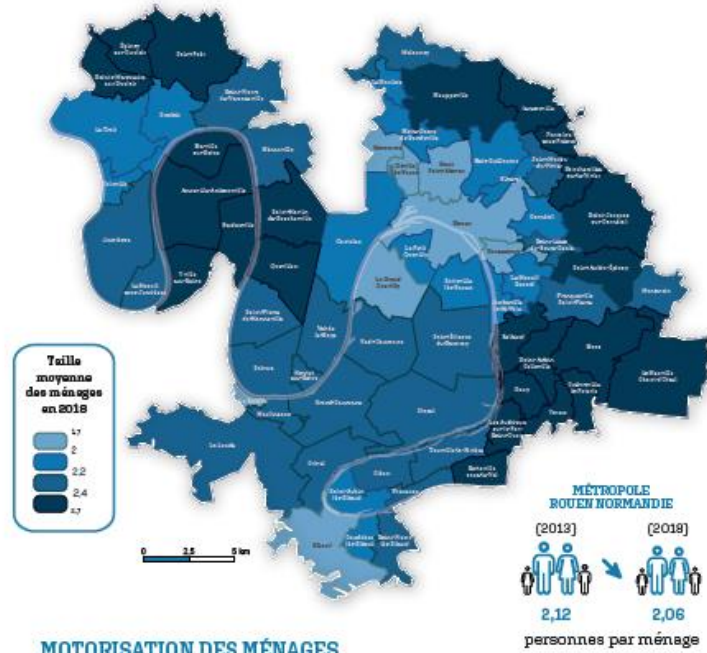




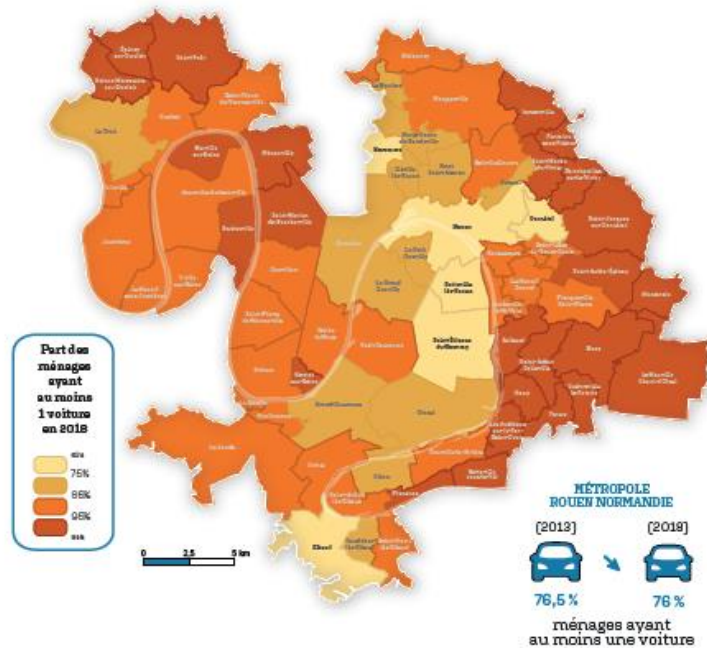
**ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE**



**TAILLE MOYENNE DES MÉNAGES**

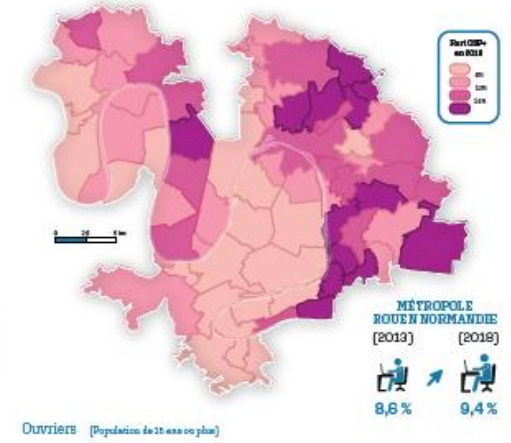


**MOTORISATION DES MÉNAGES**

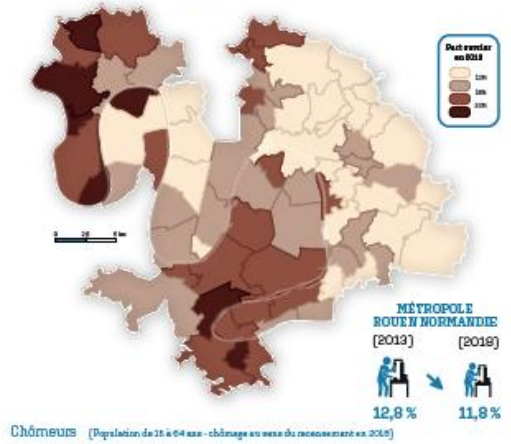


**POPULATION ACTIVE**

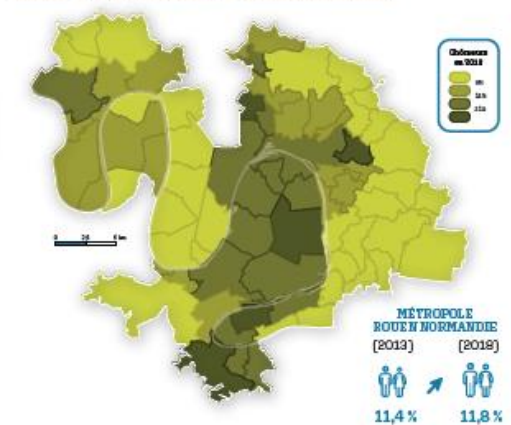
Cadres et professions intellectuelles supérieures (Population de 25 ans ou plus)



Ouvriers (Population de 16 ans ou plus)



Chômeurs (Population de 16 à 64 ans - chômage au sens du recensement en 2018)



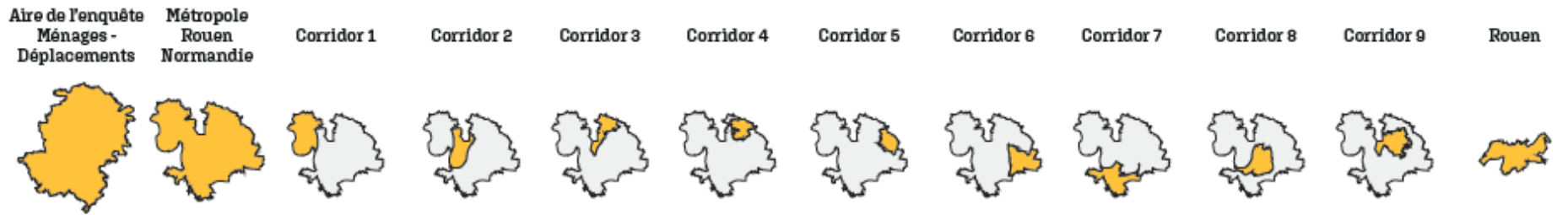
Document de travail



# MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE

Motifs de déplacement (Enquête Ménages - Déplacements 2017)

Document de travail



**Nombre de déplacements quotidiens**  
*(hors déplacements réalisés à l'extérieur des zones de référence)*

2 430 000	1 680 000	57 000	31 000	188 000	170 000	67 000	122 000	180 000	479 000	873 000	388 000
-----------	-----------	--------	--------	---------	---------	--------	---------	---------	---------	---------	---------

**Nombre de déplacements moyen par jour et par résident**

3,61	3,70	2,98	3,78	3,91	3,79	3,68	3,46	3,50	3,82	3,77	3,71
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

 **Distance moyenne d'un déplacement**

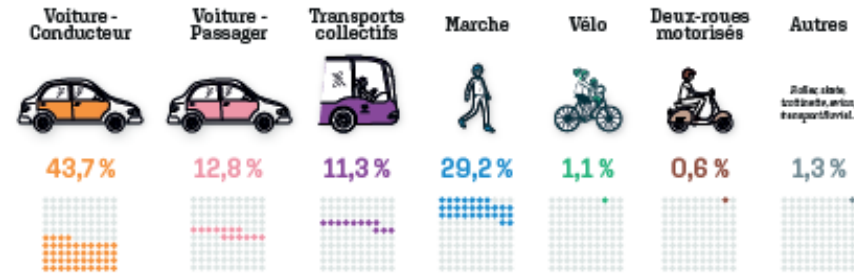


**Motifs des déplacements**



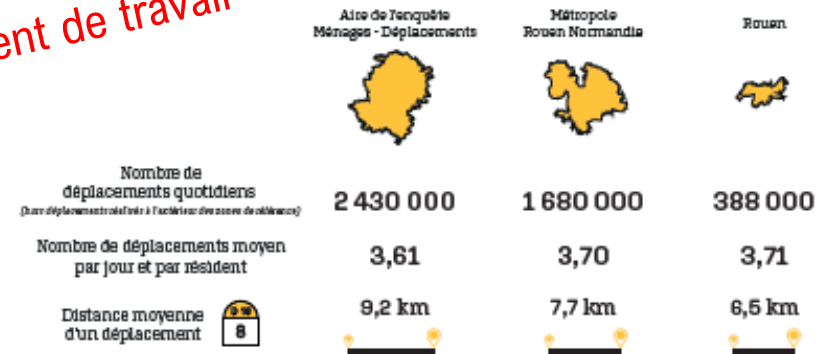
### PARTS MODALES

(ENQUÊTE MÉNAGES - DÉPLACEMENTS 2017)

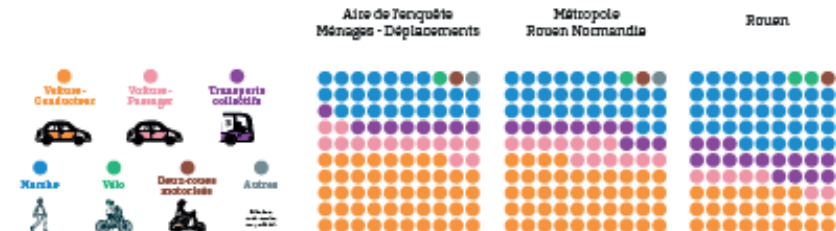


Document de travail

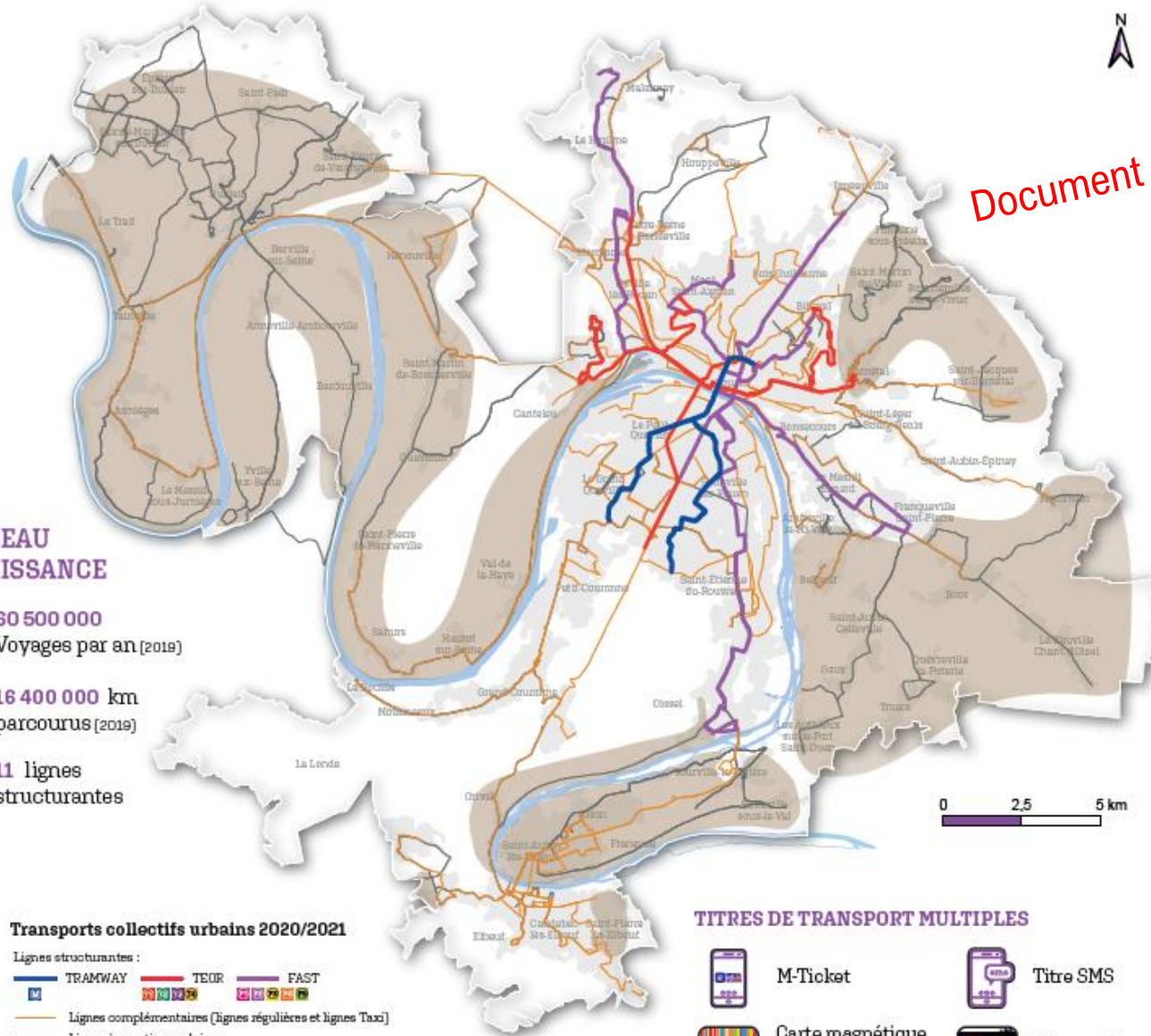
### MOBILITÉ GLOBALE PAR SECTEURS



### PARTS MODALES PAR SECTEURS







Document de travail

**UN RÉSEAU EN CROISSANCE**



60 500 000  
Voyages par an (2019)



16 400 000 km  
parcourus (2019)



11 lignes  
structurantes

**Transports collectifs urbains 2020/2021**

Lignes structurantes :

-  TRAMWAY
-  TEOR
-  FAST
-  Lignes complémentaires (lignes régulières et lignes Taxi)
-  Lignes à vocation scolaire
-  Transport à la demande (fil'o'r et Allobus - 44 communes)

**TITRES DE TRANSPORT MULTIPLES**



M-Ticket



Titre SMS

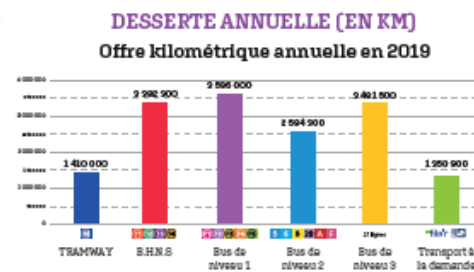
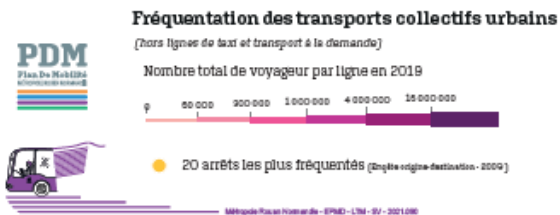
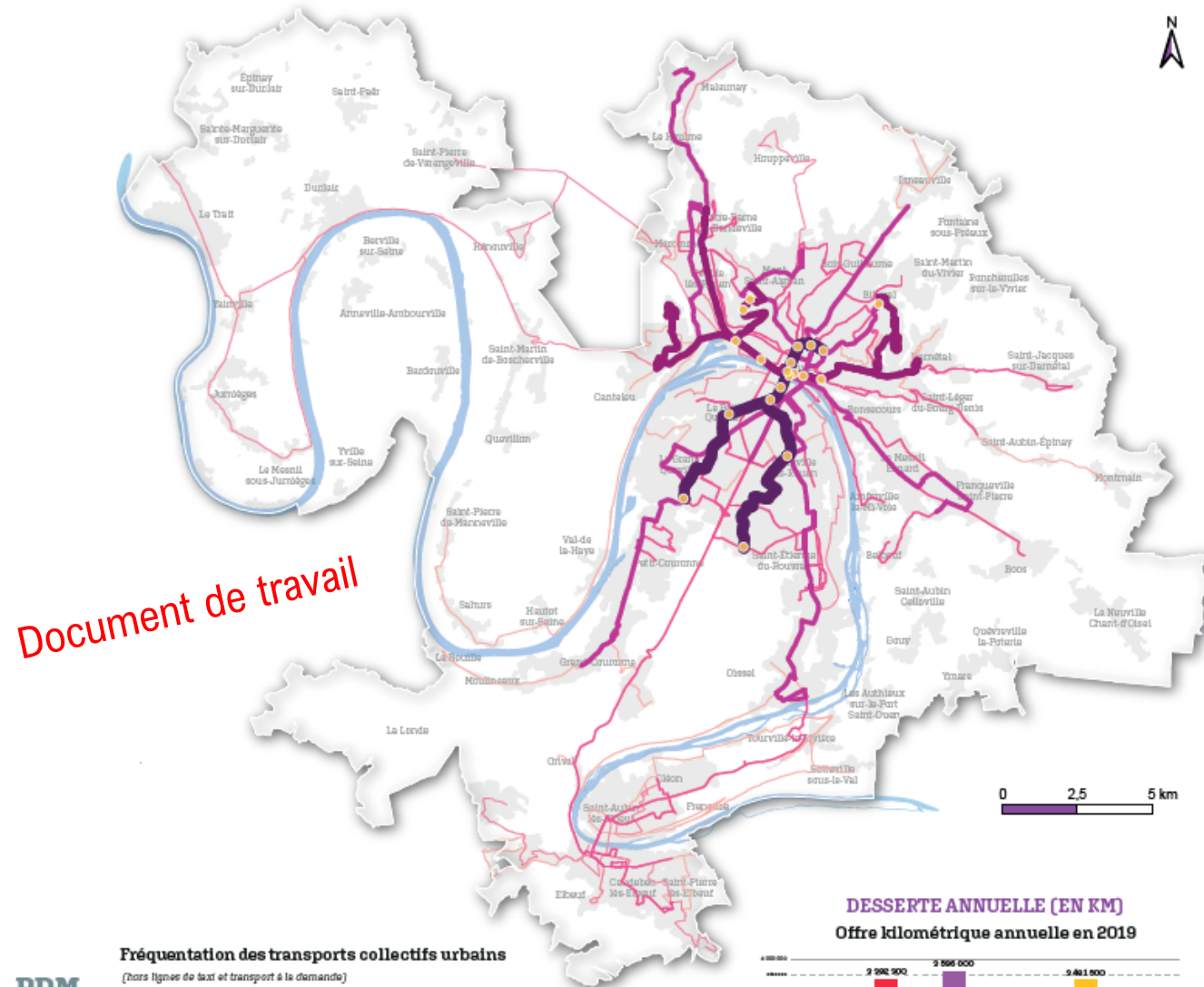


Carte magnétique  
(Astuce ou Atoumod)



Titre papier





Sources : Métropole Rouen Normandie, ©IGN - Paris - 2019, BD TOPO\*, Réseau ASTUCE





# LE RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS INTERURBAINS

## la fréquentation des lignes du réseau Nomad Train



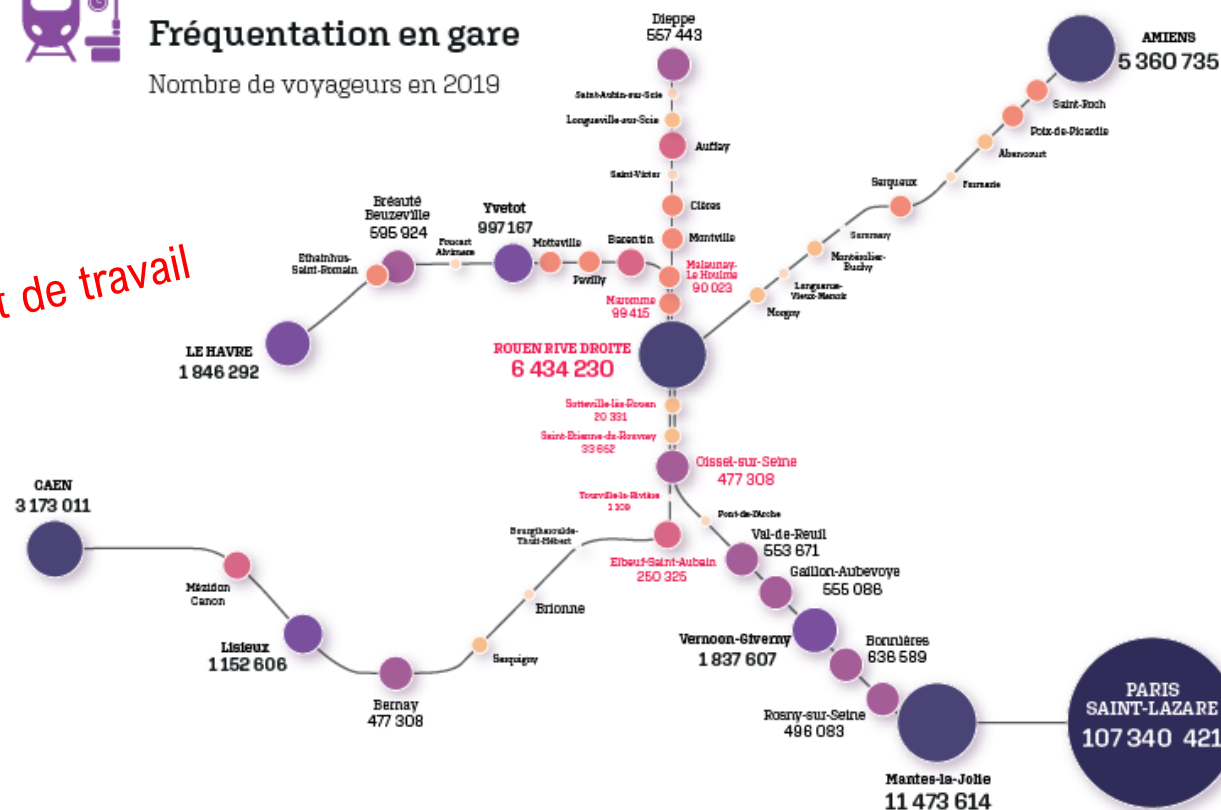
### Lignes du réseau Nomad Train



### Fréquentation en gare

Nombre de voyageurs en 2019

Document de travail







## Fréquentation du TER par axe

Nombre de voyageurs.km en 2019

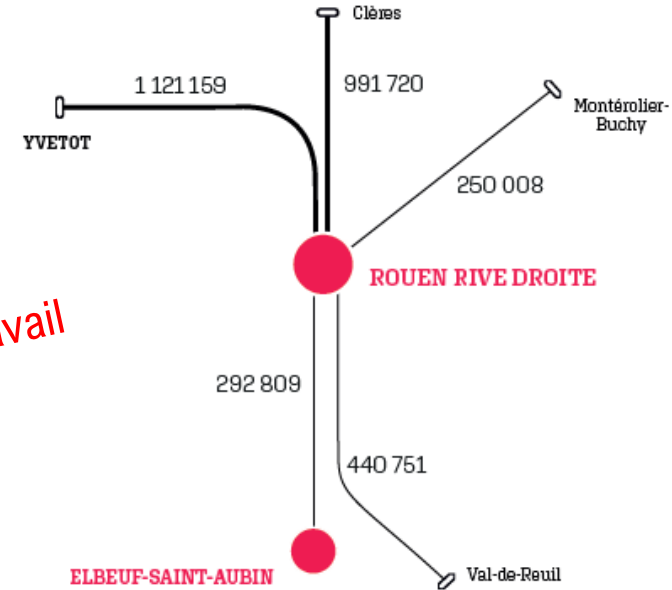
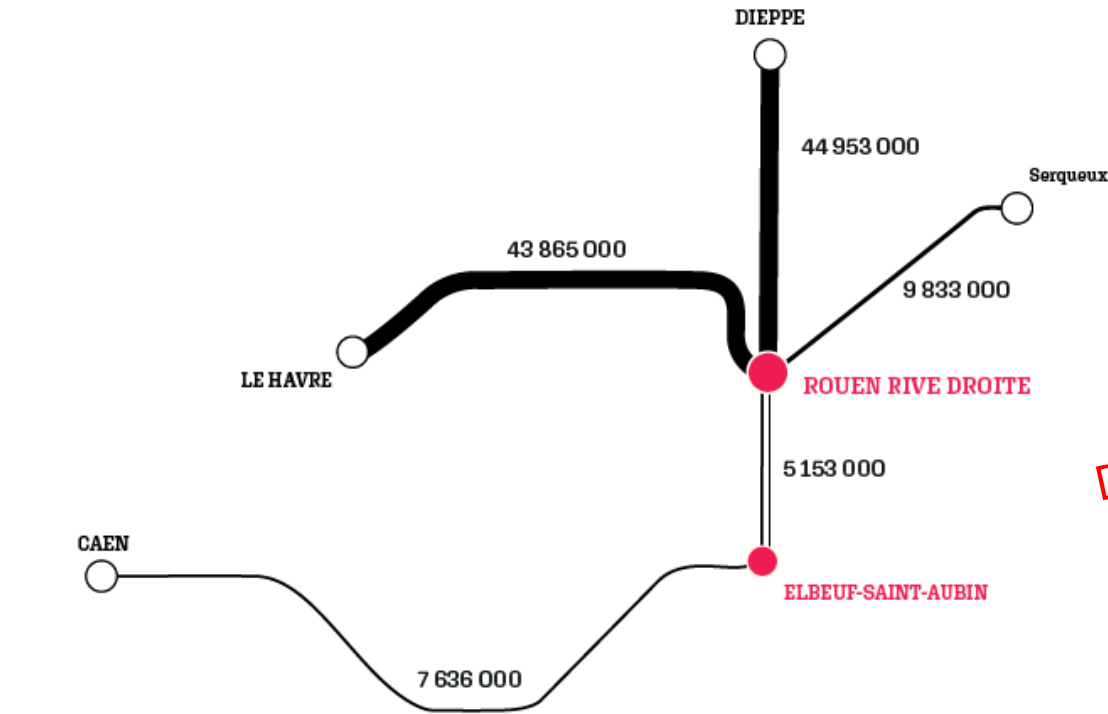
*(unité de mesure qui équivaut au transport d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre)*



## Fréquentation du TER par section de ligne

Nombre de voyages en 2019

*(Les données cumulent les deux sens de circulation. Il s'agit du nombre de voyageurs passant sur la section : le trajet peut ensuite se poursuivre. Ainsi, pour un trajet Rouen-Dieppe, sont comptabilisés un voyage sur la section Rouen-Clères et un autre sur Clères-Dieppe.)*



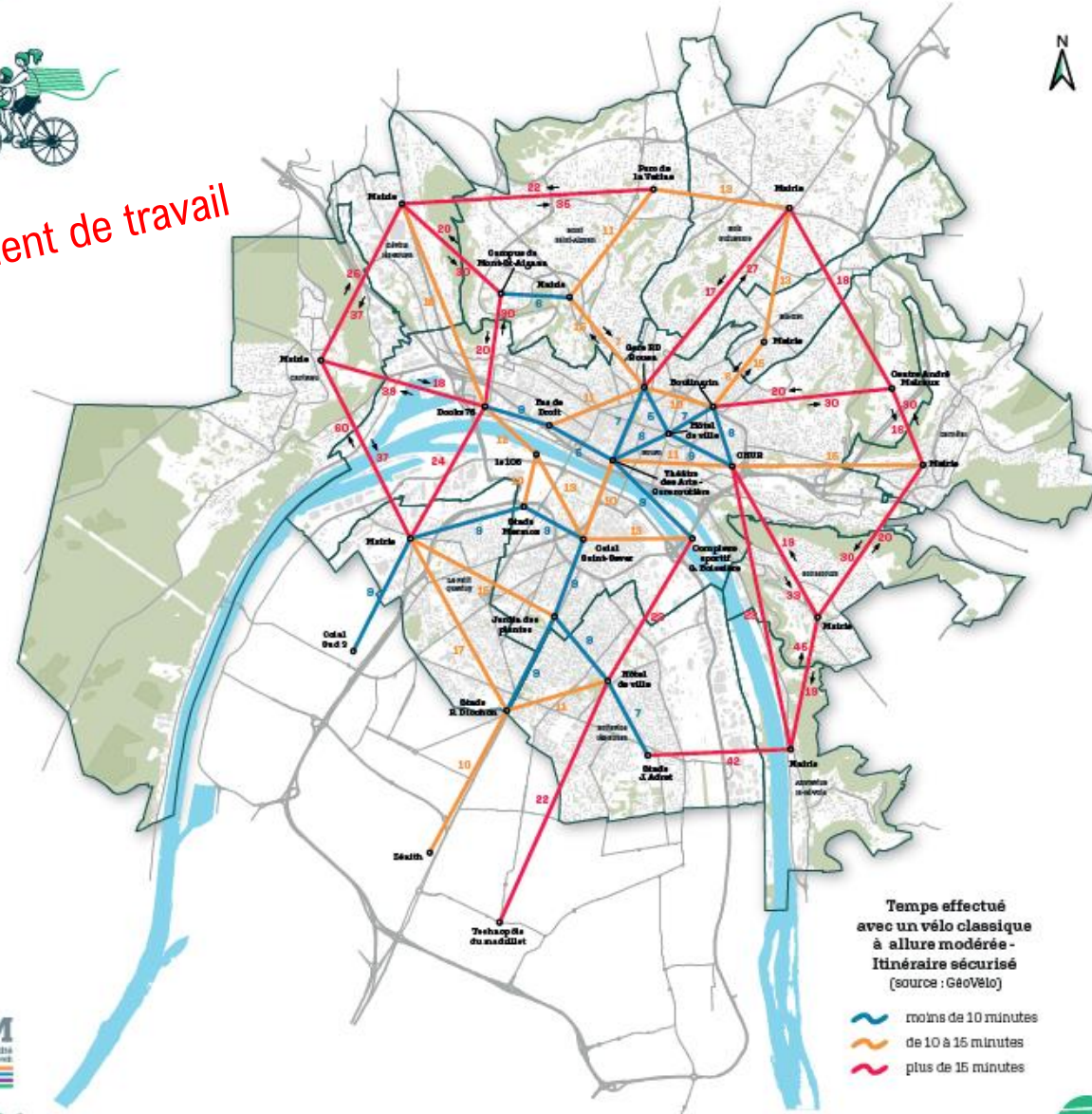
Document de travail





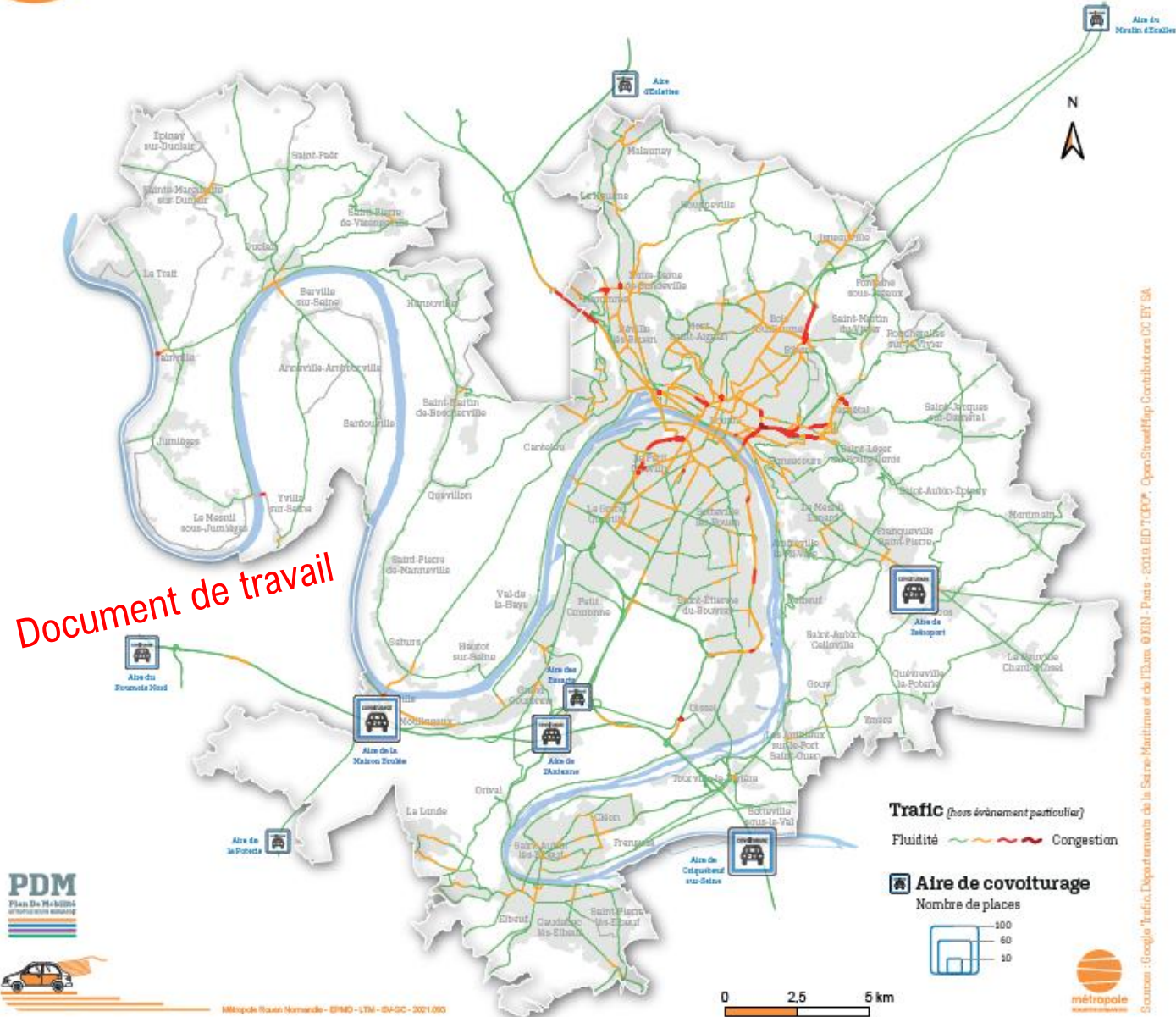


Document de travail



Sources : M. Etropel (Urban Formworks), G. B. H. - Paris - 2010, 10 Topo, OpenStreetMap, Contributions O.S. D. G. A.



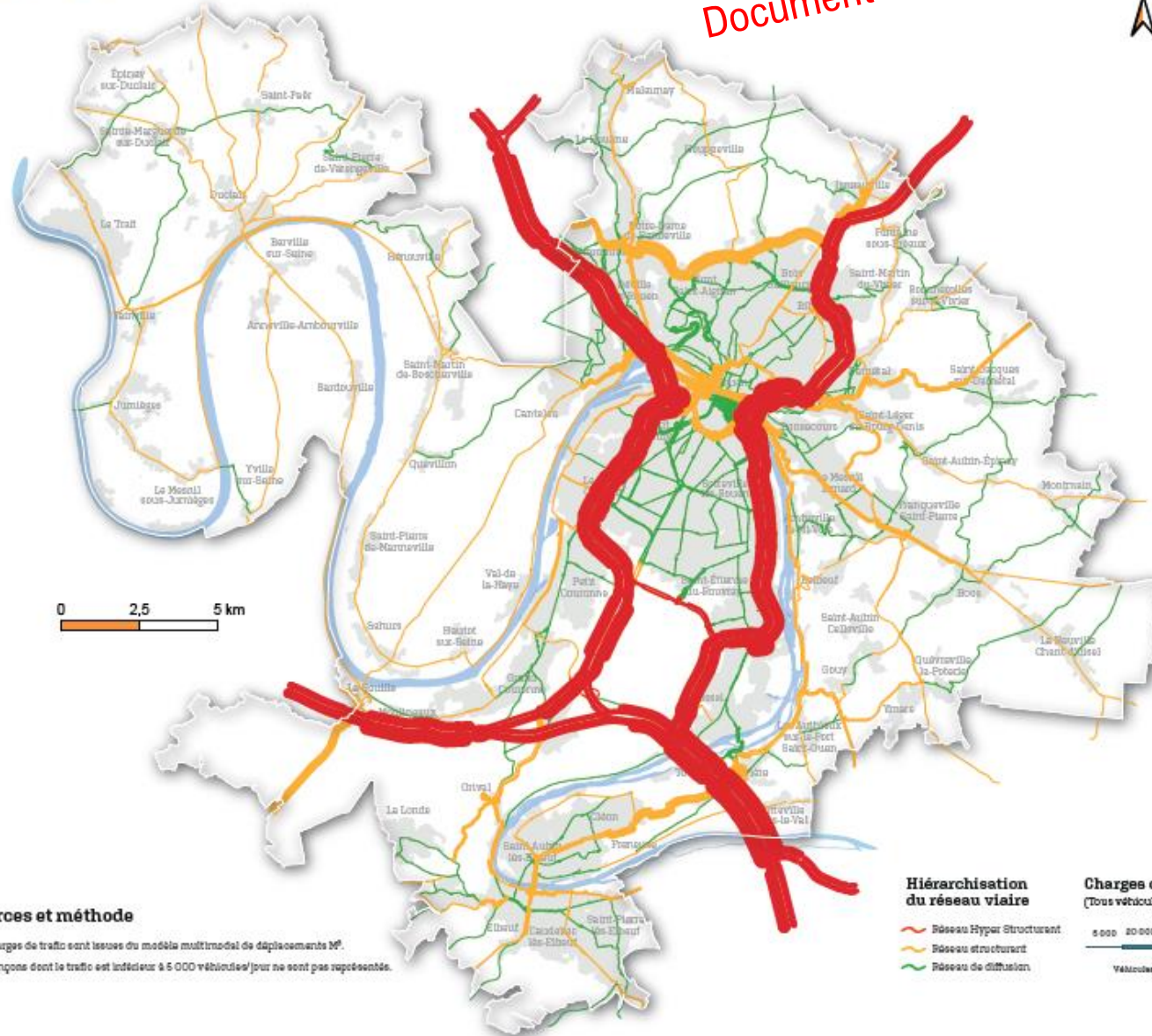






Charges de trafic journalières - tous véhicules

Document de travail

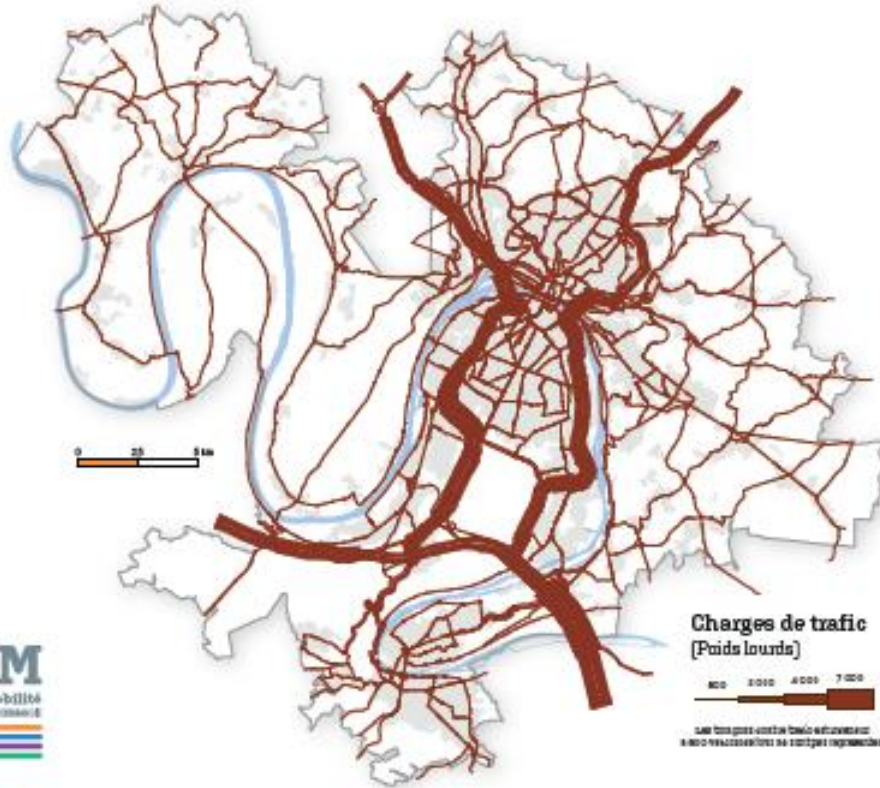


**Sources et méthode**

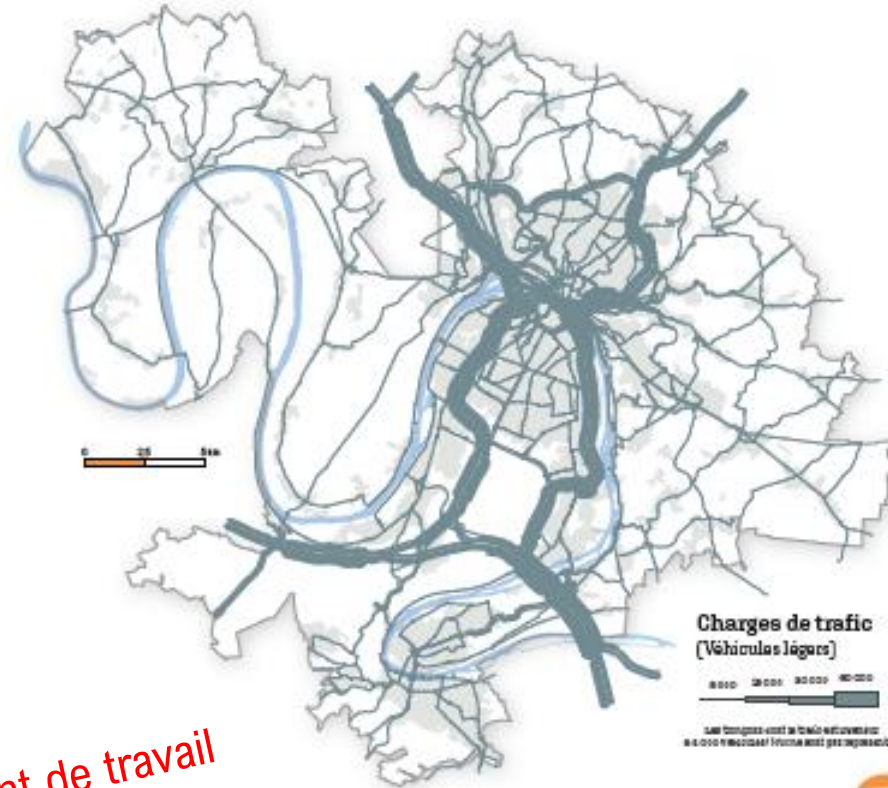
Les charges de trafic sont issues du modèle multimodal de déplacements M<sup>2</sup>.  
Les tronçons dont le trafic est inférieur à 5 000 véhicules/jour ne sont pas représentés.



### Charges de trafic journalières - poids lourds



### Charges de trafic journalières - véhicules légers



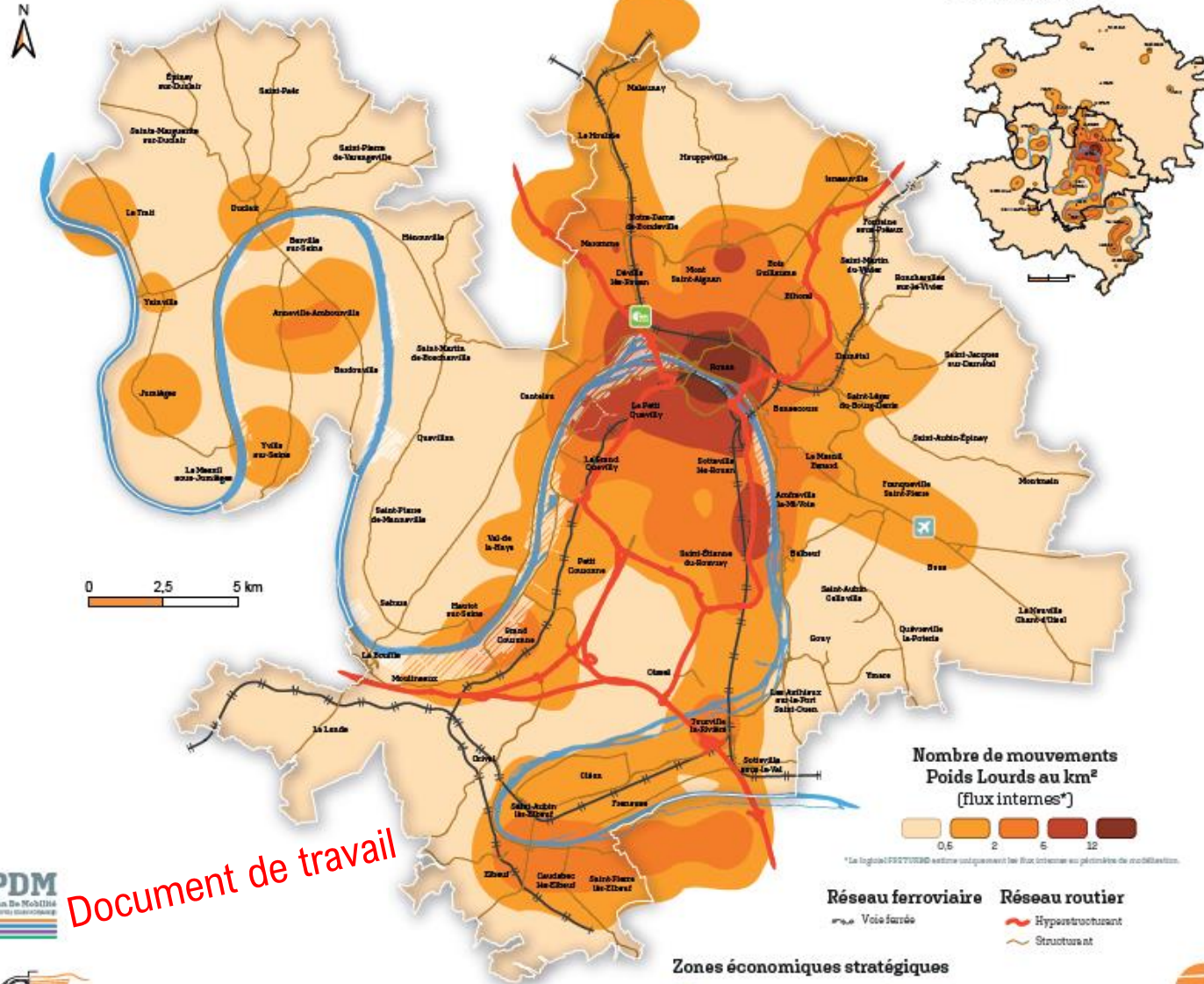
Document de travail







Périmètre du modèle multimodal de déplacements M<sup>3</sup>



Document de travail



### Zones économiques stratégiques

- Marché d'Intérêt National de Rouen
- Aéroport Rouen Vallée de Seine
- Domaine de Gestion du Grand Port Maritime de Rouen

Sources : Métropole Rouen Normandie - @IGN - Paris - 2019, BD TOP20, OpenStreetMap, Contributors CC BY SA

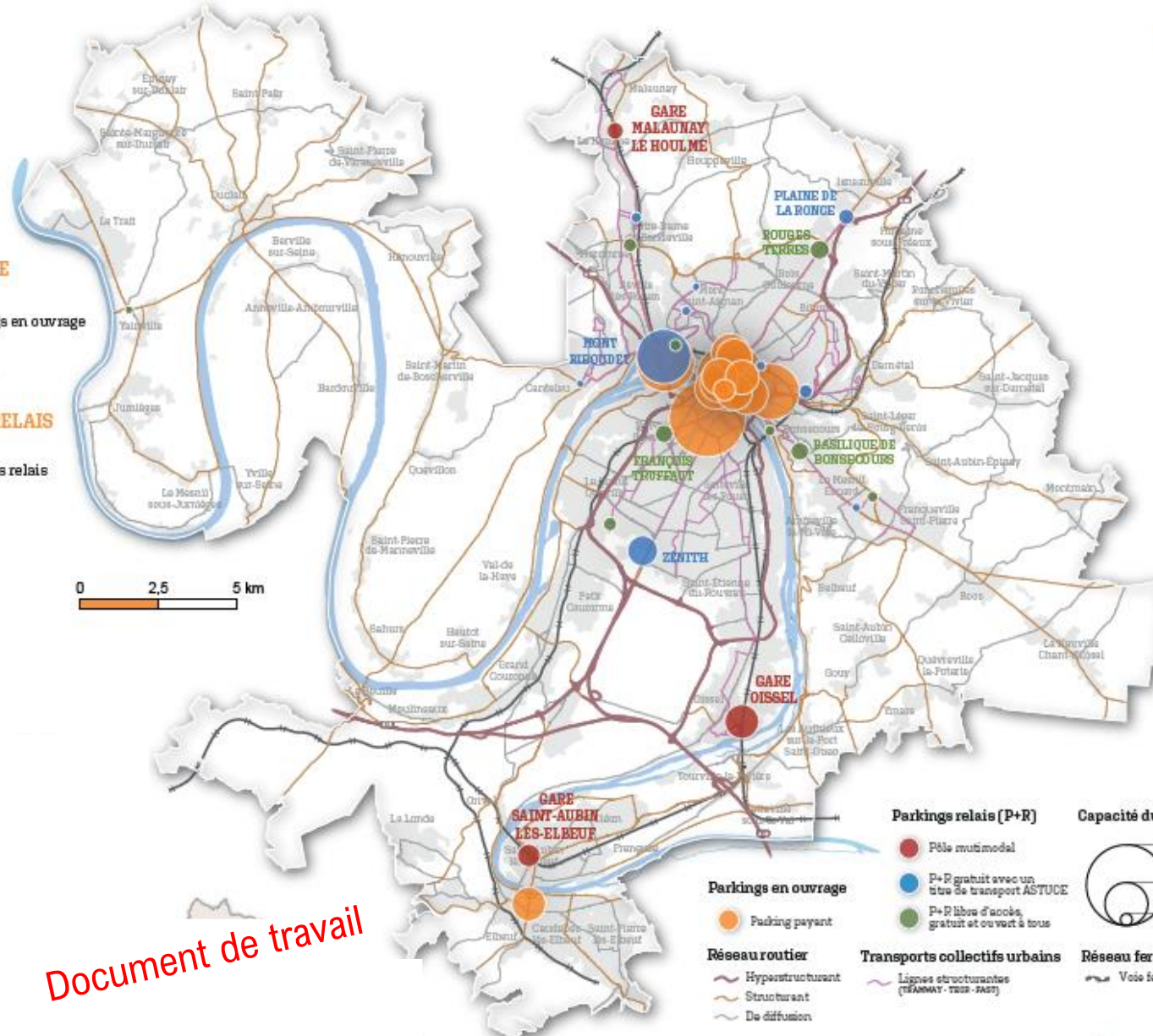


**PARKINGS EN OUVRAGE**

- P** 14 Parkings en ouvrage
- P** 9 200 Places

**PARKINGS RELAIS**

- P+R** 22 Parkings relais
- P** 2 690 Places






Document de travail

**Parkings en ouvrage**

-  Parking payant


**Réseau routier**

-  Hyperstructurant
-  Structurant
-  De diffusion

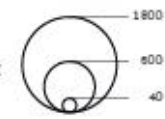
**Parkings relais (P+R)**

-  Pôle multimodal
-  P+P gratuit avec un titre de transport ASTUCE
-  P+P libre d'accès, gratuit et ouvert à tous


**Transports collectifs urbains**

-  Lignes structurantes (TEAMAY - TEAM2)

**Capacité du parking**



**Réseau ferroviaire**

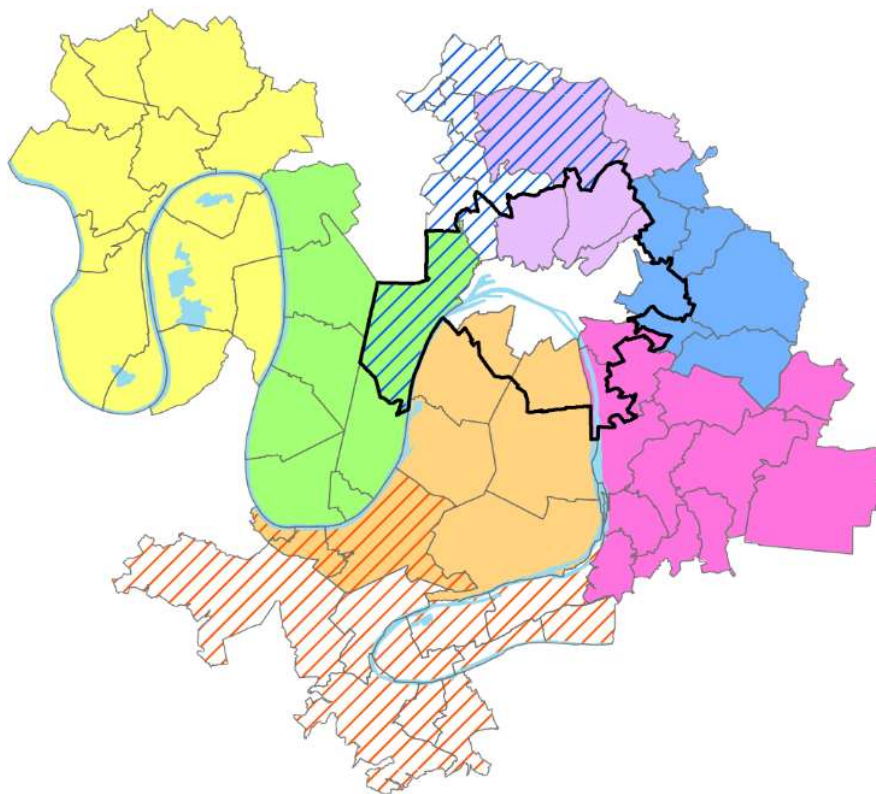
-  Voie ferrée

**Compte rendu de l'atelier avec les élus des corridors - Corridor 7**

**23 septembre 2021**

**Présents :**

<b>Nom</b>	<b>Commune</b>
Mme. Colombotti	Cléon
Mme. Cercel	Tourville-La-Rivière
Mme. Lugand	Sotteville-sous-le-Val
Mme. Lefel	Elbeuf
M. Defrain	Saint-Aubin-lès-Elbeuf
Excusée	Caudebec-lès-Elbeuf
Excusée	Saint-Pierre-lès-Elbeuf
M. Colleony	La Londe
Excusée	Orival
M. Meng	La Bouille
Mme. Lesage	Grand-Couronne
M. Le Goff	Moulineaux
M. Baron	Freneuse
Cyrille Moreau	MRN
Clément Contant	MRN
Julien Daniel	MRN
Robin Benevent	Respublica
Elodie Petit	Respublica



Plan de mobilités : les corridors métropolitains de mobilité

<b>2 OBJECTIFS</b>	<b>I/LES CONSTATS</b> >Valider le diagnostic/les enjeux (Compte-rendu atelier 1 envoyé en amont)
	<b>II/LES PROPOSITIONS</b> >Proposer des solutions en réponses au diagnostic/aux enjeux

## **I/ LES CONSTATS**

### **a) En quelques mots**

Le corridor 7 s'est historiquement développé autour du pôle urbain elbeuvien dans une diversité de tissu urbain, entre forêt et seine, à la frontière ou en retrait du pôle urbain rouennais.

Dans cette complexité, le lien entre les 2 pôles urbains reste une question structurante de mobilité pour lequel, densité et distance restent une limite pour les transports collectifs.

Les infrastructures ferroviaires, par leur développement physique sur le secteur mais avec l'obsolescence de certaines sections, interrogent sur le rôle qu'elles peuvent jouer.

Ces distances de déplacement, interrogent donc des solutions de transports collectifs à haut niveau de service et des mobilités à base de véhicules particuliers, via des stratégies de rabattement.

Néanmoins et dans la centralité, les enjeux d'une mobilité de proximité demeurent une opportunité à consolider ; ces enjeux pourraient bénéficier, au-delà d'infrastructures pour les modes actifs, d'une réflexion plus globale sur la pacification des espaces publics dans les continuités urbaines.

Ce corridor est également polarisé par le Département de l'Eure qui échappe aujourd'hui à des schémas de dessertes collectives depuis ce secteur.

En outre, la commune d'Elbeuf, dans sa fonction de pôle urbain, concentre les problématiques de stationnement à l'échelle de ce corridor.



## b) En quelques chiffres



LA BOUILLE,  
CAUDEBEC-LÈS-ELBEUF,  
CLÉON,  
ELBEUF,  
FRENEUSE,



GRAND-COURONNE,  
LA LONDE,  
MOULINEAUX,  
ORIVAL,  
SAINT-AUBIN-LÈS-ELBEUF,



SAINT-PIERRE-LÈS-ELBEUF,  
SOTTEVILLE-SOUS-LE-VAL,  
TOURVILLE-LA-RIVIÈRE

## MOBILITÉ

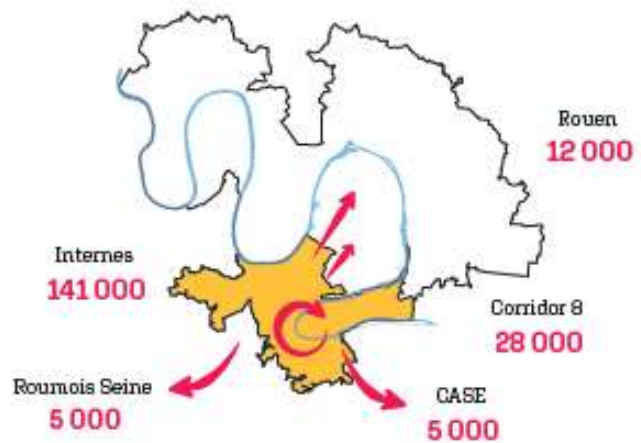
**180 000**  
déplacements quotidiens

*(hors déplacements réalisés à l'extérieur des zones de séquence)*

**3,50**  
déplacements moyen  
par jour et par résident

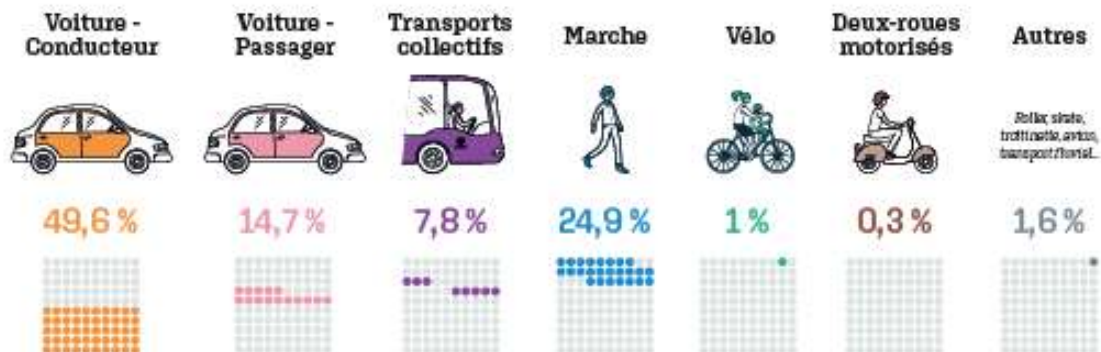
**8,1 KM**  
distance moyenne  
d'un déplacement

Principaux déplacements des résidents métropolitains



## PARTS MODALES

(ENQUÊTE MÉNAGES - DÉPLACEMENTS 2017)



## **II/ LES PROPOSITIONS**

### **• Le changement de comportement**

- Fête du vélo

- Enjeu vélo-station sur le corridor → « *C'est déjà réfléchi ; 2500 VAE sont au programme à échéance Printemps - Appel à projet communes ; création à maxima d'une annexe par pôle + système mobile en communes, via utilitaire, selon rythme à définir* ».

- Les infrastructures restent un préalable au changement de comportement.

### **• L'organisation du territoire**

- Enjeu de connexion interne en transports collectifs au sein d'un corridor, vraie difficulté de mobilité entre les communes, besoin de l'aide de la Métropole Rouen Normandie pour assurer les connexions entre différents lieux structurants au sein de la ville (exemple les 2 centres-villes non connectés Essart/ Grand-Couronne - problème similaire avec le Hameau de Bédane-Tourville-la-Rivière) → les pistes cyclables peuvent être une solution ou une formule plus souple d'Allobus.

- Sujet des horaires, dont établissements scolaires (calage des horaires école/collège), coordination train/bus.

- Sujet de déplacement de la Halte ferroviaire de Tourville-la-Rivière pour la rapprocher des flux de mobilité, des réflexions sur le tram-train, du stationnement des vélos aux abords des gares et des liens cyclables vers nœuds ferroviaires (entre Elbeuf et Saint-Aubin par exemple).

Le renforcement substantiel du système ferroviaire est attaché à la nouvelle gare, 2037 ; c'est pour cela qu'on travaille sur le renforcement du réseau armature de transports collectifs, dont lignes Fast, intégration tarifaire et amélioration des pôles d'échanges ferroviaires

### **• Les liens collectifs entre les territoires**

Quid de la politique de la Métropole Rouen Normandie sur Autorité Organisatrice de second rang ? *[Grâce à la LOM, chacune des missions ou des attributions d'une région peut être déléguée à une collectivité territoriale, un EPCI, une AOM ou un syndicat mixte de type « loi SRU ». La collectivité délégataire agit alors en tant qu'autorité organisatrice de second rang (AO2).]*

### **• L'espace public apaisé**

- La problématique des flux vers/depuis les écoles est centrale ; l'école est 1 étape sur le trajet vers le travail - c'est une étape qui influence la chaîne globale de déplacement.

- Le problème du respect des Zones 30, sans faire d'aménagements spécifiques / enjeu d'étendre les Zones 30 ; jusqu'ici on fait par voie, cela manque de continuité.

- L'étroitesse de certaines routes contraindrait des possibilités d'aménagement.

- Vigilance au sujet des sens uniques, effet négatif sur la vitesse ; favoriser le partage de la voirie - besoin d'un débat technique sur les meilleurs moyens de réduire la vitesse.

### **• La « gestion » des flux**

- Pas de retour d'expérience sur le domaine de pertinence de l'application covoiturage Klaxit ?

Les créations d'aires de covoiturage ne sont pas suffisantes ; enjeu sur la nature du service (souplesse, dynamique, garantie du retour ; on essaye de créer un électrochoc pour atteindre la masse critique).

Flux diffus ; est-ce que les écoles ne peuvent pas être un point de convergence de ces flux ?

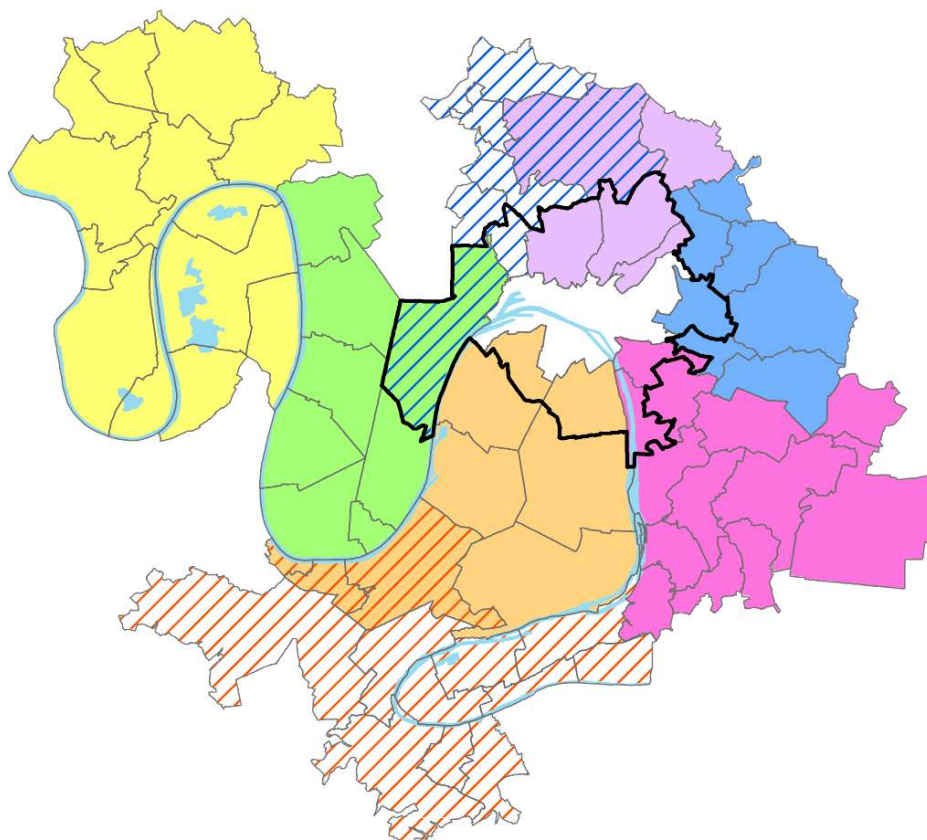


## Compte rendu de l'atelier avec les élus des corridors - Corridor 8

19 octobre 2021

Présents :

Nom	Commune
Mme. Lesage	Grand-Couronne
Excusée	La Bouille
Mme. Scot	Petit-Couronne
Mme. Cognetta	Sotteville-lès-Rouen
Excusée	Petit-Quevilly
M. Segalen M. Bretton	Grand-Quevilly
Mme. Dos Santos Mme. Fillère	Saint-Etienne-du-Rouvray
M. Tranchard	Oissel
Excusée	Moulineaux
Cyrille Moreau	MRN
Clément Contant	MRN
Julien Daniel	MRN
Robin Benevent	Respublica
Elodie Petit	Respublica



Plan de mobilités : les corridors métropolitains de mobilité

<b>2 OBJECTIFS</b>	<b>I/LES CONSTATS</b> >Valider le diagnostic/les enjeux (Compte-rendu atelier 1 envoyé en amont)
	<b>II/LES PROPOSITIONS</b> >Proposer des solutions en réponses au diagnostic/aux enjeux

## **I/ LES CONSTATS**

### **a) En quelques mots**

Le corridor 8, logé dans une méandre de la Seine et partitionné par des infrastructures routières et ferroviaires structurantes, s'étire en prolongeant de la centralité urbaine rouennaise à distance du territoire elbeuvien. Il bénéficie d'une offre en transports collectifs structurante dont l'attractivité s'étiole :

- avec les distances en limite de corridor
- en appui d'une architecture de mobilité dominante, centre-périphérie
- considérant l'insularité de nombreux espaces d'activité qui fractionnent certaines continuités urbaines.

La Bouille et Moulineaux marquent une rupture géographique avec le pôle urbain, limitant certaines alternatives de mobilité.

Le périmètre de la ZFE-m va dessiner une nouvelle frontière de mobilité qui pourrait accentuer des dispositions naturelles aux déplacements en mode actifs (par un effet de proximité à plat) et à l'intermodalité (par la juxtaposition de solutions de mobilité).

A ce titre, le territoire dispose d'ailleurs d'un patrimoine ferroviaire dont les enjeux et possibilités de développement interrogent.

La densité de la partie centrale du corridor suggère une échelle d'intervention homogène qui pourrait, entre autres, bénéficier d'une réflexion plus globale sur la pacification et le partage des espaces publics.

La Seine, en bordure de corridor, offre l'opportunité d'ouvrir le territoire sur le fleuve tout en étant bloqué dans cette intention par des infrastructures et activités industrielles qui enserrant ce territoire.

## b) Quelques chiffres



9 communes



96 km<sup>2</sup>



137 670 habitants (2018)

LA BOUILLE,  
GRAND-COURONNE,  
LE GRAND-QUEVILLY,  
OISSEL,  
PETIT-COURONNE,

LE PETIT-QUEVILLY,  
SAINT-ÉTIENNE-DU-ROUVRAY,  
SOTTEVILLE-LÈS-ROUEN,  
MOULINEAUX



## MOBILITÉ

(ENQUÊTE MÉNAGES - DÉPLACEMENTS 2017)

479 000

déplacements quotidiens réalisés  
par les habitants du corridor

(hors déplacements réalisés à  
l'extérieur des zones de référence)

3,82

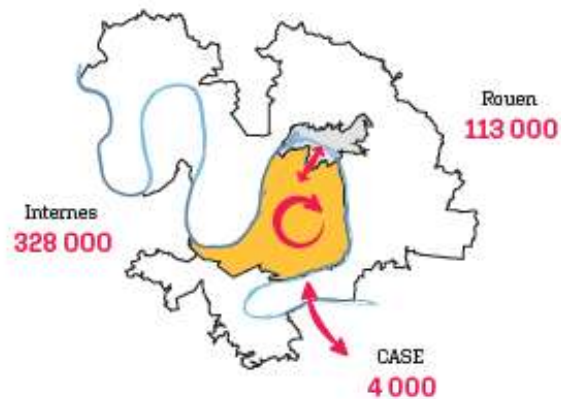
déplacements moyen  
par jour et par résident



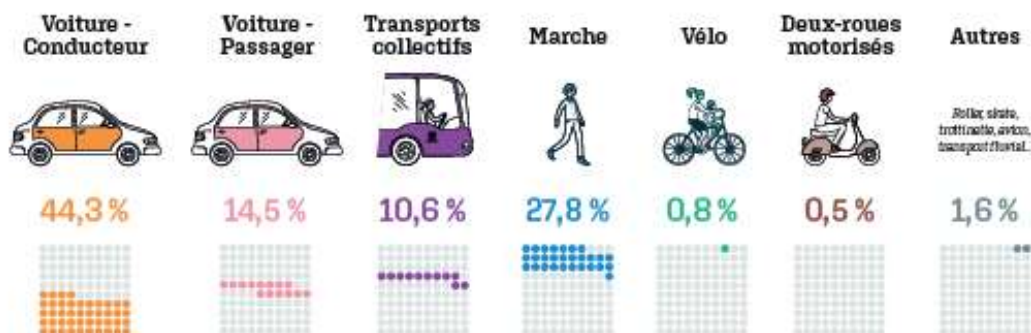
6,9 KM

distance moyenne  
d'un déplacement

Principaux déplacements des habitants métropolitains  
en lien avec le corridor



## PARTS MODALES



## **II/ LES PROPOSITIONS**

### **• Le changement de comportement**

- Des aides financières doivent être activées afin d'encourager le report modal : forfait de mobilité durable, accompagnement achat véhicules en conformité ZFEm.
- Enjeu de sensibilisation de tous les usagers (piétons, cyclistes, automobilistes) aux nouvelles pratiques de l'espace public type quiz "Code de la rue", par exemple ; focale particulière sur les zones 30 km/h.
- Multiplier les possibilités de "se lancer" dans la pratique des modes actifs via des événements type "fête/faites du vélo" à destination des écoliers, des collégiens, des lycéens, de l'administration, des entreprises.
- Mise en place d'une application dédiée aux mobilités qui rassemble l'ensemble des solutions de déplacement.
- Sensibiliser sur les enjeux de sécurité routière par la pédagogie en démontrant, par exemple, la différence de distance de freinage fonction des vitesses.

### **• L'organisation du territoire**

- Enjeu de créer un maillage pour les modes actifs entre les différents quartiers d'une commune.
- Transformer les lignes ferroviaires non exploitées en itinéraires pour les modes actifs.
- Rendre plus accessibles les bords de Seine, en conscience des difficultés de domanialité.
- Limiter les espaces de stationnement afin de favoriser le report modal.
- Permettre un meilleur partage de l'espace en contraignant l'automobiliste dans les zones plus denses pour permettre une conduite adaptée.

### **• Les liens collectifs entre les territoires et connexions des mobilités**

- Créer des parkings relais hors du périmètre de la ZFEm afin d'offrir des alternatives de mobilité.
- Augmenter la fréquence des bacs et multiplier les lieux de traversée ; le développement de barges pour les piétons et les cyclistes pourrait être une solution en complémentarité.
- Répondre aux horaires décalés de mobilité sur les Zones Industrielles par des amplitudes de desserte en transports en commun urbains élargies.
- Développer ou faire évoluer les services de mobilité sur les lignes ferroviaires non circulées.
- Etendre le périmètre du Transport A la Demande.
- Réfléchir à la place du vélo dans le bus afin d'augmenter son rayon d'attractivité : rack, emport des vélos dans le bus.

### **• L'espace public apaisé**

- Eviter les discontinuités cyclables en créant des aménagements cyclables entre les quartiers et les équipements publics de proximité, au sein des zones industrielles ; réfléchir sur l'usage (ex : le stationnement) en fonction de contraintes techniques pour ne pas s'empêcher des aménagements, même si cela ne correspond pas aux « standards ».
- Proposer une signalétique claire à l'échelle intercommunale : direction et temps de parcours

- Etendre les zones 30 sur de larges échelles du territoire en étant inventif sur les aménagements nécessaires au respect des vitesses.

- Sécuriser le stationnement du vélo, en particulier autour des grands équipements (Exemple du Zénith).

- **La « gestion » des flux**

- Réguler l'accès des voitures sur certaines rues, pour certains moments de la journée, autour d'équipements publics ou de commerces.



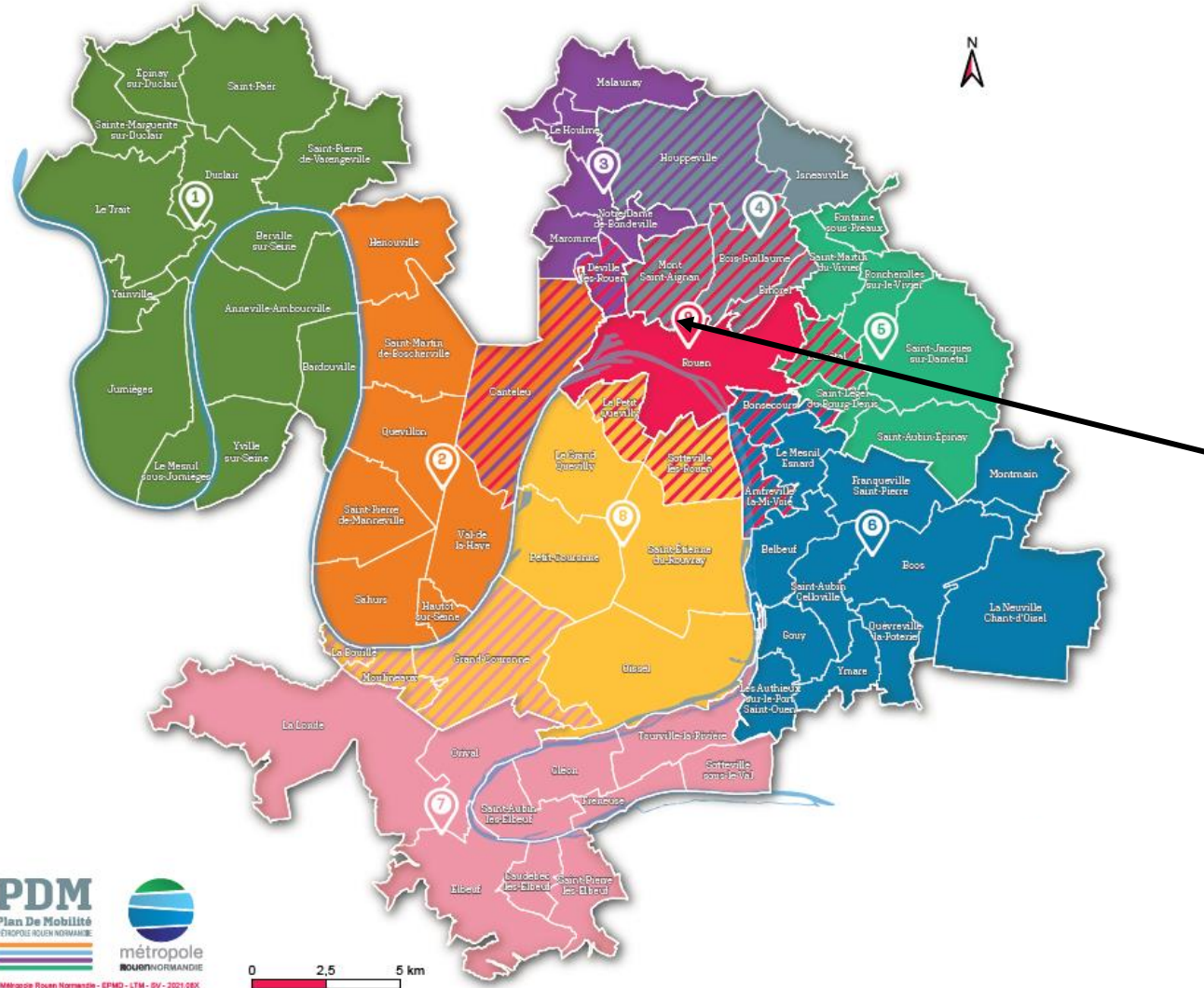


# Concertation Mobilités : Le Plan de Mobilité

## Deuxième série d'ateliers par corridor avec les élus

Corridor 9 – 18 octobre 2021

# Corridor 9 : 18 octobre 2021



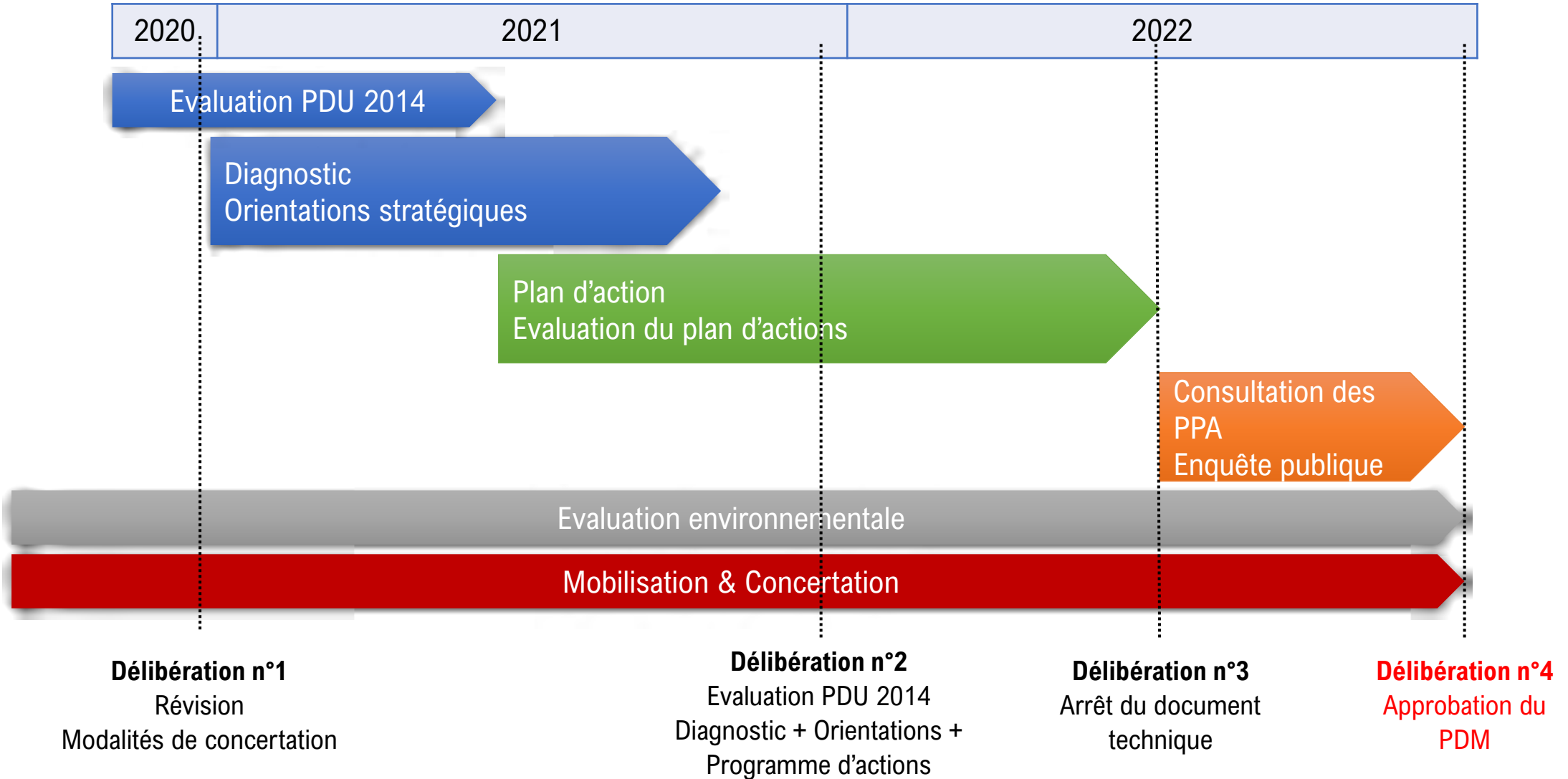
- Amfreville-la-Mi-Voie**
- Bihorel**
- Bois-Guillaume**
- Bonsecours**
- Canteleu**
- Darnétal**
- Déville-lès-Rouen**
- Le Petit-Quevilly**
- Mont-Saint-Aignan**
- Rouen**
- Sotteville-lès-Rouen**
- + Maromme**

- **Introduction**
- **Planning global de la révision du PDM**
- **Pour diffuser la concertation: le kit de participation**
- **Les grands enjeux**
- **Echanges : comment répondre à ces enjeux ?**

## Cyrille Moreau

Vice-président de la Métropole Rouen Normandie en charge des transports, des mobilités d'avenir et des modes actifs de déplacement

# Planning global de la révision du PDM





# Pour diffuser la concertation: le kit de participation



**Une grande concertation ouverte à tous !**

Grand public

Acteurs locaux

Élus des territoires

Un comité citoyen

Des ambassadeurs

## #1 Diagnostic & grandes orientations

Mars – juillet 2021

Mars – mai 2021

### Ateliers par corridors

N°1 : Diagnostic et enjeux du PDM  
N°2 : Re компо' TC

Juin- juillet 2021

- Rencontres de proximité  
- Questionnaire en ligne  
- Appel à volontaires (Comité citoyen et Ambassadeurs)

Juillet 2021

- Séminaire et balade à vélo  
- Questionnaire en ligne

## #2 Axes & actions

Septembre – novembre 2021

Octobre 2021

### Ateliers par corridors

N°3 : Axes et actions du PDM

Septembre 2021

### Rencontres de proximité

18-20 Septembre 2021

### Forum I « Orientations »

Ateliers

Comité citoyen

Ambassadeurs

### Kits de contribution

Novembre 2021

### Forum II « Actions »

Ateliers

## #3 Restitution

Février 2022

### Evènement de restitution

Poursuite de la concertation



<https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr/concertation-publique/mobilites-ca-bouge>

# Pour diffuser la concertation: le kit de participation

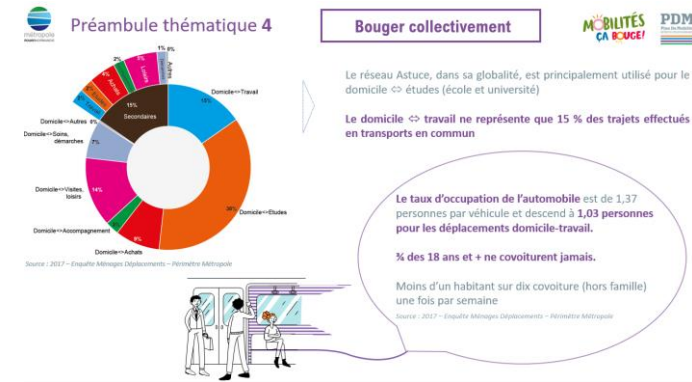
Le kit comprend :

Du matériel d'animation

Un guide d'organisation



## Une présentation Ppt



## Les thématiques :

**Bouger mes habitudes**

**Bouger dans l'espace public**

**Bouger à tous les âges**

**Bouger collectivement**

**Bouger ailleurs**

**Bouger les transports de  
marchandises**

**Bouger vers le 100% EnR**

**Bouger librement... thématique ouverte**

## Exemple d'utilisation du matériel d'animation

### Carte axe thématique

Carte Axe Thématique 1

**BOUGER MES HABITUDES**



Quelques questions pour vous aider dans votre réflexion:

- Qu'est ce qui détermine vos moyens de déplacements au quotidien ?
- Pourrais-je me déplacer autrement ? Sous quelles conditions ?
- Comment faciliter un déplacement où se combinent plusieurs modes de déplacements ?

Le carte Axe Thématique vous permet de prendre connaissance des questions principales qui se posent sur la thématique.



### Fiche de participation individuelle

Fiche de participation individuelle 1

**BOUGER MES HABITUDES**

J'écris ici mes idées pour renforcer les stratégies de mobilité:

Idée 1: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Idée 2: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Idée 3: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Le carte Axe Thématique vous permet de prendre connaissance des questions principales qui se posent sur la thématique.



### Fiche de participation collective

Fiche de participation collective 1

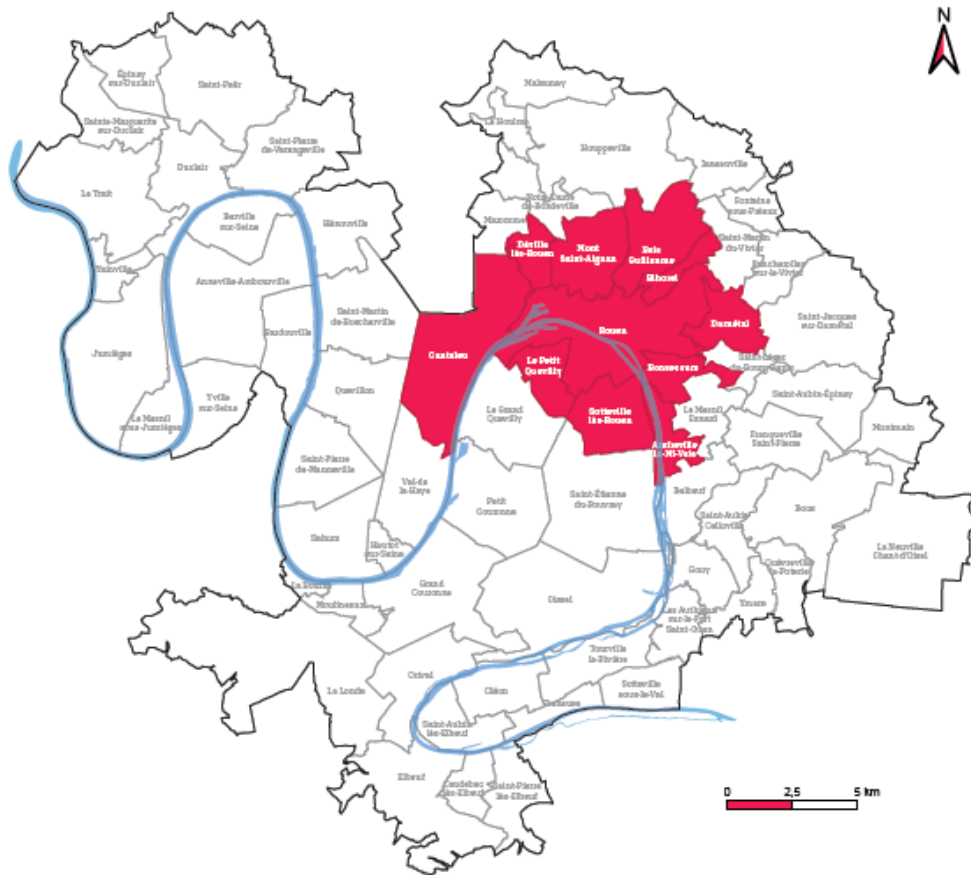
**BOUGER MES HABITUDES**

Écrivons ici les idées retenues par l'équipe pour renforcer les stratégies de mobilité:

	Titre	Description	Leviers ↑	Freins ↓
1				
2				

Proposition favorite de notre équipe: n°

## CORRIDOR COURONNE URBAINE ROUENNAISE



### QUELQUES CHIFFRES



11 communes



85 km<sup>2</sup>



248 740 habitants (2018)

AMFREVILLE-LA-MI-VOIE,  
BIHOREL,  
BOIS-GUILLAUME,  
BONSECOURS,  
CANTELEU,

DARNÉTAL,  
DÉVILLE-LÈS-ROUEN,  
MONT-SAINT-AIGNAN,  
ROUEN,  
SOTTEVILLE-LÈS-ROUEN,

LE PETIT-QUEVILLY



### MOBILITÉ

(ENQUÊTE MÉNAGES - DÉPLACEMENTS 2017)

873 000

déplacements quotidiens réalisés  
par les habitants du corridor

(hors déplacements réalisés à  
l'intérieur des zones de résidence)

3,77

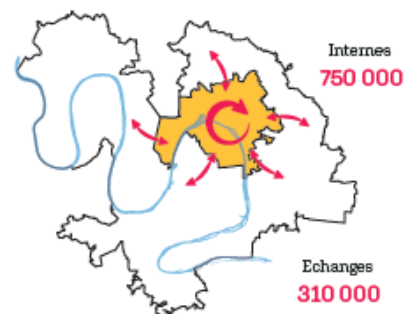
déplacements moyen  
par jour et par résident



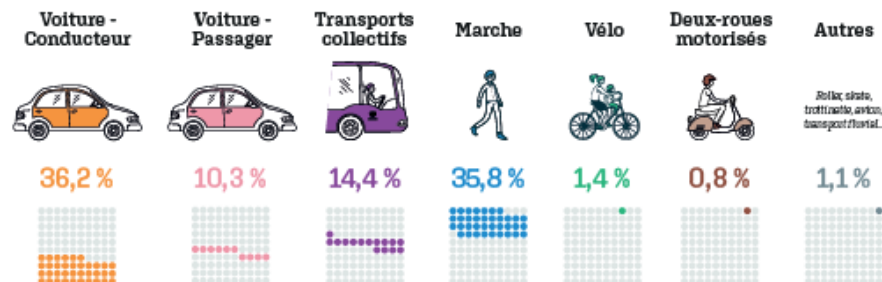
6,7 KM

distance moyenne  
d'un déplacement

Principaux déplacements des habitants métropolitains  
en lien avec le corridor

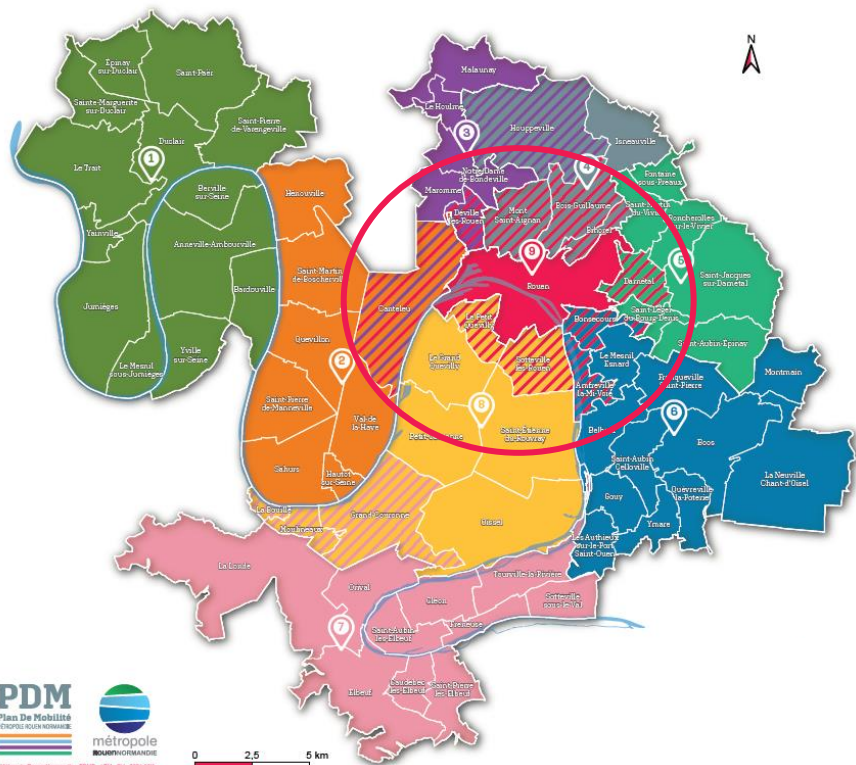


### PARTS MODALES





# Les grands enjeux



Articulation 1<sup>ère</sup> couronne urbaine  
 Une proximité dans les distance  
 Contacts géographiques hétérogènes  
 Circulation et stationnement  
 Architecture historique du réseau en étoile  
 Logistique urbaine

## En quelques lignes...

Le corridor 9 interroge Rouen dans son articulation avec sa première couronne urbaine, dans le contexte particulier de la crise sanitaire qui pourrait réinterroger durablement certaines stratégies de mobilité. Cette articulation se caractérise par une certaine proximité dans les distances mais avec des contacts géographiques hétérogènes, entre pentes, infrastructures routières et fleuve ; il faut réussir à s'affranchir de ces obstacles pour améliorer la perméabilité urbaine.

Dans cette proximité, la circulation et le stationnement trouve une résonance particulière à travers les effets de bord et la densité urbaine ; les déplacements individuels non motorisés recèlent d'ailleurs un potentiel particulier.

L'architecture historique du réseau en étoile offre des liaisons en transports collectifs performantes vers la centralité et interroge plutôt les liens entre périphéries et les stratégies de correspondance autour de points d'échanges structurants pour s'ouvrir sur le reste du réseau.

La montée en puissance des commandes via internet renforce une problématique particulière liée à la logistique urbaine et son empreinte sur le territoire, considérant la densité des mouvements sur le secteur.

Au cœur de la ZFE-m, des alternatives de mobilité au véhicule particulier devront être proposées afin d'accompagner les différents publics, en particulier les plus fragiles, dans la montée en puissance du dispositif.

## 2 objectifs:

- En séance: votre traduction des enjeux sur votre territoire
- Pour la suite: mise à disposition de matière pour prolonger les discussions  
*Mise à disposition atlas cartographique (cf. Annexes)*

# Echanges: comment répondre à ces enjeux ?

Enjeux	Démarches engagées	Déclinaison locale
<p><b>Le changement de comportement</b> <i>Sensibiliser (la Seine barrière mentale/culturelle), accompagner l'évolution des pratiques (ZFEm, télétravail), former les publics, ...</i></p>	<p><i>Mon Ptit' Atelier</i></p>	<p>...</p>
<p><b>L'organisation du territoire</b> <i>Faciliter la perméabilité de la Seine et des infrastructures routières, améliorer la performance des traversées, créer du lien entre communes (espace vécu différents des espaces administratifs)...</i></p>	<p><i>Evaluation SCoT Evolution PLUi</i></p>	<p>...</p>
<p><b>Les liens collectifs entre les territoires et connexions des mobilité</b> <i>Consolider l'intermodalité VP/TC, développer les P+R (effet bouclier), construire l'intermodalité vélo/TC, stationner les vélos dans « l'ancien », accompagner la démocratisation des nouvelles motorisations en centre urbain (bornes de recharge dans ancien/collectif), ...</i></p>	<p><i>Service Klaxit – Aire de covoiturage Recomposition TC 2022 Seine à Vélo Stationnement vélo P+R Lieux fédérateurs de mobilité</i></p>	<p>...</p>
<p><b>L'espace public apaisé</b> <i>Sécuriser c'est réduire la place de la VP, VLS au-delà de Rouen, gestion des points durs pour les mobilités actives (Saint-Paul), relier les plateaux (limiter l'effet pente), assurer la continuité des aménagements, accompagner l'émergence des EDP, ...</i></p>	<p><i>Politique cyclable Apaisement des centralités</i></p>	<p>...</p>
<p><b>La « gestion » des flux</b> <i>Développer la logistique du dernier kilomètre, objectiver la problématique du stationnement, ...</i></p>	<p><i>Expérimentations Réglementation</i></p>	<p>...</p>

# RDV sur Klaxoon

enjeux	Les objectifs	Quelle ambition ?	Quels leviers ?	Quelles déclinaisons opérationnelles	Commentaires	
Le développement durable	Sensibiliser					
	Accompagner l'évolution des politiques					
	Former les publics					
enjeux	Propositions supplémentaires	Les objectifs	Quelle ambition ?	Quels leviers ?	Quelles déclinaisons opérationnelles	Commentaires
L'habitat et le territoire	Limiter la spéculation liée au prix du foncier					
	La Seine comme rupture (enjeu des bacs) et comme support de mobilité					
	Propositions supplémentaires	Les objectifs	Quelle ambition ?	Quels leviers ?	Quelles déclinaisons opérationnelles	Commentaires
L'attractivité, les services, les nouvelles mobilités	Réaliser les V1 vers les TC (Canteau)					
	Favoriser le carvoilage (RD982)					
	Réaliser le « bassin d'emploi » de Garenne et pôles générateurs du corridor (IDEPH)					
enjeux	Propositions supplémentaires	Les objectifs	Quelle ambition ?	Quels leviers ?	Quelles déclinaisons opérationnelles	Commentaires
L'espace public apaisé	Modérer la vitesse des deux-roues motorisés					
	Relier les territoires voisins en vélo					
	Développer les circuits de marche (s'appuyer sur les infra de loisirs)					
	Partager les petites rues « rurales »					
	Faire coexister les flux sur la RD982					
	Propositions supplémentaires	Les objectifs	Quelle ambition ?	Quels leviers ?	Quelles déclinaisons opérationnelles	Commentaires
L'apaisement des flux	Limiter le délestage des flux liés à l'A150					
	Propositions supplémentaires					

- Cliquez sur le lien envoyé par Robin Bénévent dans la conversation
- Pour chacun des objectifs, répondez aux questions « Quelle ambition ? », « Quels leviers ? », « Quelles déclinaisons opérationnelles ? » en déposant des post-its virtuels dans les cases
- Après 20 minutes de réflexions individuelles, nous relirons l'ensemble puis débattons pour construire les réponses collectives des élus du corridor

# ANNEXES





Document de travail



### CARTE IDENTITE





Population (2019)



Etablissement Public de  
Coopération Intercommunale



Pôles métropolitains



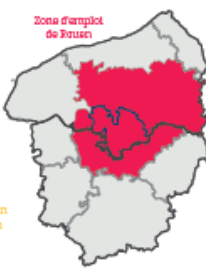
Agences d'urbanisme



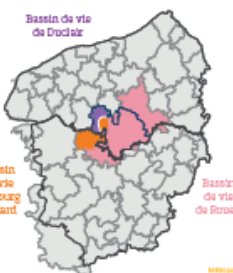
Aires d'attraction



Zones d'emploi

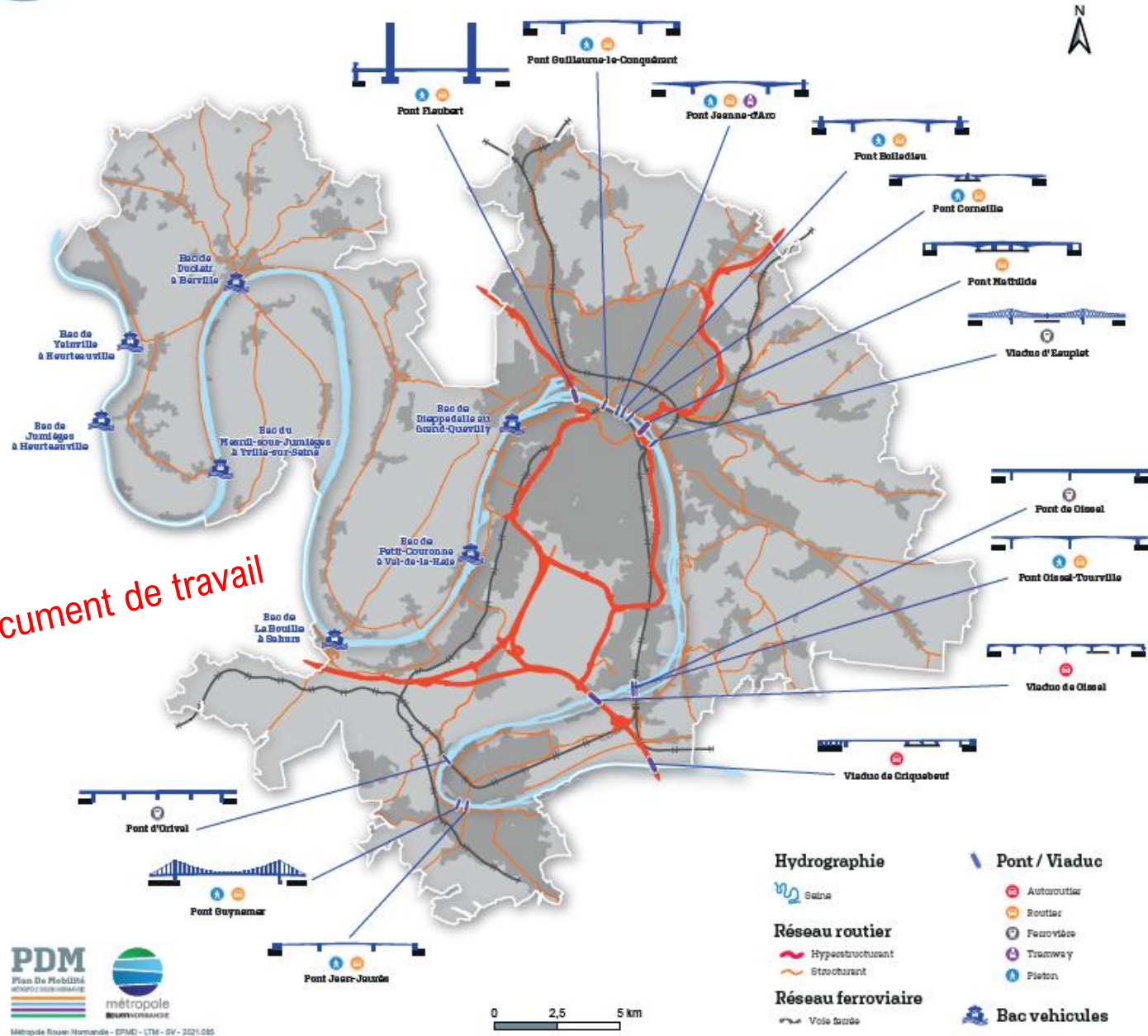


Bassins de vie



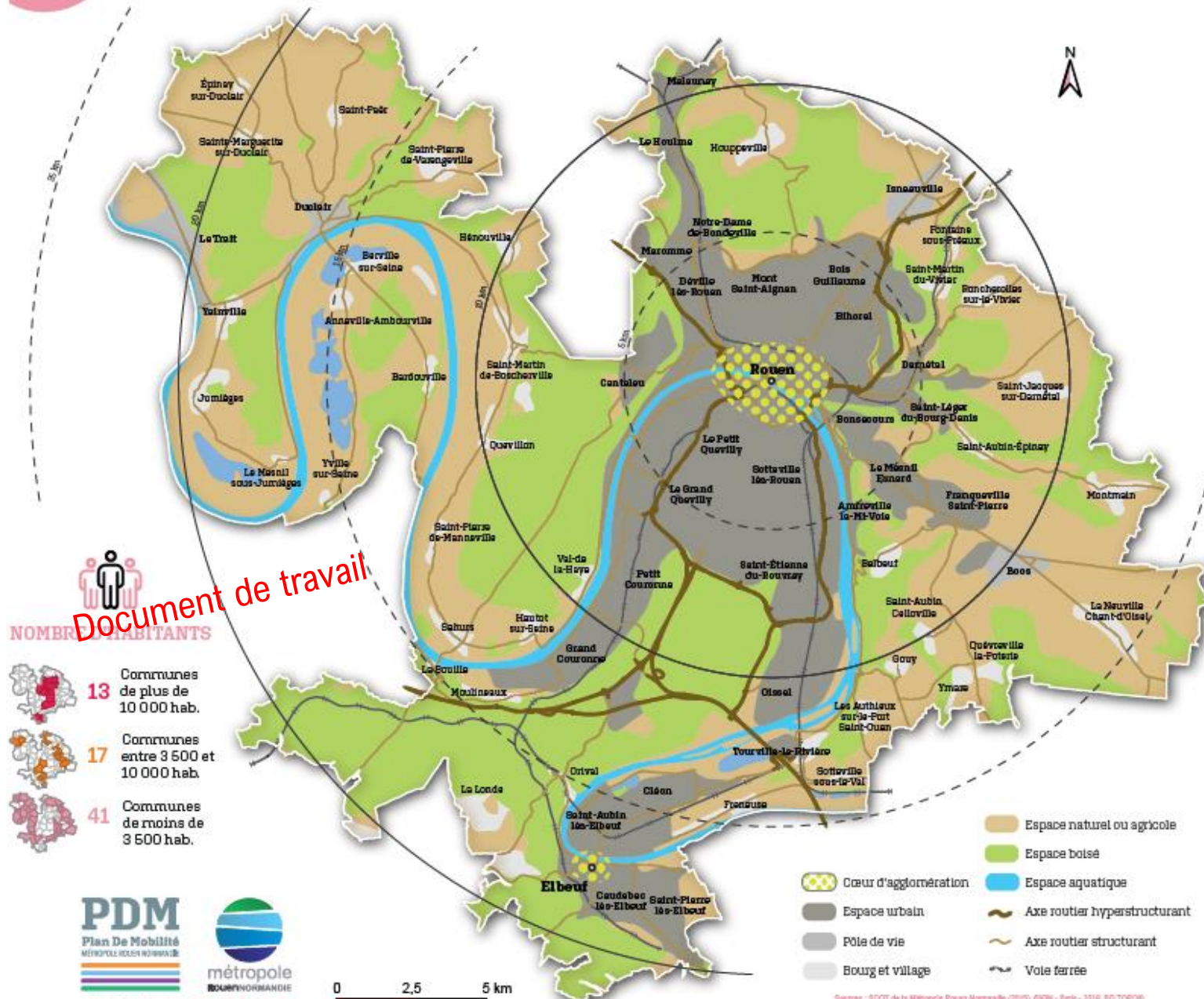


Document de travail



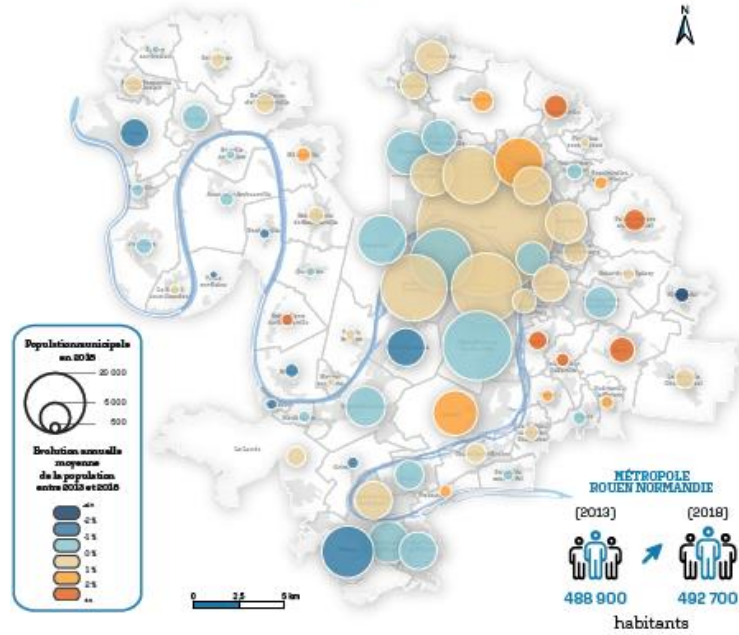




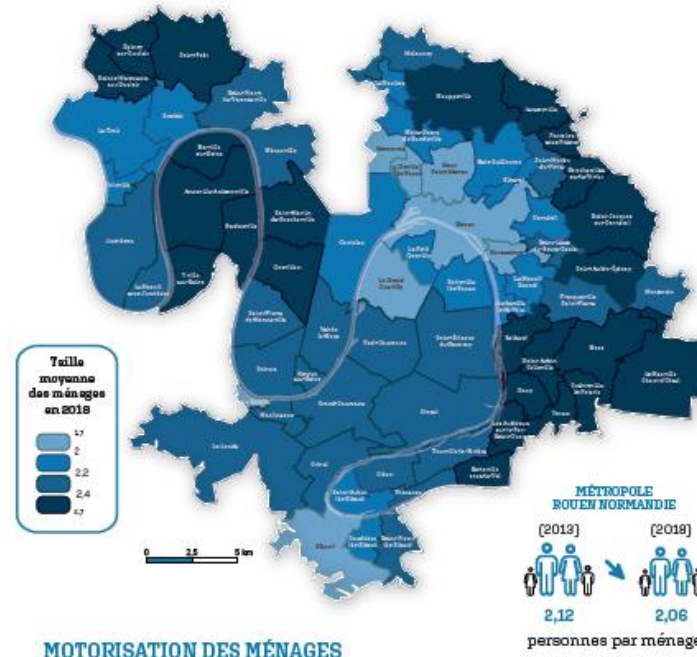




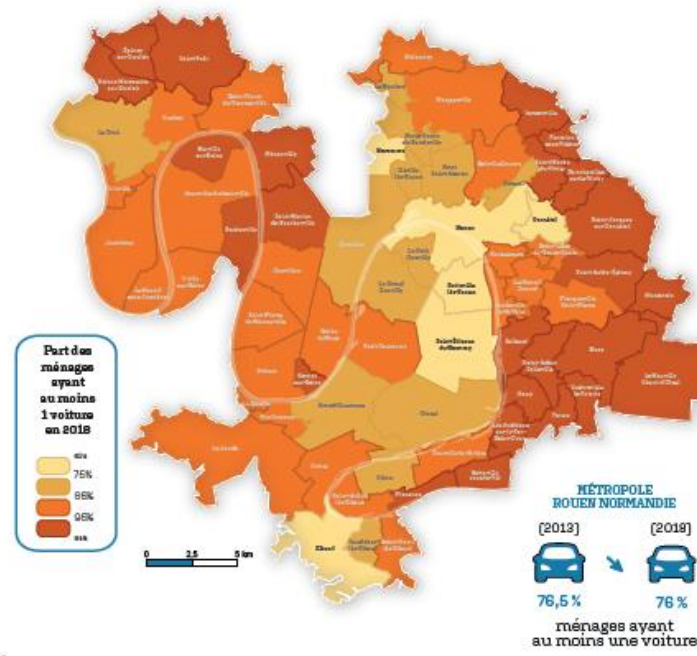
**ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE**



**TAILLE MOYENNE DES MÉNAGES**

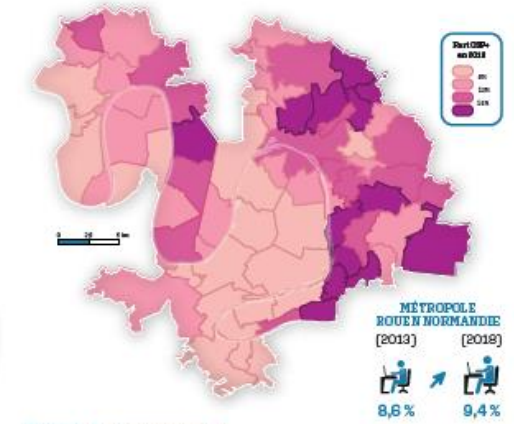


**MOTORISATION DES MÉNAGES**

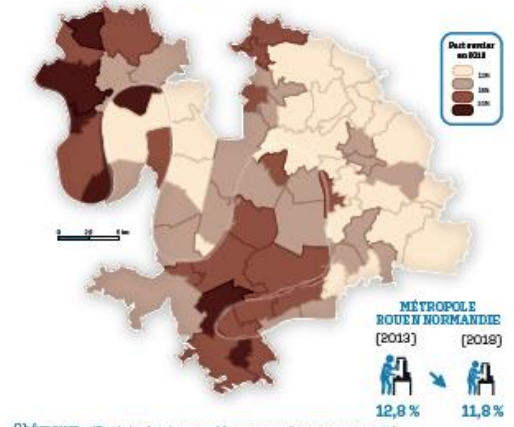


**POPULATION ACTIVE**

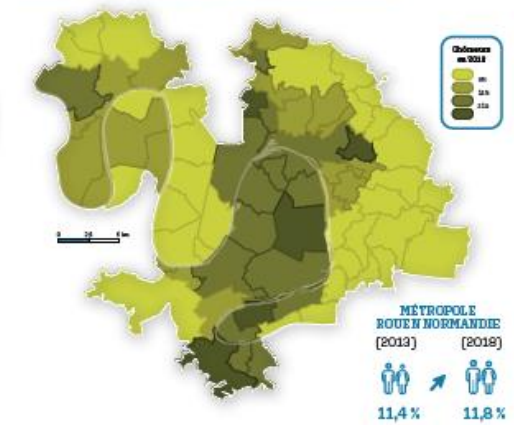
Cadres et professions intellectuelles supérieures (Population de 25 ans ou plus)



Ouvriers (Population de 16 ans ou plus)



Chômeurs (Population de 16 à 64 ans - chômage au sens du recensement en 2018)



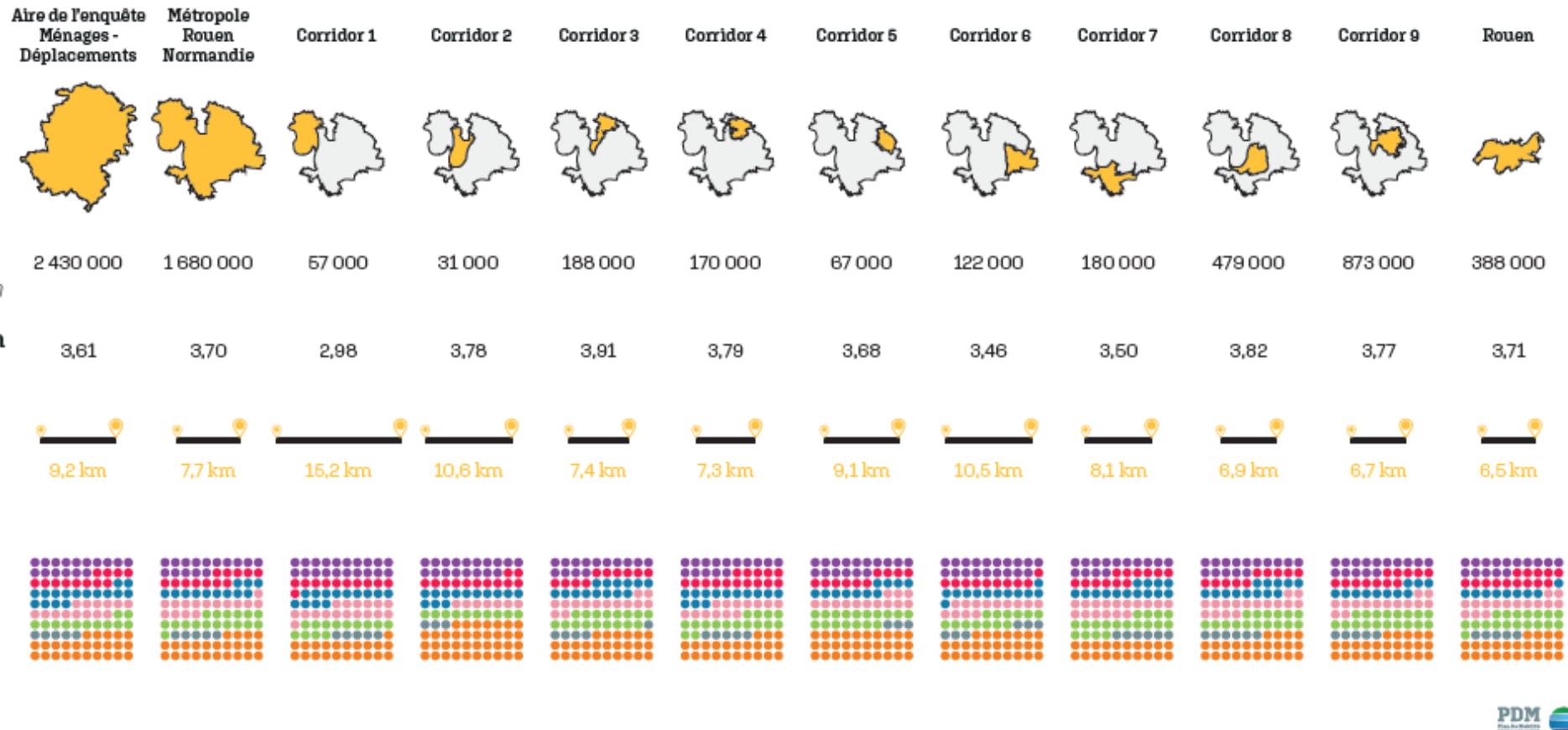
Document de travail



## MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE

Motifs de déplacement (Enquête Ménages - Déplacements 2017)

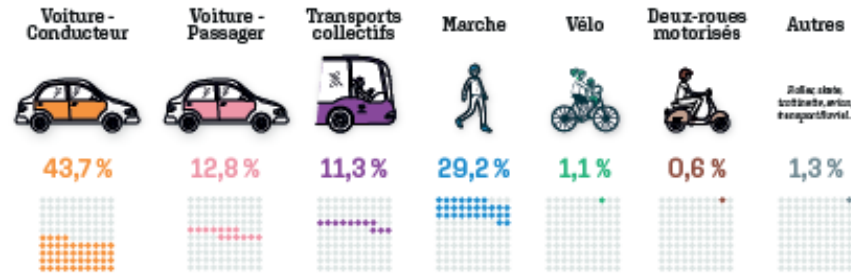
Document de travail





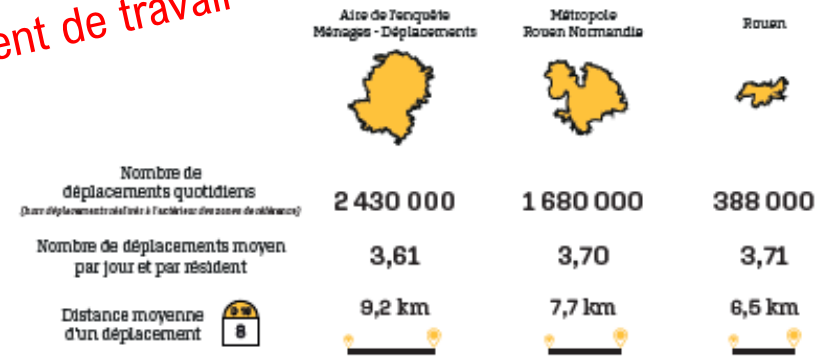
**PARTS MODALES**

(ENQUÊTE MÉNAGES - DÉPLACEMENTS 2017)

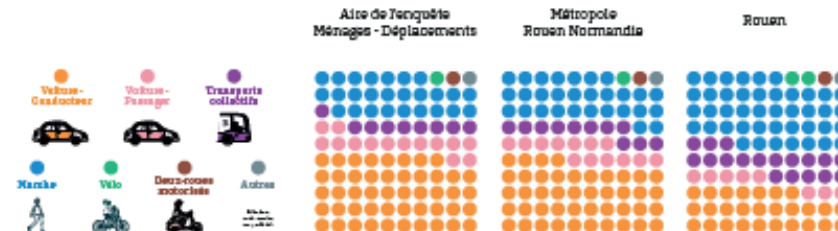


Document de travail

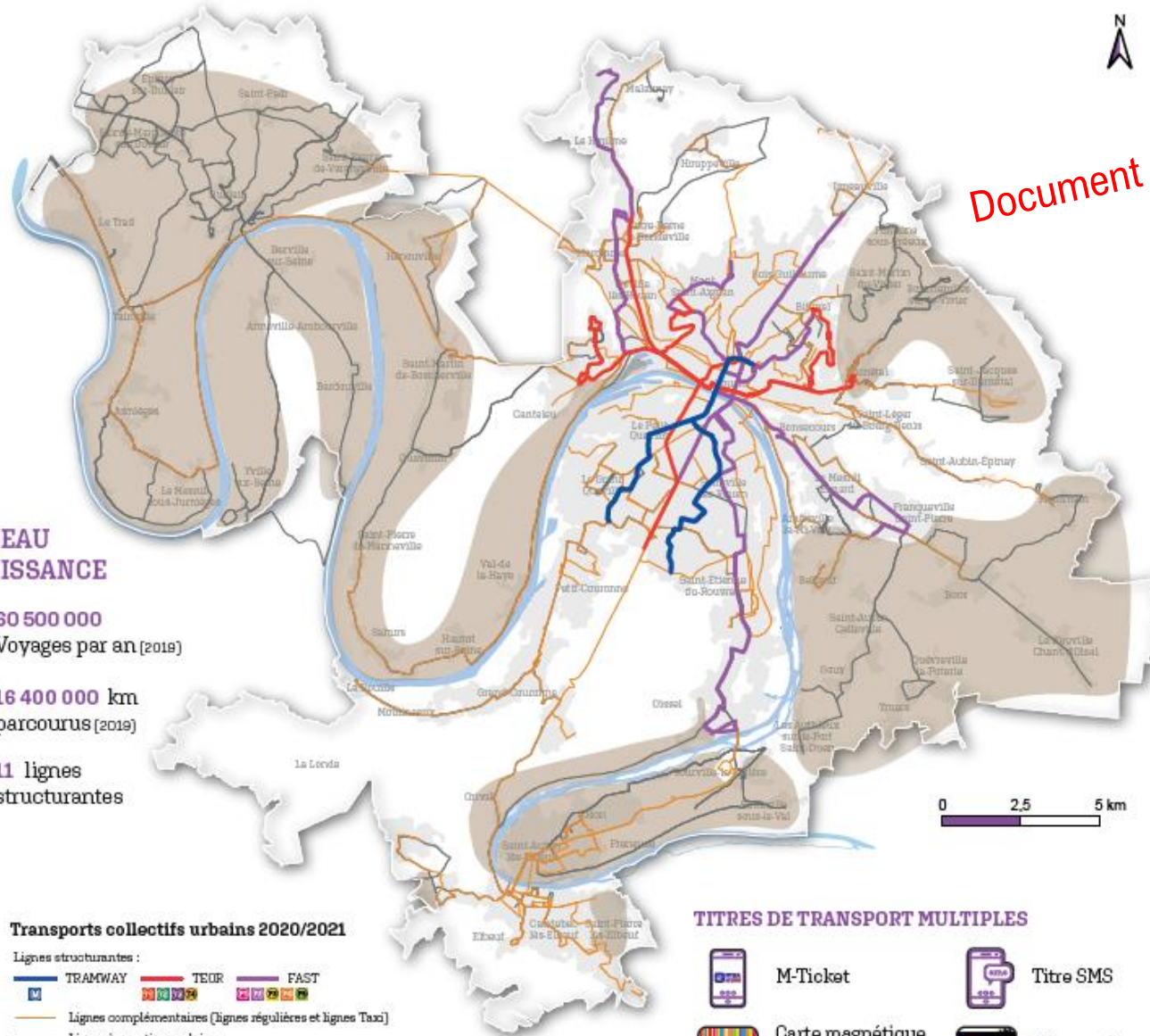
**MOBILITÉ GLOBALE PAR SECTEURS**



**PARTS MODALES PAR SECTEURS**







Document de travail

**UN RÉSEAU  
EN CROISSANCE**



60 500 000  
Voyages par an (2019)



16 400 000 km  
parcourus (2019)



11 lignes  
structurantes

**Transports collectifs urbains 2020/2021**

Lignes structurantes :

-  TRAMWAY
-  TEOR
-  FAST
-  Lignes complémentaires (lignes régulières et lignes Taxi)
-  Lignes à vocation scolaire
-  Transport à la demande (fil'o'r et Allobus - 44 communes)

**TITRES DE TRANSPORT MULTIPLES**



M-Ticket



Titre SMS

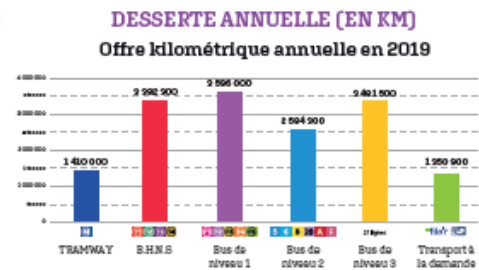
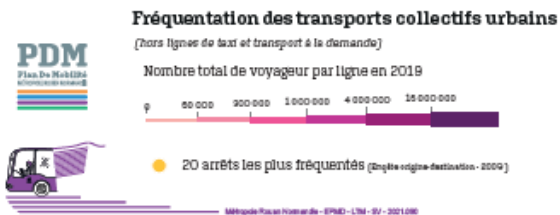
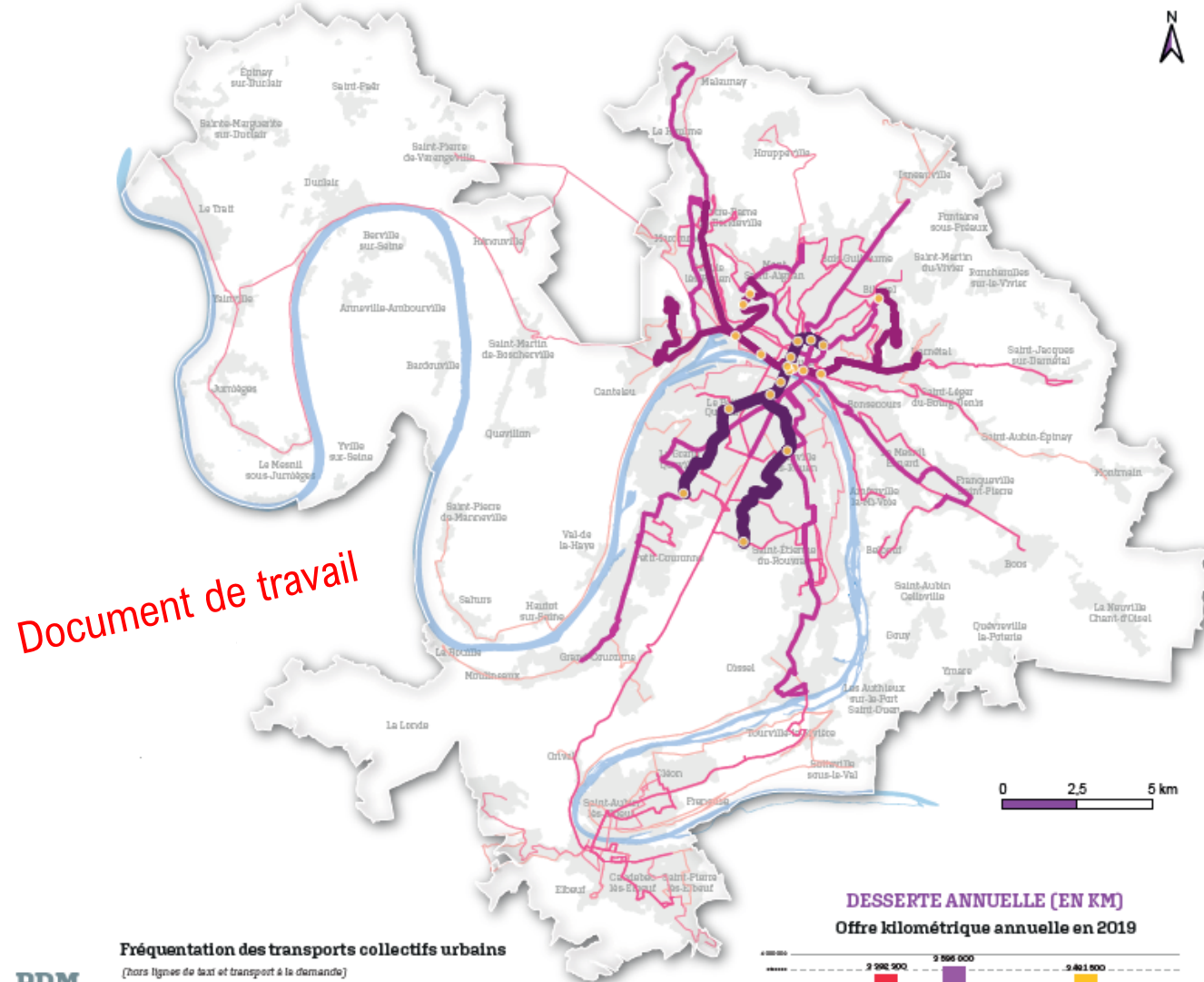


Carte magnétique  
(Astuce ou Atoumod)




Titre papier

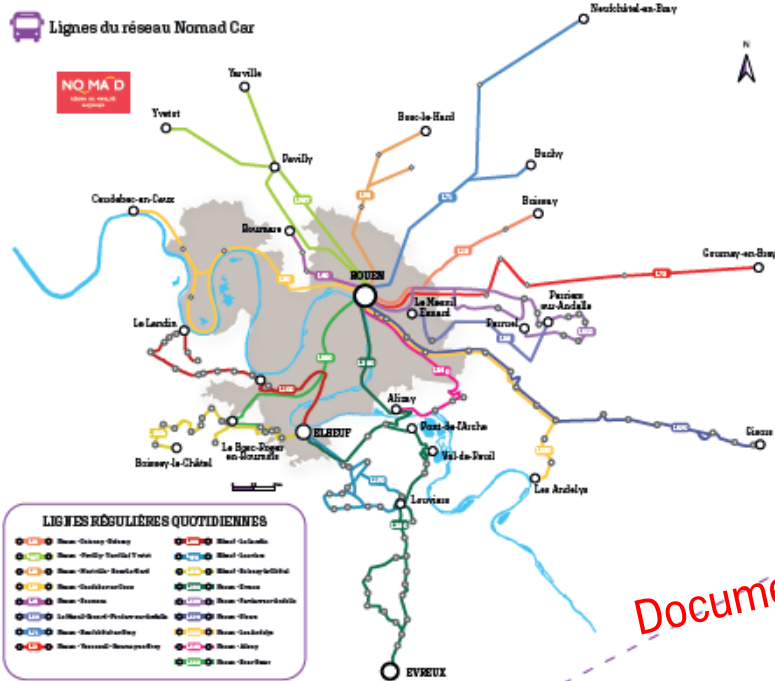




Sources : Métropole Rouen Normandie, ©IGN - Paris - 2019, BD TOPO\*, Réseau ASTUCE



 Lignes du réseau Normad Car




 Lignes du réseau FlixBus



 Lignes du réseau BlablaCar Bus



Document de travail

 Lignes du réseau Normad Train

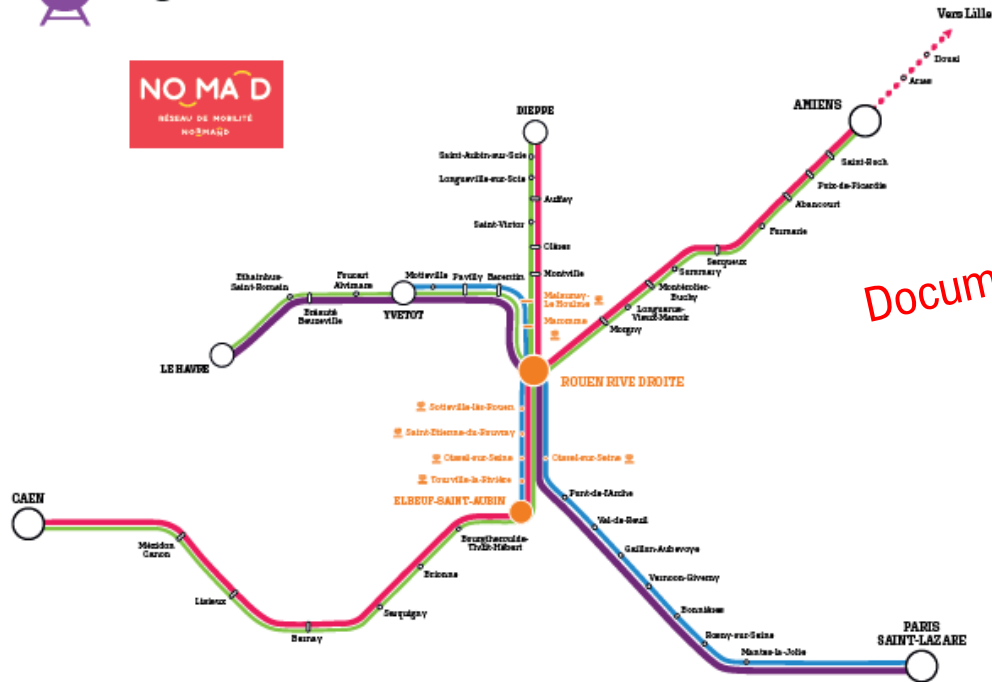


# LE RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS INTERURBAINS

## la fréquentation des lignes du réseau Nomad Train



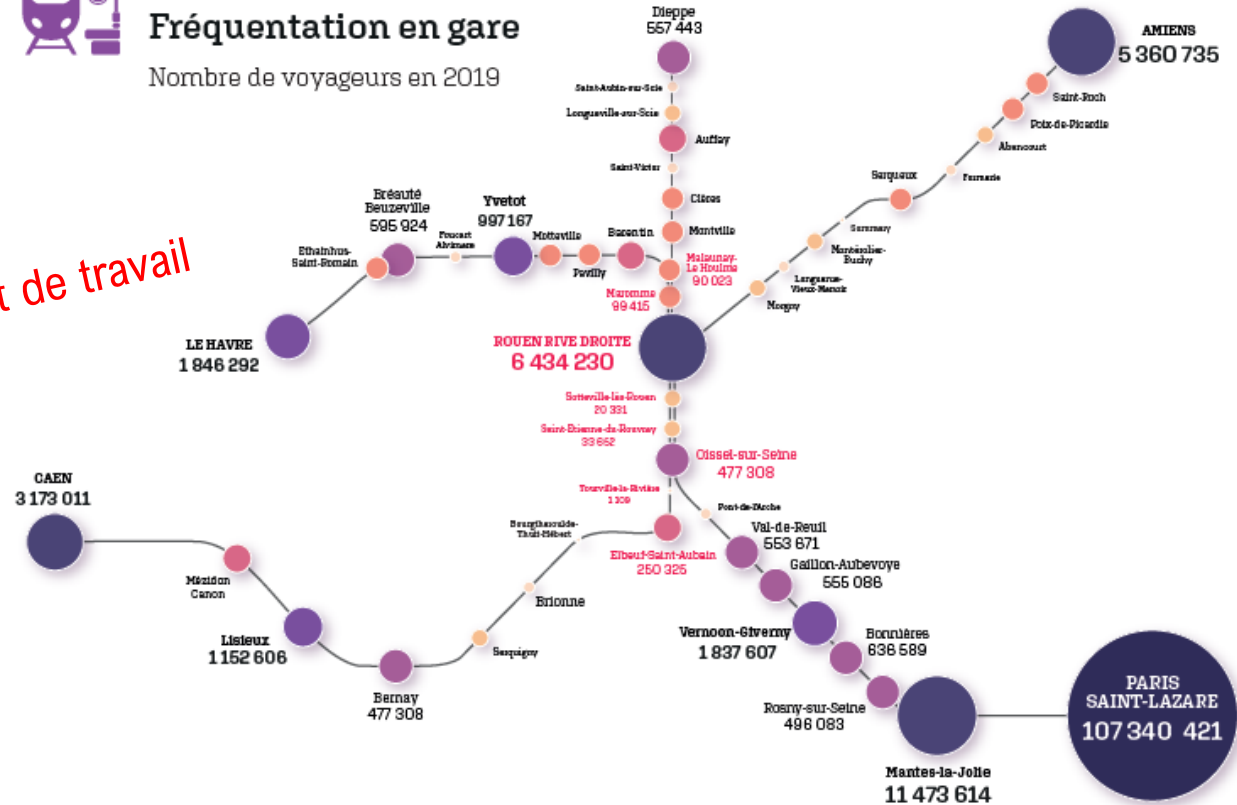
### Lignes du réseau Nomad Train



### Fréquentation en gare

Nombre de voyageurs en 2019

Document de travail





## Fréquentation du TER par axe

Nombre de voyageurs.km en 2019

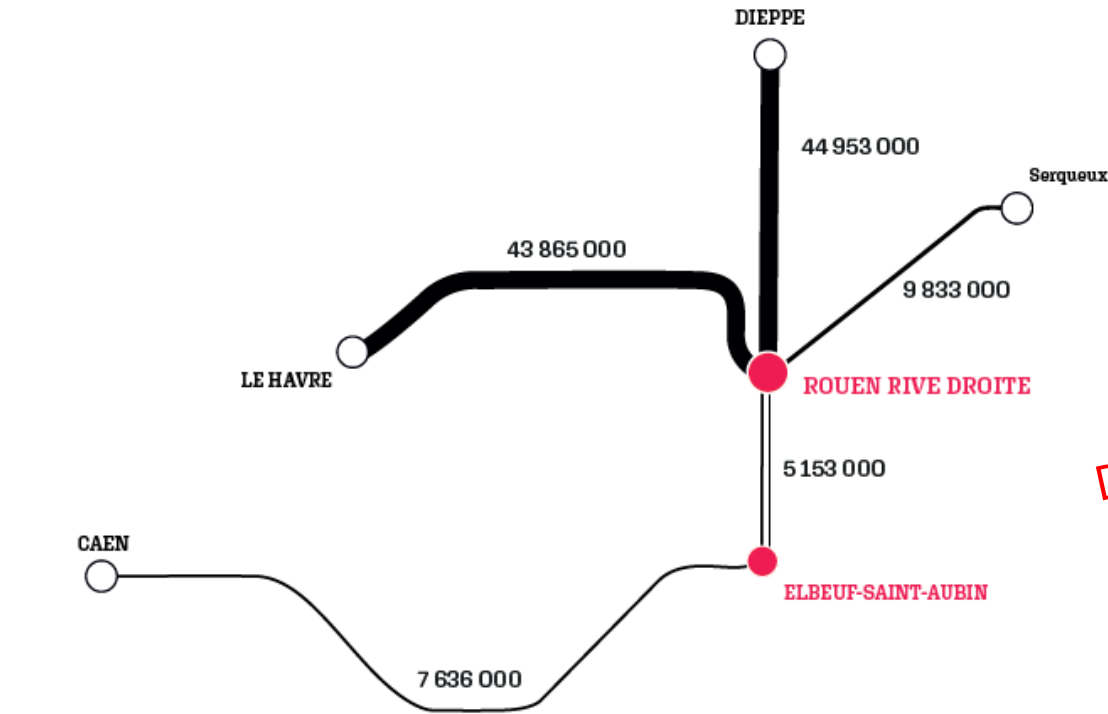
(unité de mesure qui équivaut au transport d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre)



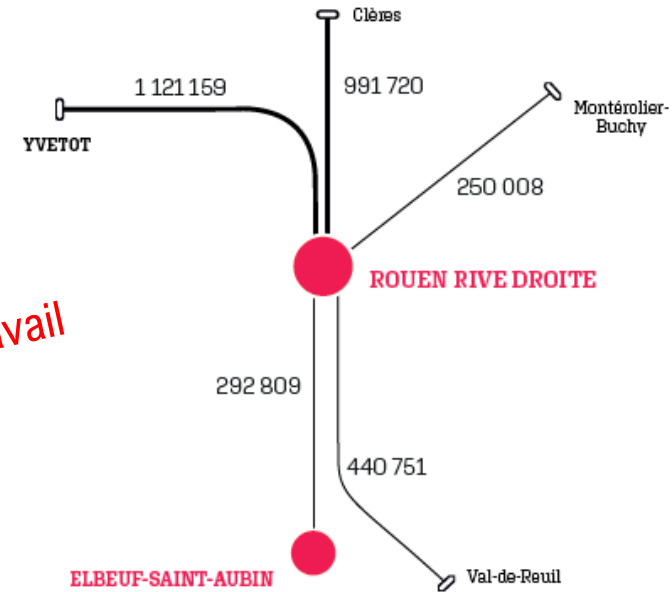
## Fréquentation du TER par section de ligne

Nombre de voyages en 2019

(Les données cumulent les deux sens de circulation. Il s'agit du nombre de voyageurs passant sur la section : le trajet peut ensuite se poursuivre. Ainsi, pour un trajet Rouen-Dieppe, sont comptabilisés un voyage sur la section Rouen-Clères et un autre sur Clères-Dieppe.)

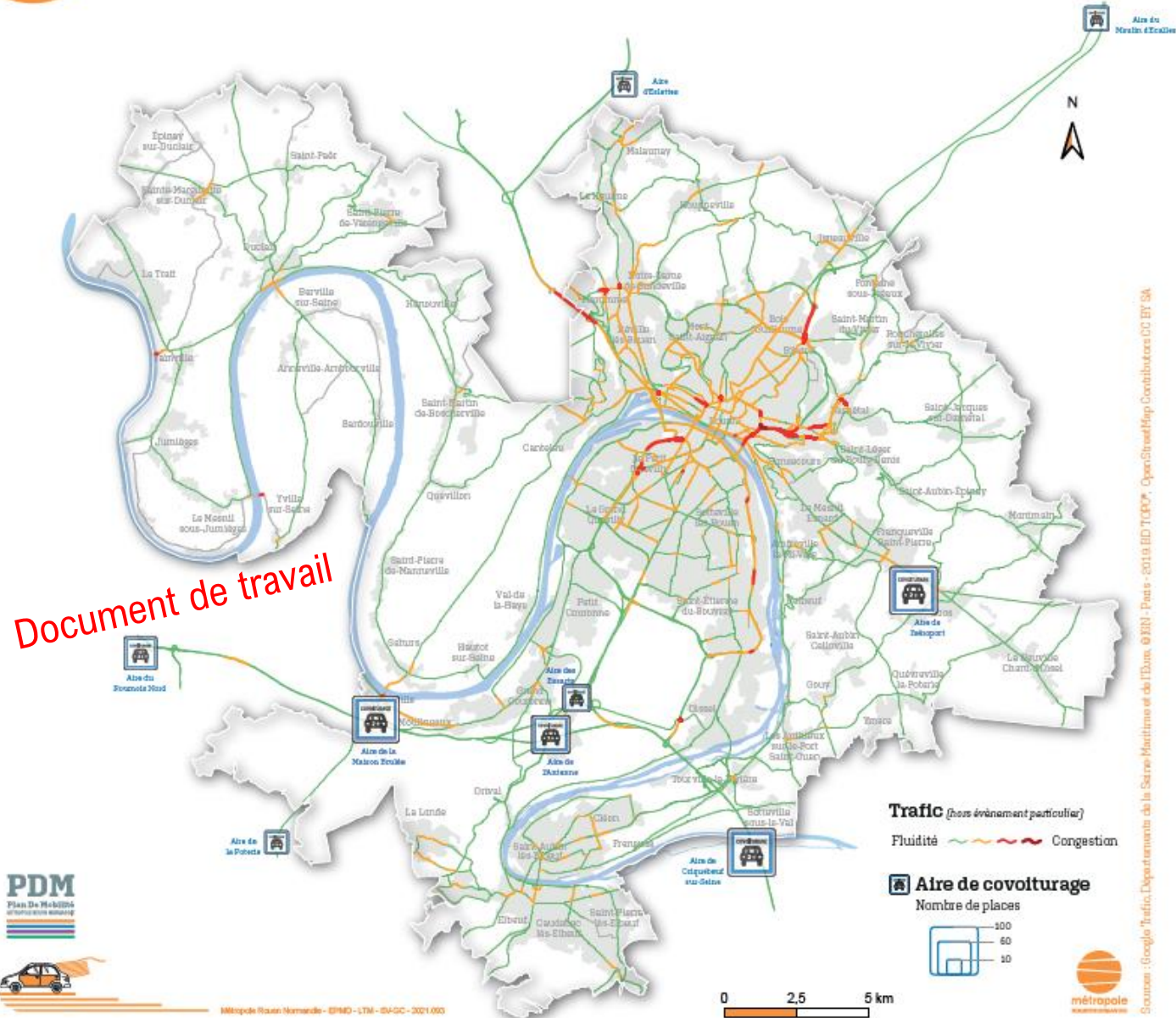


Document de travail







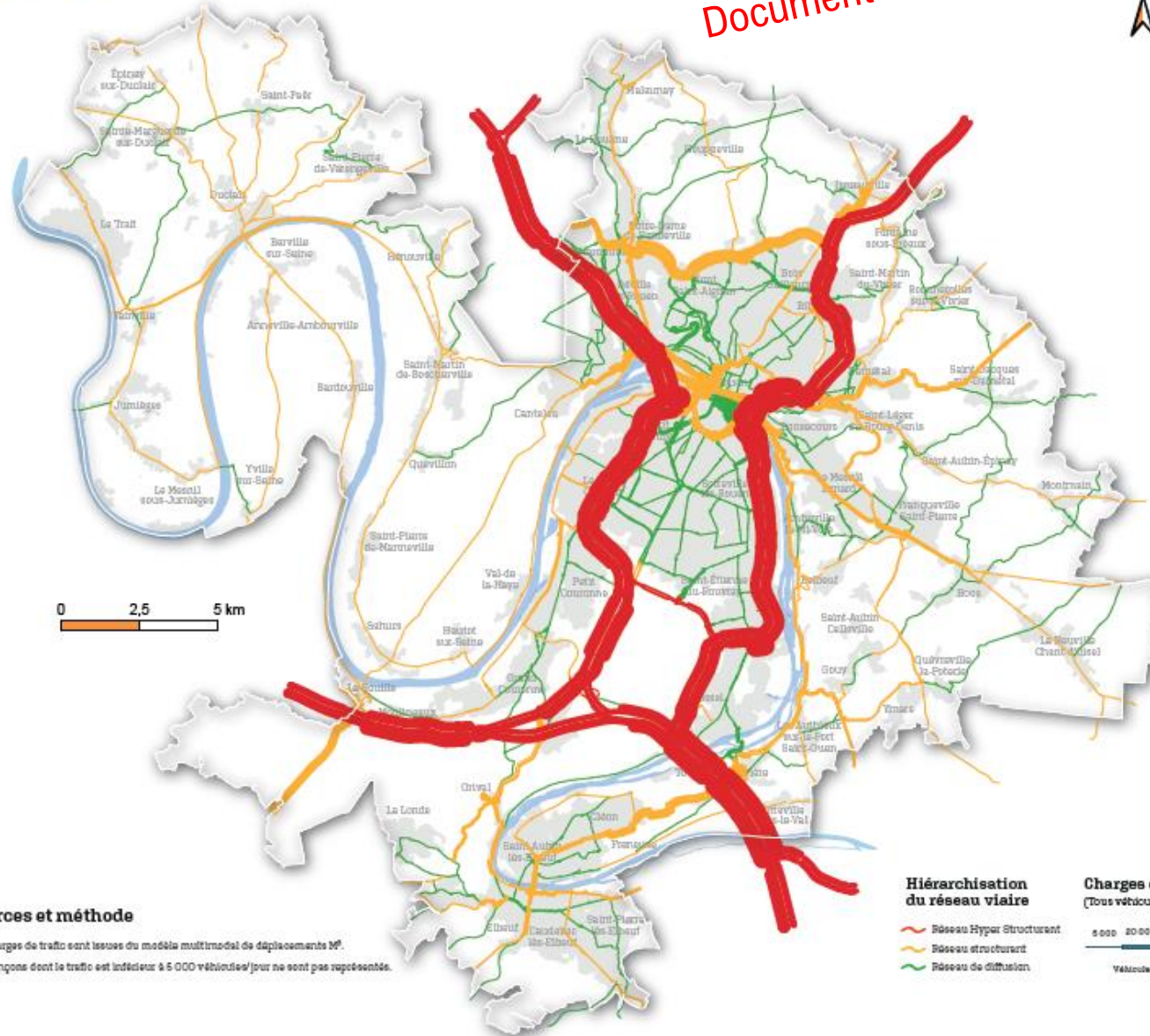






Charges de trafic journalières - tous véhicules

Document de travail

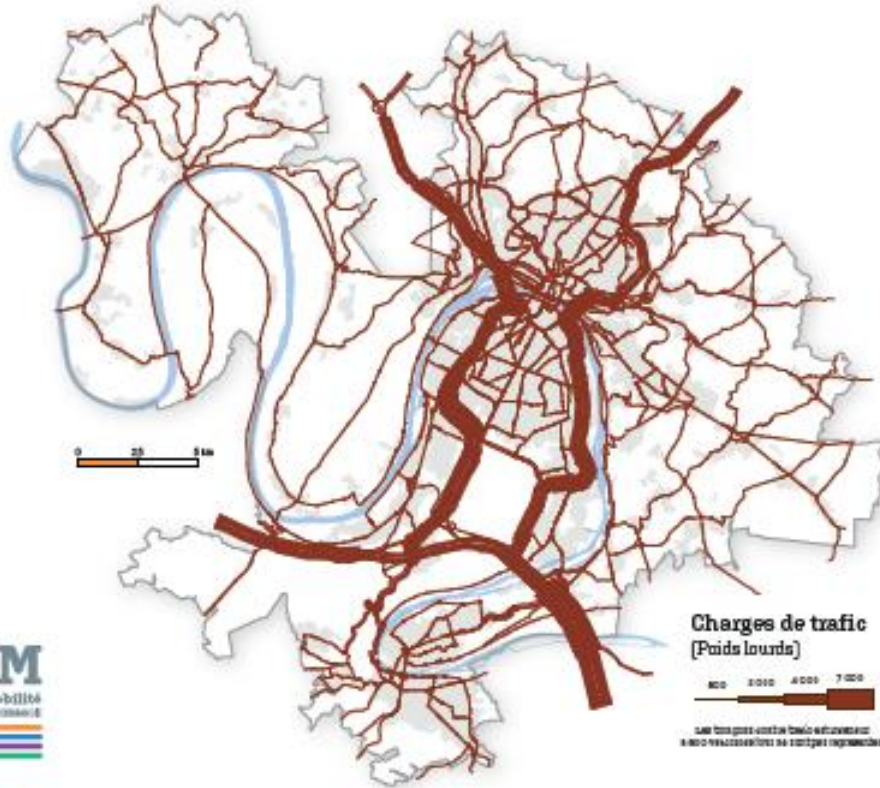


**Sources et méthode**

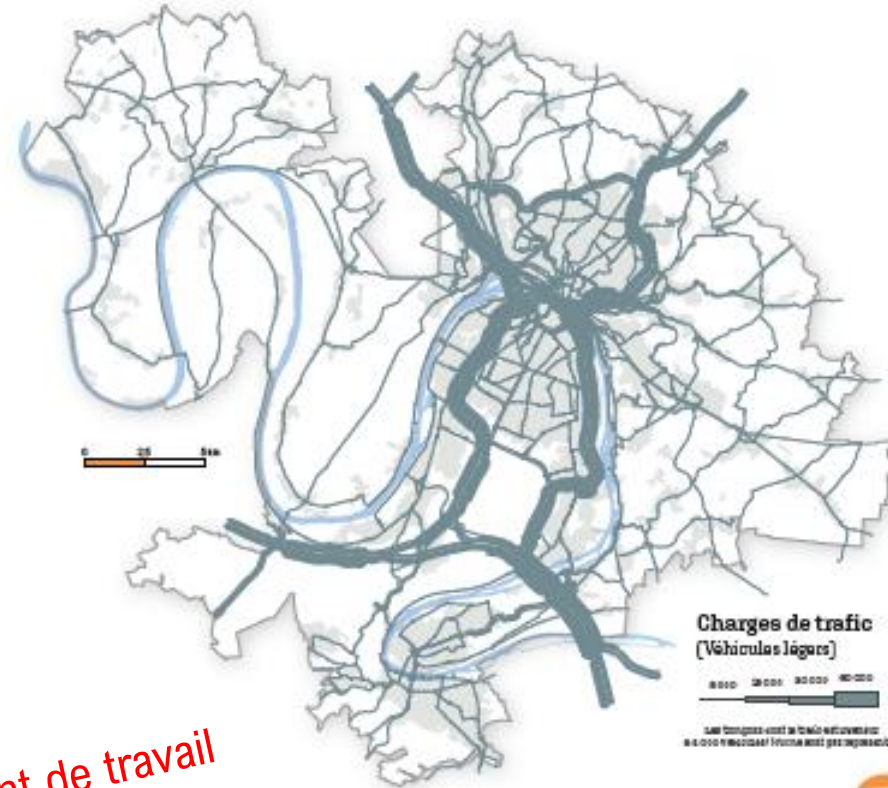
Les charges de trafic sont issues du modèle multimodal de déplacements M<sup>2</sup>.  
Les tronçons dont le trafic est inférieur à 5 000 véhicules/jour ne sont pas représentés.



### Charges de trafic journalières - poids lourds



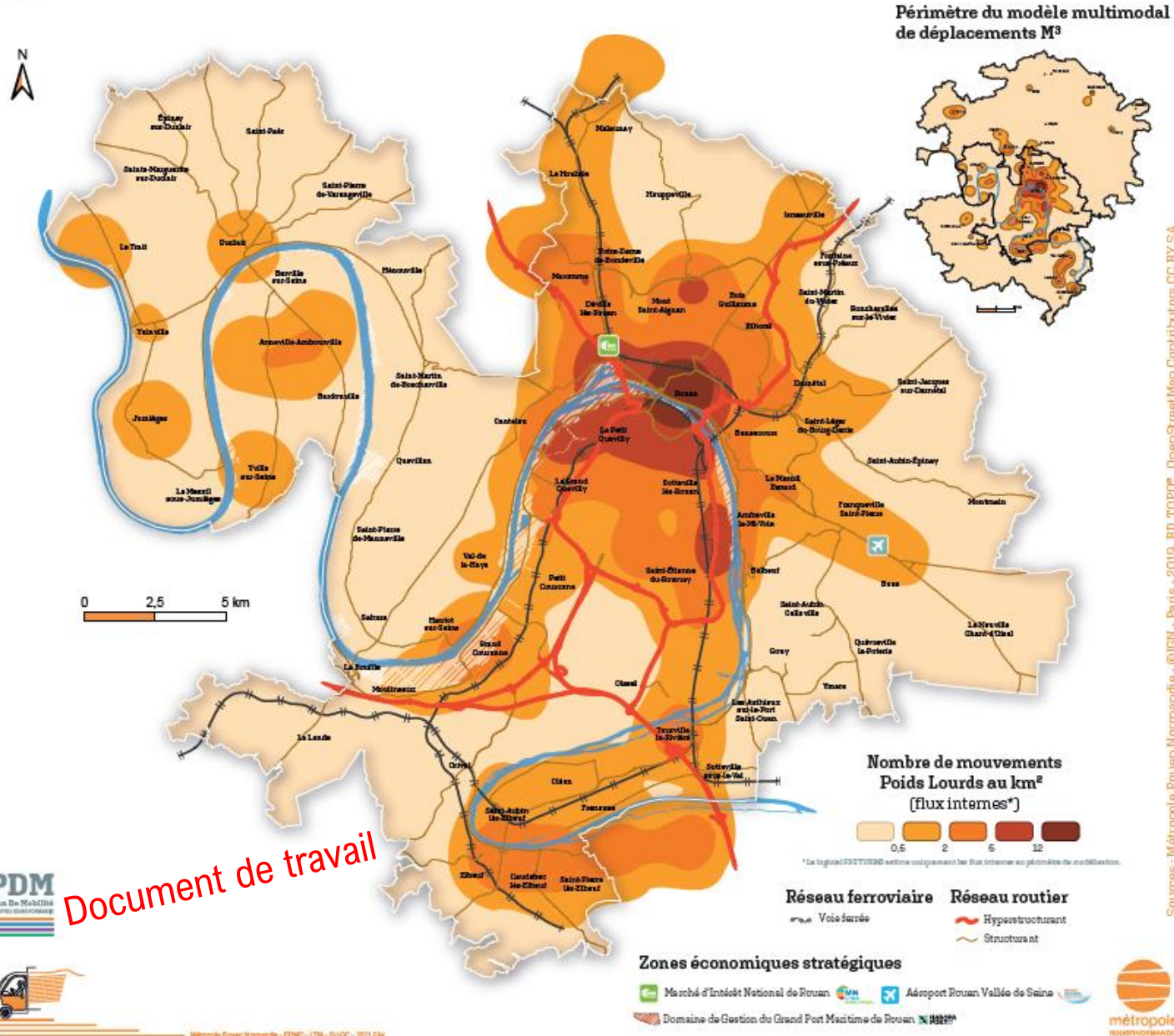
### Charges de trafic journalières - véhicules légers



Document de travail

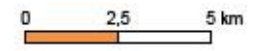
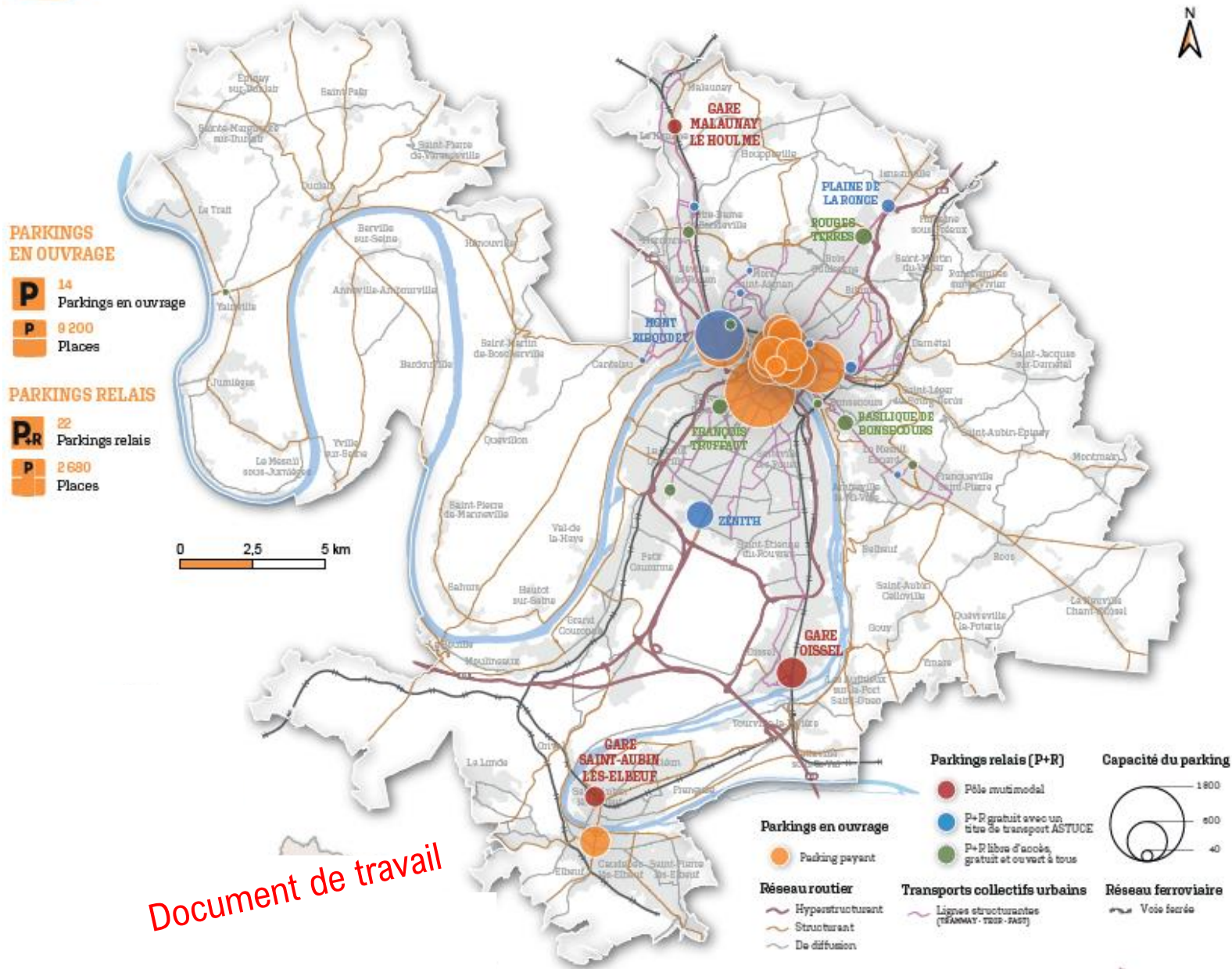






Sources : Métropole Rouen Normandie - @IGN - Paris - 2019, BD TOP20, OpenStreetMap, Contributors CC BY SA





OpenStreetMap Contributors CC BY SA