



MÖBILITÉS
ÇA BOUGE!

PDM
Plan De Mobilité
MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE

TOME 9

SYNTHÈSE du Plan de Mobilité 2035 de la Métropole Rouen Normandie



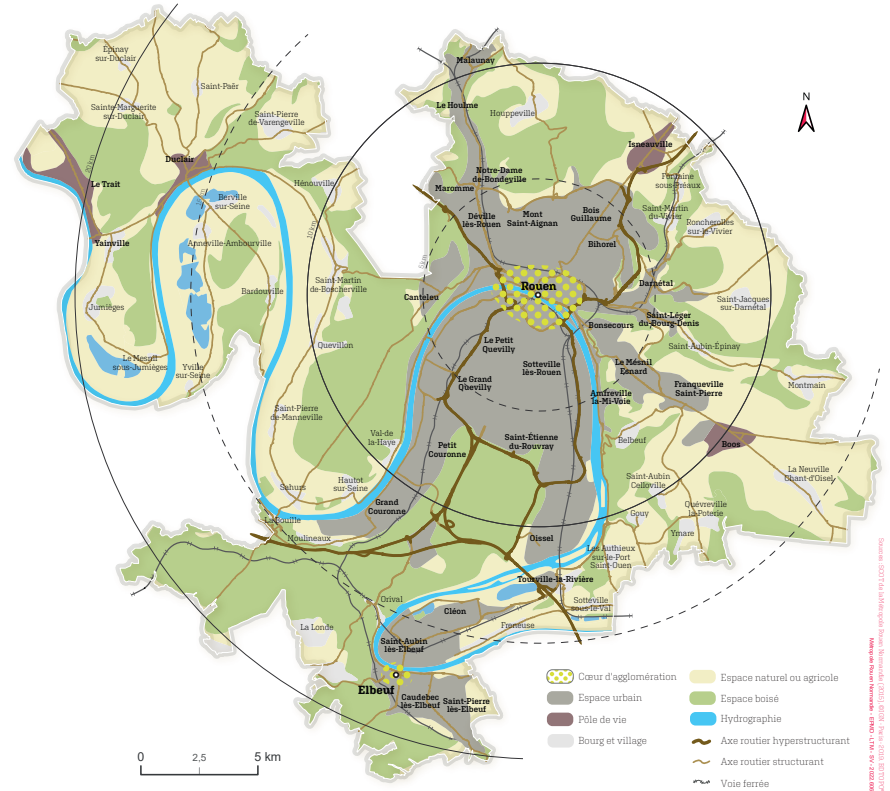
métropole
ROUEN NORMANDIE

La Métropole Rouen Normandie

La Métropole Rouen Normandie regroupe 71 communes sur un territoire de 664 km². Sa création en 2015 résulte de l'application de la loi MAPTAM, succédant ainsi à la Communauté d'Agglomération Rouen Austreberthe. Elle exerce un large éventail de compétences sur son ressort territorial comptant près de 500 000 habitants. Ses compétences couvrent divers domaines liés à l'aménagement et au développement du territoire, tels que l'habitat, le tourisme, la culture, le sport, la protection de l'environnement, l'urbanisme... La Métropole joue un rôle prépondérant dans le secteur des mobilités en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM).



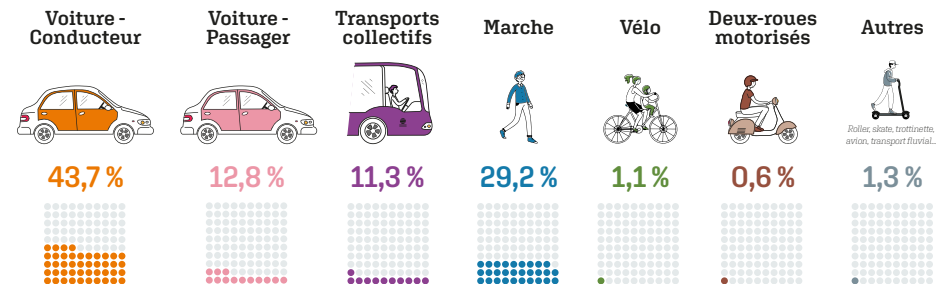
Comment se déplace-t-on sur la Métropole ?



QUELQUES CHIFFRES



PARTS MODALES



Source : Métropole Rouen Normandie, Enquête Ménages - Déplacements 2017



Qu'est-ce qu'un PDM ?

Le Plan de Mobilité (auparavant nommé Plan de Déplacement Urbain) est un ensemble de mesures visant à définir sur un temps long l'organisation des déplacements des personnes et marchandises sur un territoire. C'est un document défini par le Code des transports qui, en plus de sa dimension planificatrice, doit inclure une évaluation environnementale et une annexe accessibilité.



Expliquer
l'ambition de la
Métropole et ouvrir
le débat collectif



Cadrer
financièrement
et juridiquement
la stratégie mobilité



Traduire
la trajectoire
environnementale



Évaluer
les politiques publiques
et anticiper les futures
évolutions

Les grands thèmes du PDM :

Espace public
et marchabilité



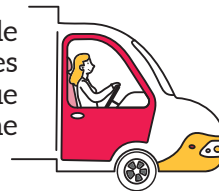
Vélo



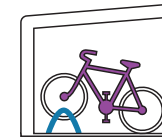
Transports urbains



Transports de
marchandises
et logistique
urbaine



Intermodalité



Accompagnement



Train

Voiture partagée
Stationnement



Mobilité inclusive





Le Plan de Mobilité

en dates

2014

Approbation et mise en œuvre du PDM 2014 (anciennement PDU)

2020

2021

2022

2023

2024

Révision du PDM 2014

Évaluation du PDM 2014

« Mobilités : ça bouge ! » et son dispositif participatif (ateliers, forums, séminaires...) dont Comité citoyen et Comité des Partenaires Mobilités

Diagnostic du PDM 2035

Stratégie du PDM 2035

Bilan de « Mobilités ça bouge ! »

Programme d'actions du PDM 2035 (dont annexe accessibilité)

Réalisation de l'évaluation environnementale

Arrêt du projet technique du PDM

Consultation des Personnes Publiques Associées

Lancement de l'enquête publique

Adoption du PDM en Conseil métropolitain

Mise en œuvre du PDM jusqu'en

2035



L'évaluation du PDM 2014

Une première étape



Le Plan de Mobilité 2014 (anciennement appelé Plan de Déplacement Urbain) a été pensé comme un document de transition du fait du passage en Métropole, et notamment de la prise de compétence de l'espace public, offrant un levier fort d'une politique de mobilité ambitieuse. Dès l'adoption du document, la nécessité d'évaluer et de réviser à 5 ans le document était avérée au regard des faiblesses du document.

ÉVALUER, C'EST...



VALIDER les bonnes pratiques et solutions de déplacements



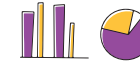
IDENTIFIER les causes des échecs



VÉRIFIER si les moyens alloués sont efficaces



INFORMER des résultats de la politique mise en œuvre



MESURER l'efficacité des actions menées



CONTRIBUER aux orientations du futur PDM



LES FORCES

Du document

- Une approche pragmatique
- Des actions cohérentes entre elles et avec l'ensemble des politiques publiques
Le PDM 2014 a défini une réelle vision stratégique de la mobilité
- La définition d'un cadre d'évaluation et la présence d'indicateurs environnementaux

▶ En termes d'effet

- Un réseau ASTUCE de plus en plus fréquenté
- Une offre multimodale qui se consolide (extension réseau cyclable, nouvelles places de covoiturages, ...)
- Une électromobilité qui se développe
- Un impact environnemental positif



LES FAIBLESSES

Du document

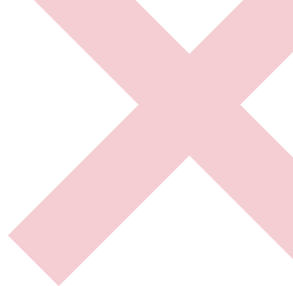
- Une absence d'objectifs chiffrés, de coûts individualisés et d'un calendrier de mise en œuvre, engageant pour l'avenir
- La prudence de langage amoindrissant la portée des actions
- La complexité des indicateurs pouvant fragiliser le dispositif de suivi et d'évaluation
- Le manque de mesures d'accompagnement aux changements de pratiques et de comportements de déplacement

▶ En termes d'effet

- Une part modale du vélo faible et un déficit de stationnement vélo
- Des parc relais en augmentation mais pas assez fréquentés
- Un nombre de voyages en train en légère baisse
- Une stratégie logistique urbaine au point mort



Le bilan de concertation

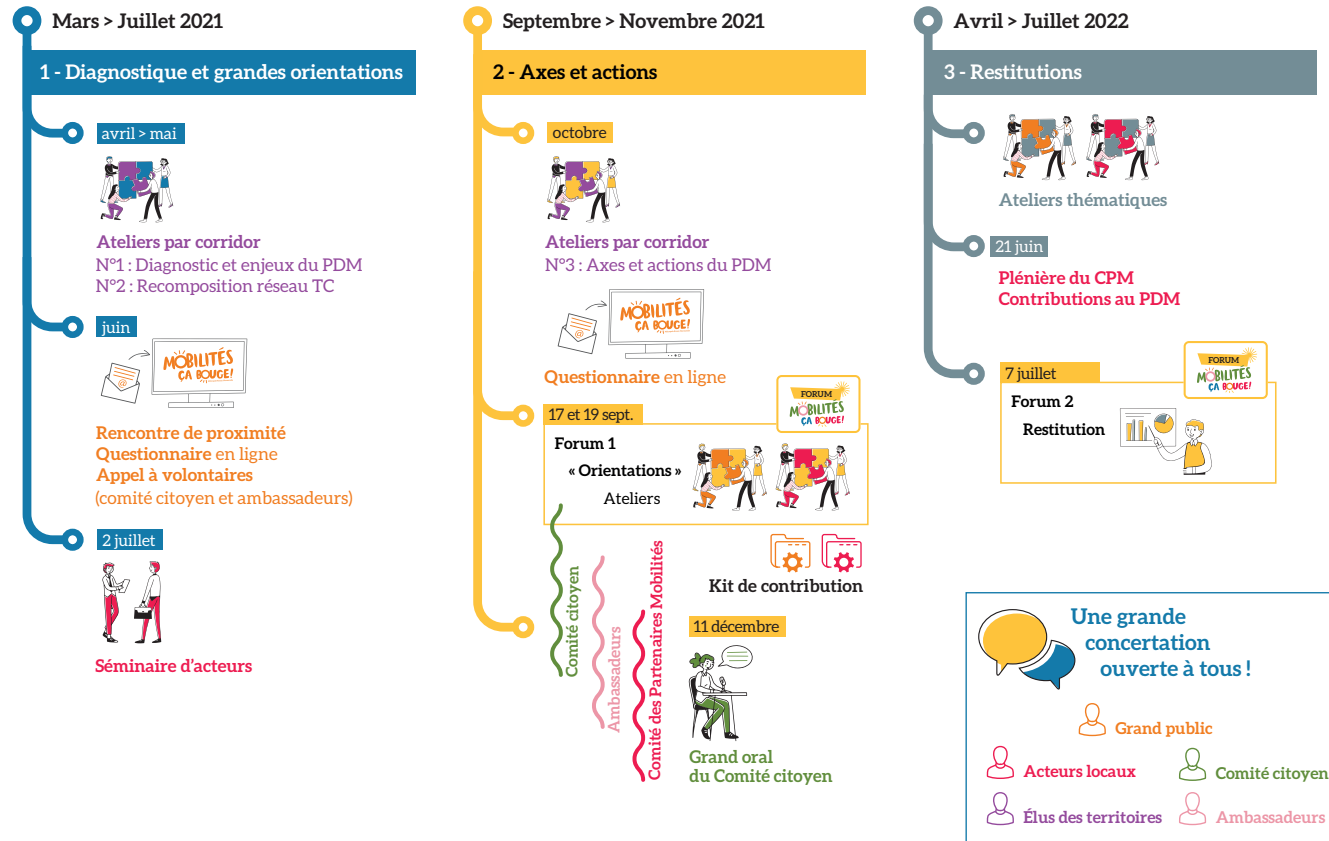


Les différentes modalités de concertation

De mars à juillet 2021, la Métropole a organisé une large concertation nommée « Mobilité ça bouge ! ».

Elle intègre la concertation réglementaire du Plan de Mobilité mais elle traite plus largement de nombreux sujets liés à la mobilité avec pour question centrale « Comment se déplacera-t-on demain ? ».

Cette concertation a mobilisé l'ensemble des publics (citoyens, acteurs professionnels et associatifs, élus) sur tout le territoire.



Poursuite de la concertation réglementaire





Les grands enseignements de la concertation

Une pratique du vélo amenée à se développer et des équipements cyclables à renforcer



Un espace public mieux aménagé et sécurisé pour des circulations apaisées



Une offre de transports en commun améliorée, plus fréquente et accessible



Un usage de la voiture toujours important mais qui doit évoluer



Une intermodalité essentielle qui doit être renforcée



Un nécessaire accompagnement au changement



Des solutions inclusives et adaptées à chacun des territoires



» ENTENDU AU COURS DES ÉCHANGES »



« Il faut développer les **PARKINGS RELAIS** et mieux les jalonner. »



« **CRISE SANITAIRE** et **TÉLÉTRAVAIL** conduisent à repenser notre rapport à la mobilité et favorise la proximité. »

« L'aménagement de **PISTES CYCLABLES** peut contribuer à **RÉDUIRE LA VITESSE** car cela réduit l'espace dévolu à la voiture. »



« Le **TEMPS DE TRAJET** doit être plus court en transport qu'en voiture, c'est le **CRITÈRE N°1** pour les gens. »



« Il faut sensibiliser les automobilistes sur la **RÉDUCTION DES VITESSES**, par exemple avec des radars pédagogiques. »



« Il est essentiel d'accompagner la **COHABITATION** dans **L'ESPACE PUBLIC** par une amélioration de la signalétique indiquant les espaces dévolus à chacun. »



« Les difficultés de **CONNEXION ENTRE LES DIFFÉRENTS MODES** ne facilitent pas la prise de décision de laisser sa voiture au garage. »



« C'est **AGRÉABLE** de ne pas être en **VOITURE TOUTE SEULE** et ça fait baisser mon empreinte carbone »



« Tout arrêt et tout matériel roulant doit être parfaitement **ACCESSIBLES AUX PERSONNES HANDICAPÉES**. »



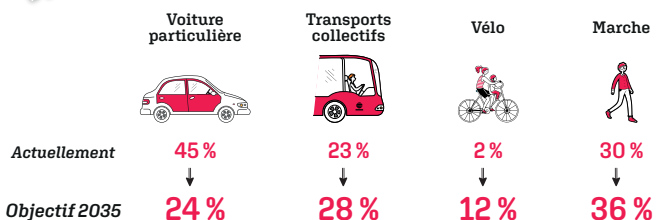
Les objectifs du PDM

La Métropole Rouen Normandie à travers le PDM souhaite agir à long terme sur l'ensemble de l'organisation et des évolutions touchant aux mobilités des personnes et des marchandises sur le territoire. Ce document présente des objectifs ambitieux de transition écologique.

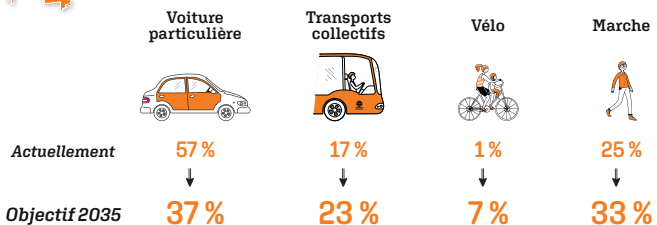
1 Atteindre un nouvel équilibre des parts modales



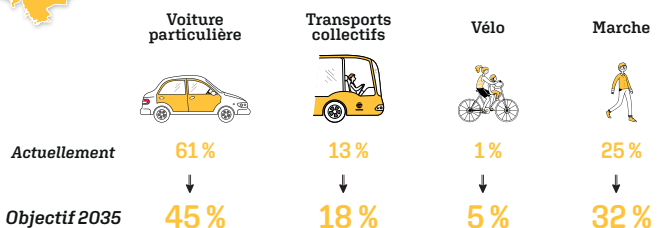
Ville de Rouen



1^{re} couronne urbaine



Métropole Rouen Normandie



2 Réduire l'impact sanitaire et climatique de la Mobilité

- 58 % d'ici 2030 d'émissions de gaz à effet de serre pour le transport de voyageurs

3 Baisser la consommation d'énergie liée aux transports

- 55 % d'ici 2030 pour le transport de fret

4 Augmenter le taux d'occupation du véhicule

de 1,36 à 1,44 entre 2017 et 2035

5 Coût de la mobilité

Une dépense publique en faveur **des alternatives à la voiture individuelle**

et un **coût moins important** pour les personnes se déplaçant sur la MRN
- 200 à 300 millions par an

! : tous les déplacements quelque soit le lieu de résidence, les parts modales varient donc des parts modales des seuls résidents métropolitains



Le cœur stratégique du PDM



La Métropole et les acteurs du territoire sont confrontés à des préoccupations et enjeux sociétaux, climatiques et territoriaux. Le PDM doit répondre à ces différents défis à travers 8 leviers stratégiques structurants et transversaux à toutes les thématiques.



Une Métropole social-écologique

- #1 : Un réseau de mobilité performant : vélo, tram(s)-teor(s), Service Express Régional Métropolitain
- #5 : Vers plus de gratuité, vers plus d'accessibilité
- #6 : Réduire les consommations d'énergie et les diversifier



Une Métropole collective

- #2 : Mieux accompagner les pratiques de mobilité
- #3 : Des solutions de mobilité à toutes les échelles : du quartier jusqu'au bassin de vie
- #8 : Combiner plus simplement les mobilités

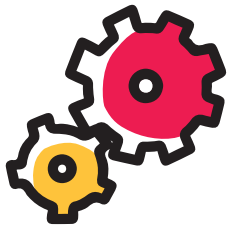


Une Métropole exemplaire

- #4 : Une juste place pour chaque mode de déplacement dans l'espace public
- #7 : Des modes de livraisons mieux adaptés

3 ambitions – 8 leviers stratégiques – 40 actions – 70 sous-actions

Au sein du plan d'actions, se dégagent plusieurs actions phares (projets en cours ou en préparation) et des axes prospectifs (études en cours ou en préparation).



Des actions phares

Un réseau de transports urbains de demain étudiant l'opportunité de nouvelles lignes Tram et TEOR (#TC.03)



PEDALONS PLUS, MARCHONS PLUS



Une tarification solidaire prenant en compte les revenus de chacun, et allant vers plus de gratuité. (#INCLUS.01)

TRAM(S) / TEOR(S)

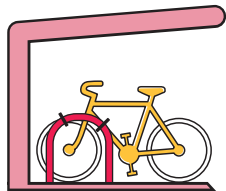


Un réseau cyclable maillé et sécurisé possible grâce à un Réseau Express Vélo (200 km) et un Réseau Interconnecté Vélo (250 km) pour des déplacements rapides et sécurisés. (#VEL.01)

GRATUITÉ



Des aides financières ciblées et un soutien aux plateformes de mobilité solidaire. (#INCLUS.03)



Lovélo Stationnement avec des solutions adaptées en fonction des besoins de stationnement (arceaux, abris, parcs sécurisés). (#VEL.02)



Un territoire marchable et renaturé pour un espace public apaisé et mieux partagé. (#EP.02 et #EP.04)



Favoriser et faciliter l'accès au vélo grâce au déploiement de Lovélo Libre-Service (1 000 vélos) et à la montée en puissance de Lovélo longue durée (2 000 dont VAE, cargos et pliants). (#VEL.02)

La **décarbonation** du parc roulant métropolitain avec 50 % des bus du réseau ASTUCE décarbonés en 2026 et 100 % en 2032. (#TC.04)



Le **déploiement** de parkings de rabattement attractifs (+ 3 000 places). (#INTER-01)

Un **Schéma de covoiturage** à l'échelle du bassin de vie métropolitain. (#INTER-02)



TERRITOIRES

TRAIN COMME MODE URBAIN

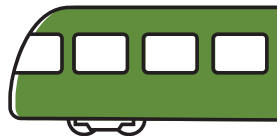
L'**intégration tarifaire** permettant de voyager en train au même coût que sur le Réseau Astuce. (#TC.05)



Des **mobilités collectives** en zone peu dense avec des alternatives à l'autosolisme efficaces. (#TC.03)



Une **stratégie ferroviaire** autour de l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux autour des gares, d'un Service Express Régional Métropolitain et de la ligne nouvelle Paris Normandie / Nouvelle Gare. (#TC.05)



TÊTE NORD DU PONT FLAUBERT

La **tête nord du Pont Flaubert**, un maillon essentiel du système de mobilité de la façade Ouest du territoire, interrogeant le devenir de l'A150 et du quartier urbain. (#VOIT.02)

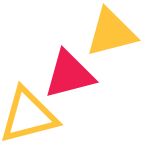


Des avantages comparatifs aux covoitureurs et usagers des transports interurbains, grâce à l'étude d'une **voie réservée**. (#VOIT.01 et #INTER.02)





Des axes prospectifs les études majeures pour le territoire



Service Express Régional Métropolitain (levier #1) / LNPN-Nouvelle Gare (levier #3)

- Développement de l'étoile ferroviaire.
- Opportunité réouverture de la ligne vers Elbeuf ville et nouvelles haltes ?
- Analyse socio-économique.
- 3 horizons :
 - Sans gros travaux ;
 - Avant LNPN ;
 - Après LNPN.



Schéma d'évolution du réseau de TCU structurant 2035 (Tram - TEOR - Tram-train) (levier #1)

- Etude de faisabilité desserte de la Nouvelle Gare, dont 4^e branche de tramway et desserte directe entre les 2 gares.
- Devenir du réseau structurant, dont évolution des lignes TEOR (tracé, passage en TRAM, véhicules, alimentation, ...).
- Opportunité d'un tram-train en lien avec le projet SERM et LNPN.



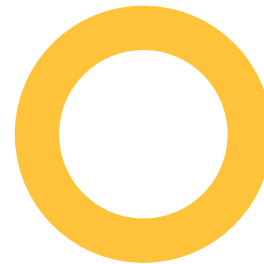
Mobilités collectives en zone peu dense (levier #1)

- Devenir de la desserte périurbaine des territoires peu denses : armature de la desserte en TC, rabattement vers/depuis lignes express, réseau express de covoiturage, autopartage, voies réservées, ...

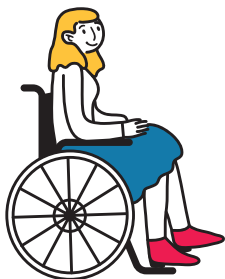


Tête Nord du Pont Flaubert et devenir de l'A150 (levier #3)

- Des études stratégiques sur les mobilités et sur l'axe A150.
- Etudes techniques sur la tête nord du Pont Flaubert et les ouvrages de l'A150.
- Sur l'A150, études voies réservées covoiturage, transports collectifs vers Rouen, et d'une 3^e voie véhicule lent vers Barentin.



Une mise à jour du PDM est prévue en 2025 pour intégrer les résultats des études en cours au projet métropolitain.



Annexe accessibilité

Depuis 2005 et l'article R1214-1 du code des transports impose au Plan de Mobilité de comporter une annexe particulière traitant de l'accessibilité. Cette annexe précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics. Depuis la LOM a légiféré sur différents aspects en lien avec l'accessibilité pour en renforcer sa portée.

Une gouvernance en faveur d'une accessibilité inclusive et partagée

La Commission Intercommunale
métropolitaine pour l'accessibilité

L'accessibilité des services de mobilité

Des données consolidées
et fiables sur l'accessibilité



Des arrêts de transports
en commun accessibles



Des cheminements continus
aux abords des arrêts



Un service Handistuce
modernisé



Des systèmes de
sonorisation adaptés



Une formation continue
pour les personnes en
contact des usagers



Une approche multimodale
(réseau ASTUCE, location
vélo, bornes de recharges
électriques, ...)



Un espace public accessible

Elaboration et mise en
œuvre des Plans de mise en
Accessibilité de la Voirie et
des Espaces publics (PAVE)



Des traversées piétonnes
accessibles



Un service de fourniture de
télécommandes universelles





Évaluation environnementale

La mise en œuvre du Plan de Mobilité inclut l'élaboration d'une évaluation environnementale stratégique. C'est une obligation inscrite dans le Code des transports. Ce document permet d'évaluer et d'estimer les impacts du PDM sur l'environnement en prenant en compte de nombreux critères. L'évaluation environnementale a été finalisée au premier semestre 2023 et permet de démontrer un impact négatif du PDM de la Métropole.

DIMINUTION DES ÉMISSIONS LIÉES AU TRAFIC ROUTIER GRÂCE À LA MISE EN ŒUVRE DU PDM

GES	NO₂	PM₁₀	PM_{2,5}
de -48% à 64 %	de -60% à 65%	de -27% à 30%	de -27% à 40%



Des actions à très fort impact environnemental, en particulier les actions en lien avec le réseau cyclable.



Des incidences positives à prévoir grâce au développement des transports collectifs et modes actifs (piétons et cycles) permettant une optimisation de l'usage de la voiture.

Une politique cohérente pour limiter les grands impacts de la mobilité : gaz à effet de serre, énergie, santé, pollution atmosphérique, qualité de l'air et nuisances sonores.



Une véritable plus-value sociale et environnementale du PDM.



Une bonne articulation avec les documents de rangs supérieurs avec de nombreux objectifs partagés.



Des effets limités dans la préservation des ressources naturelles, les leviers d'action du PDM étant souvent limités dans ce domaine.



Des points de vigilances sur l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols par de nouvelles installations (parcs relais, parking de covoiturage...).





Notice financière

2022 > 2035

Investissement

D'ici 2035, des investissements plus importants en faveur des alternatives à l'autosolisme.



Voiture/voirie

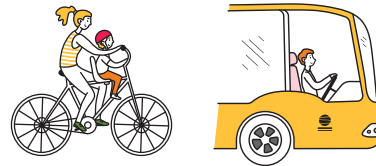
800 000 000 €

gestion/entretien de la voirie

+

108 000 000 €

actions du PDM



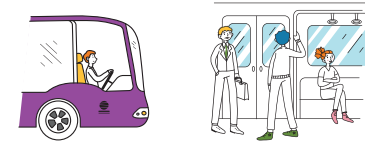
Mobilités alternatives

1 120 000 000 €

dont 35 % sur les transports collectifs
20 % sur l'espace public et la marche
20 % sur le vélo
20 % liés aux coups-partis
(T5, Cœur de Métropole, ...)

Fonctionnement

Dépenses mobilité récurrentes



2 100 000 000 €

dont 88 % pour la seule exploitation du réseau ASTUCE

hors coût des axes prospectifs

Recettes

Recettes mobilité récurrentes

1 700 000 000 €

dont 98 % lié au versement mobilité



MÖBILITÉS ÇA BOUGE!

