



**MÖBILITÉS**  
**ÇA BOUGE!**

**PDM**  
Plan De Mobilité  
MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE

TOME 4

# LE PLAN D'ACTION

et les indicateurs de suivi par thématique

# du Plan de Mobilité 2035

de la Métropole Rouen Normandie



métropole  
ROUENORMANDIE

# sommaire



## EP : ESPACE PUBLIC 3

EP.01 Annexe accessibilité : espace public.....	4
EP.02 Un territoire marchable.....	6
EP.03 Une Métropole des enfants .....	8
EP.04 Un territoire renaturé .....	10
EP.05 Un aménagement du territoire plus sobre.....	12

## VEL : VÉLO 14

VEL.01 Un réseau cyclable maillé et sécurisé.....	15
VEL.02 Au service des vélos .....	19
VEL.03 La culture vélo.....	22

## TC : TRANSPORTS COLLECTIFS 25

TC.01 Annexe accessibilité : transports en commun urbains.....	26
TC.02 L'attractivité du réseau de transports en commun urbains existants.....	30
TC.03 Le réseau de transports urbains de demain .....	33
TC.04 Une stratégie de décarbonation et de diversification du parc roulant métropolitain .....	37
TC.05 Étoile ferroviaire rouennaise .....	38

## INTER : INTERMODALITÉ ET INTERTERRITORIALITÉ 42

INTER-01 Des infrastructures de rabattement et des services de mobilité complémentaires .....	43
INTER-02 Un schéma de mobilité à l'échelle du bassin de vie.....	46

## STAT : STATIONNEMENT 51

STAT.01 Une culture stationnement partagée.....	52
STAT.02 Une stratégie stationnement au service des politiques de mobilités.....	53
STAT.03 Une offre publique et privée de stationnement valorisée et mutualisée .....	54

## VOIT : VOITURE 56

VOIT.01 L'usage collectif du véhicule particulier.....	57
VOIT.02 Un réseau routier optimisé.....	59
VOIT.03 Des ouvrages d'arts à entretenir .....	61
VOIT.04 Zone à Faibles Emissions - mobilité (ZFE-m).....	62
VOIT.05 Une stratégie électromobilité.....	63

## LOG : LOGISTIQUE 66

LOG.01 Une logistique durable .....	67
LOG.02 De nouvelles solutions multimodales de logistique.....	69

## ACC : ACCOMPAGNEMENT 71

ACC.01 Mobility As A Service (MaaS).....	72
ACC.02 L'évolution des pratiques de mobilité.....	73

## INCLUS : MOBILITÉ INCLUSIVE 79

INCLUS.01 La tarification.....	80
INCLUS.02 La mobilité de personnes en situation de précarité.....	81
INCLUS.03 Un Plan d'action commun en faveur de la mobilité solidaire.....	82
INCLUS.04 Annexe accessibilité : une accessibilité inclusive et partagée .....	83
INCLUS.05 L'accès aux soins pour tous et partout .....	84

## INNO : INNOVATION 86

INNO.01 Le Poste Central de Régulation du Trafic (vers un modèle prédictif).....	87
INNO.02 Le laboratoire des Mobilités Innovantes (MIX).....	88
INNO.03 Territoire d'Innovation .....	89
INNO.04 Les filières professionnelles et académiques.....	90

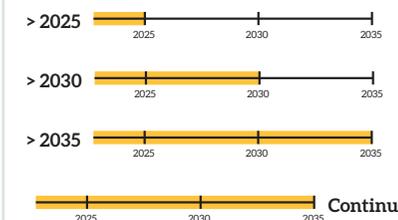
## DON : DONNÉES (SUIVI ET ÉVALUATION) 92

DON.01 Connaitre les mobilités .....	93
DON.02 L'ouverture des données sur la mobilité (Opedata).....	94
DON.03 Les besoins de mobilités et d'énergie en vue du 100 % Energie Renouvelable (EnR) en 2040 .....	95
DON.04 Le Comité des Partenaires Mobilité (CPM) : au cœur du suivi et de l'évaluation du PDM .....	96

### Catégorie

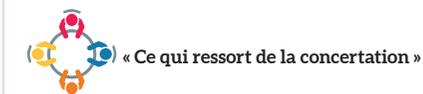
- Étude
- Planification
- Opération
- Expérimentation

### ⌚ Délai de mise en œuvre



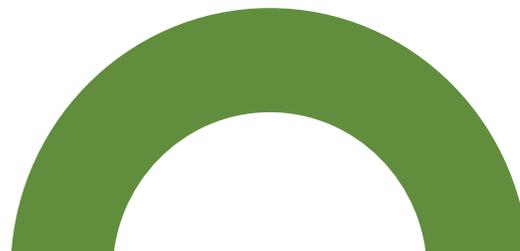
### Portage

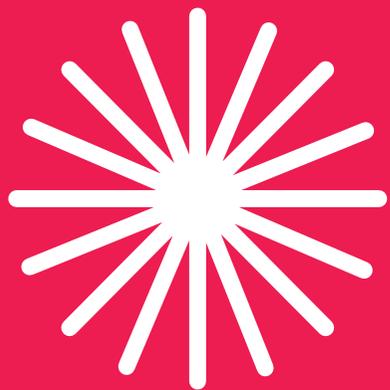
### Coût



### Proposition :

- #CC : Comité citoyen
- #CPM : Comité des Partenaires mobilité





[EP]

Espace

public





## + EP.01 ANNEXE ACCESSIBILITÉ : ESPACE PUBLIC

### EP.01-1 L'élaboration et la mise en œuvre des Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) sur le territoire métropolitain

Le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) est prévu par l'article 45 de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes en situation de handicap. Il fixe - au minimum - les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement présentes sur le territoire de la commune (que ces circulations et aires relèvent de la voirie communale, intercommunale, départementale, nationale ou de voies privées ouvertes à la circulation publique).

Les communes de plus de 1 000 habitants qui n'ont pas élaboré de PAVE devront s'en doter. Un accompagnement technique de la Métropole pour cadrer la méthodologie d'élaboration et le contenu du document sera proposé.

Les travaux seront ensuite entrepris dans un cadre plus global de réhabilitation /requalification des espaces publics afin de mutualiser les différents types de travaux en voirie.

*Accompagner et coordonner techniquement (animation et coordination) les services des communes pour la définition et la programmation des aménagements de l'espace public.*

 Planification

  En continu

 MRN / Communes / Associations

### EP.01-2 L'aménagement des traversées piétonnes

La traversée d'un carrefour nécessite d'en faire l'analyse afin de comprendre sa forme, sa taille, son fonctionnement (sens de circulation, régulation...).

Malgré des normes et recommandations techniques, la mise en service de ceux-ci peut apparaître inefficace et hétérogène sur l'espace public.

En parallèle des PAVE, la consolidation des traversées de carrefour est nécessaire et prioritaire à la bonne accessibilité et continuité piétonne de l'espace public.

*Animer et coordonner une approche métropolitain efficace et opérationnelle des traversées de chaussée, en considérant les normes et les contraintes techniques tout en utilisant les informations sensorielles à disposition :*

- La lisibilité des traversées ;
- Les îlots ;
- Les bandes d'interception ;
- Les balises sonores ;
- Le guidage numérique ;
- Les répétiteurs de feu.

 Étude  Planification  Opération

  En continu

 MRN / Communes / Associations



EP.01-3

Un service de fourniture de télécommandes universelles

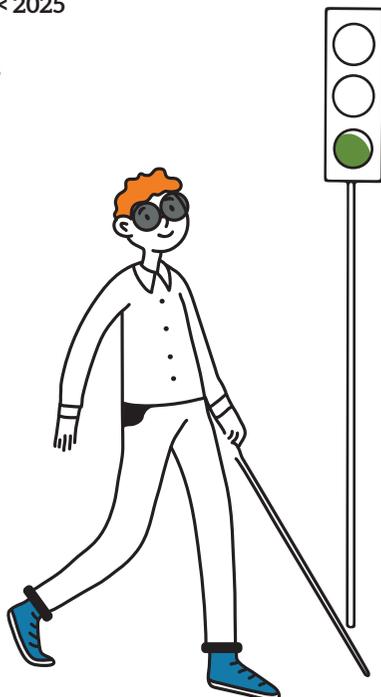
Pour aider au déplacement des personnes en situation de handicap visuel, les télécommandes universelles permettent de déclencher les signaux sonores des figurines piétonnes aux carrefours et les balises d'information des équipements publics ainsi que l'information sonore des arrêts de transports en commun.

*Mettre à disposition à l'échelle métropolitaine les télécommandes universelles.*

 Opération



 MRN / Communes / Associations





## + EP.02 UN TERRITOIRE MARCHABLE

### EP.02-1 Des centralités métropolitaines identifiées et partagées

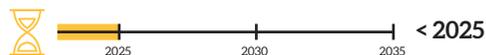
Une centralité est un lieu de convergence qui remplit deux fonctions : attirer et faire se croiser. La convergence est permise par la présence d'attracteurs générateurs de déplacements. Cette centralité se définit alors à partir de trois composantes ; une organisation spatiale (un lieu), une intensité sociale (des usages) et une construction imaginaire et perçue (une représentation). Elle est constituée d'une première peau : pôle d'attraction concentrant les lieux générateurs d'interaction et d'une seconde peau : épaisseur d'intensité moindre, mais qui permet de renforcer la centralité en favorisant son accessibilité et son ancrage territorial et la ville « des courtes distances ».

Identifier les centralités métropolitaines.

Concerter avec les communes les centralités identifiées.

Programmer les interventions : aménagements d'espaces publics et actions transdisciplinaires (Renforcement attractivité, intensité, diversité d'usage).

#### Planification



#### MRN / Communes

- Piétonniser le centre-ville de Rouen (#CC.7)
- Développer les zones de rencontres (#CC.9)

### EP.02-2 Une boîte à outils de l'apaisement de l'espace public

La rupture attendue dans les pratiques d'aménagements en vue de rééquilibrer la place des plus vulnérables et des mobilités actives au sein de l'espace public nécessite la promotion d'une culture commune permettant de préciser et de partager, entre la Métropole, les communes et les acteurs de la ville, les options techniques de mise en œuvre des aménagements de l'espace public.

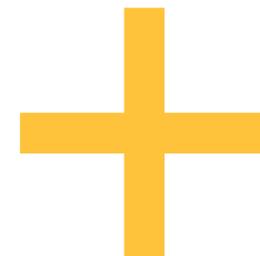
Créer une boîte à outils opérationnelle afin de :

- Tisser des continuités et révéler la lisibilité des cheminements ;
- Aménager le mouvement vers une marche intuitive, libre, fluide et confortable ;
- Redéfinir le partage de la voirie ;
- Favoriser la ville relationnelle et l'activité de rez-de-chaussée ;
- Aménager une place au vivant et aux services écologiques ;
- Garantir un environnement accessible et hospitalier ;
- Concevoir des espaces publics sensibles ;
- Dialoguer avec les bâtiments (parvis, rez-de-chaussée...).

#### Opération



#### MRN / Communes



# EP : Espace public



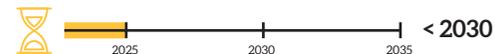
## EP.02-3

### Un rabattement en modes actifs vers les centralités périurbaines et rurales

La forte dynamique de périurbanisation des dernières décennies a favorisé l'émergence d'hameaux isolés dans le périurbain, et ainsi l'usage du véhicule particulier, même pour des déplacements de courte distance.

En parallèle de l'apaisement des centralités métropolitaines, l'enjeu du rabattement en mobilités actives depuis ces lieux isolés est un enjeu important.

*Engager une réflexion quant au rabattement en modes actifs des hameaux isolés vers les centralités, notamment dans le périurbain et le rural.*



## EP.02-4

### La marche loisir

Fort d'un réseau de 500 km d'itinéraires sécurisé et en partie balisés, ceux-ci sont peu connectés à la trame urbaine, peu mis en valeur et mal identifiés par les randonneurs occasionnels.

*Consolider et développer des itinéraires de randonnées.*

*Améliorer l'accès aux départs des itinéraires de randonnée, aux espaces sportifs et ludiques.*

*Jalonner pour les piétons et randonneurs.*

*Soutenir les événements liés à la marchabilité.*



Planification



Opération



MRN avec les acteurs du tourisme métropolitain



### Les itinéraires de randonnée



Métropole Rouen Normandie - EPMD - LTM - BV - 2022-088  
Sources : Métropole Rouen Normandie, IGN - Paris - 2019, BD TOPO, OpenStreetMap Contributors CC BY SA



# + EP.03 UNE MÉTROPOLE DES ENFANTS

## EP.03-1 Des rues pour tous

Lieu de rencontres et d'échanges, la rue est parfois devenue un lieu insécurisant en raison de la place omniprésente laissée aux engins motorisés. Une réappropriation et une sécurisation de ces rues par les enfants, et donc in fine par tous, doit être un moteur d'apaisement de l'espace public.

**Poursuivre** dans différents contextes l'expérimentation et/ou la pérennisation de dispositifs de sécurisation des accès en modes actifs, en restreignant les accès aux véhicules motorisés aux rues situées en périphérie des écoles, d'espaces sportifs ou ludiques par :

- La fermeture des accès à l'école durant les périodes d'entrée et de sortie de classe. C'est le concept de « rue scolaire » dont l'objectif est la sécurisation des élèves et la convivialité des relations entre parents ;
- La sécurisation et le confort des cheminements modes actifs aux abords de ces sites via des aménagements adaptés ;
- L'interdiction et/ou l'organisation d'un stationnement à distance dans ces secteurs.

**Accompagner** les porteurs de projets (communaux, associatifs, CMJ ou collectifs d'habitants) de « rue aux enfants, la rue pour tous » en les soutenant méthodologiquement, en renforçant la programmation en animations (prêt de vélos, labellisation éco-manifestations, ...) et l'aménagement d'espaces de jeux spontanés, lieux de rencontre et de sociabilité... Membre du collectif régional « Rue aux enfants, rue pour tous, la Métropole a intégré ce dispositif à son PACTE (12 événements accompagnés depuis 2019).



Planification Opération

En continu

MRN / Communes

Faire de l'école un tremplin pour la mobilité douce (#CC.4)  
Apaiser et sécuriser les abords des écoles (#CC.8)





## EP.03-2 Une ville plus ludique

Il faut rendre ludique l'espace public, là où les enfants mais aussi plus largement tous les publics, se sentent à nouveau en sécurité en ville, aient envie de pratiquer l'espace public de manière confortable et sécurisée, de se rencontrer, de faire une activité physique, de se détendre.

Aussi, la Métropole doit étudier, expérimenter, intégrer les projets sur l'espace public dans toutes leurs dimensions ludiques :

- Aires de jeux ;
- Bandes ludiques ;
- Équipements sportifs ;
- Eau ;
- Mobiliers interactifs ;
- Sculptures engageantes ;
- Aménagements et mobiliers en relief, en hauteur.

*Définir une stratégie métropolitaine de ludification de l'espace public (acculturation et accompagnement technique, concertation et aides financières).*

 **Opération**

 **En continu**  
2025 2030 2035

 **MRN / Communes**

 **Augmenter en quantité le mobilier urbain (#CC.10)**

## EP.03-3 Une ville à hauteur d'enfant

Il s'agit de remplacer, en tant que point de référence pour la conception et l'évaluation de la ville, le « citoyen moyen » (homme, adulte et actif) par l'enfant. Cette démarche présente l'avantage de « ne perdre personne », dans la mesure où quiconque sera capable de tenir compte des besoins et des désirs des enfants n'aura aucune difficulté à tenir compte des nécessités des personnes âgées, des handicapés, des sans-abri .

*Généraliser la présence/représentation des enfants dans les instances de concertation de projets (conseils municipaux de jeunes par exemple).*

*Évaluer l'adaptation de la ville aux besoins et attentes des enfants/personnes âgées de manière concertée. Plusieurs villes du territoire sont labellisées « Ville amie des enfants » (label décerné par l'UNICEF) et/ou « Ville amie des aînés » (démarche soutenue par l'OMS).*

 **Opération**

 **En continu**  
2025 2030 2035

 **MRN / Communes**





## + EP.04 UN TERRITOIRE RENATURÉ

### EP.04-1 Une ville plus ouverte sur la nature

La forêt est très présente dans la Métropole. Elle occupe plus d'un tiers du territoire. Il existe aujourd'hui de nombreux points d'entrée en forêt mais peu sont identifiés comme de véritables entrées. Certains points d'entrée sont même très confidentiels et connus uniquement des habitants proches ce qui n'incite pas à la découverte de la variété des massifs métropolitains.

C'est pourquoi un premier travail sur les entrées de forêt (identification, aménagement, signalement) a donc été initié par l'ONF et la Métropole. Il s'agit d'améliorer l'expérience des visiteurs en forêt et mieux répondre à leurs besoins. Les objectifs de l'étude en cours sont de :

*Identifier les entrées de forêt principales pour concentrer les efforts sur les sites les plus pertinents.*

*Définir les besoins des visiteurs et proposer des actions génériques pour y répondre (stationnement vélo, informations, ...).*

*Réaliser sur quelques sites prioritaires, des aménagements permettant d'améliorer l'expérience utilisateur (stationnement vélo, table de pique-nique, mobiliers ludiques...).*

Dans l'attente des conclusions de l'étude avec l'ONF, une première entrée de forêt à Duclair a déjà été priorisée pour être étudiée puis traitée.

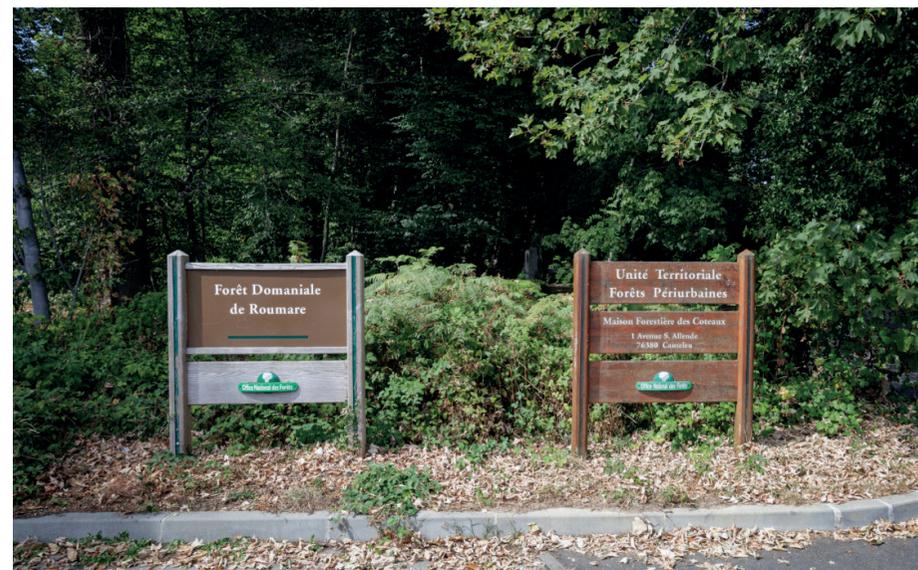
Dans la continuité de ces premières actions, l'enjeu prôné dans le cadre du futur Contrat Local de Santé de la Métropole est de donner l'accès aux habitants aux espaces de bien être naturels, frais l'été, calmes et non pollués.

**Permettre à tous les habitants, l'accès à un vaste espace de nature en moins de 30 minutes en transports en commun ou en mobilités actives.**

Planification Opération



ONF / MRN





## EP.04-2

### Une renaturation de l'espace public

Face à l'imperméabilisation croissante des sols liée à l'étalement urbain, la renaturation et le rétablissement des fonctions (réserve de carbone, rafraîchissement de l'air, infiltration et stockage des eaux pluviales, dépollution de l'eau, production végétale, habitat pour la biodiversité) de certaines parcelles sont un enjeu important dans les villes.

- **Intégrer à la stratégie foncière métropolitaine l'enjeu de la déminéralisation des sols.** En effet, l'approche par projet n'est pas efficiente au regard de la superposition des fonctions et usages sur l'espace public. Réserver et/ou croiser des budgets « renaturation » lors des projets d'espace public.
- **Préserver l'arbre en ville et augmenter le taux de couverture de la canopée en ville en vue de créer des îlots de fraîcheur (Contrat Local de Santé)**
- **Poursuivre et optimiser la végétalisation des abris bus en milieu urbain.**

**Planification**    **Opération**

**En continu**  
 2025                      2030                      2035

**MRN**

**Revégétaliser les rues (#CC.10)**

## EP.04-3

### La mobilité et les continuités écologiques

Le morcellement des habitats est une des principales causes de la perte de biodiversité. Les infrastructures de déplacements, notamment routières sont responsables de ces discontinuités métropolitaines. La vitesse de disparition de certaines populations d'espèces est liée à la continuité de leurs habitats et de la franchissabilité des infrastructures.

À l'échelle métropolitaine, 11 discontinuités prioritaires ont déjà été identifiées Cf. Charte biodiversité : fiche n°6.

- **Restaurer les continuités écologiques en :**
  - **Mettant à jour l'état des lieux du Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) et en hiérarchisant les continuités écologiques à restaurer ;**
  - **Programmant les interventions de restauration.**
 Cf. Charte biodiversité : fiche n°6
- **Engager des réflexions pour cartographier les zones de collision routières avec la faune (outil Mam'route) et identifier des solutions quant à la diminution des collisions.**
- **Poursuivre l'optimisation de la gestion des bords de routes.** Fort de 2 700 km de voiries dont 1 000 km dans le rural, l'entretien des bords de voies est d'autant un enjeu de sécurité des usagers que de potentiels corridors écologiques si la gestion adoptée de ceux-ci est favorable à l'accueil de la biodiversité. Cf. Charte biodiversité : fiche n°20

**Étude**    **Planification**    **Opération**

**< 2030**  
 2025                      2030                      2035

**MRN**





## + EP.05 UN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE PLUS SOBRE

L'organisation de la ville influence directement les pratiques de mobilité et inversement, l'offre de déplacement agit sur la structuration urbaine du territoire.



**Renforcer** la stratégie commune habitat-déplacements-environnement-développement économique, en veillant à articuler les orientations stratégiques de la Métropole dans ces différents champs d'actions, et à décliner plus concrètement leurs mises en œuvre opérationnelles dans les 4 outils de planification métropolitaine que sont :

- Le plan local d'urbanisme intercommunal ;
- Le programme local de l'habitat ;
- Le Plan De Mobilité ;
- Le Schéma de COhérence Territorial - Air Energie Climat.



**Développer** une véritable stratégie foncière métropolitaine en termes de mobilité en :

- Articulant les perspectives ;
- Maîtrisant les futurs projets de mobilité ;
- Permettant l'évolution des sites stratégiques ;
- Anticipant les sites de mobilité à haut potentiel ;
- Valorisant le foncier existant ;
- Évaluant la consommation foncière.



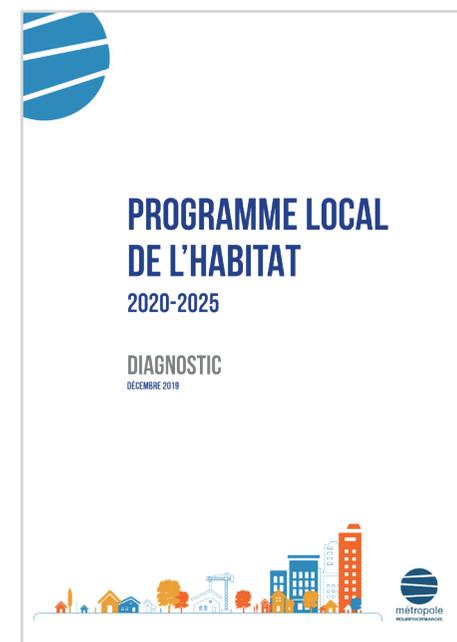
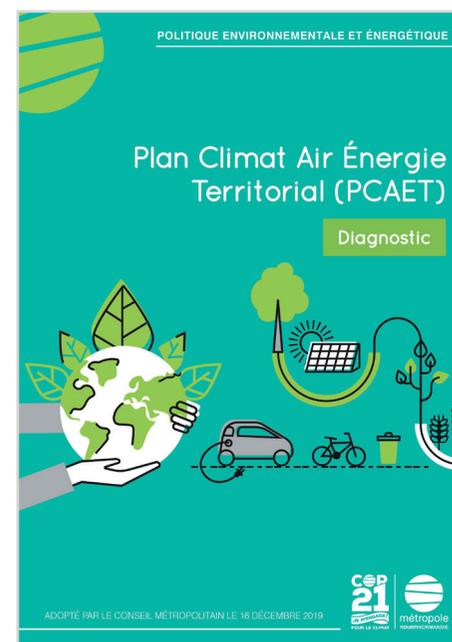
Planification



2025 2030 2035 En continu



MRN



# EP : Espace public



## Coût

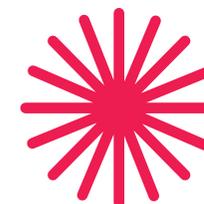
EP.01	Annexe Accessibilité	100 000 €
EP.02	Un territoire marchable	160 000 000 €
EP.03	Une Métropole des enfants	Temps passé
EP.04	Un territoire renaturé	52 000 000 €
EP.05	Un aménagement du territoire plus sobre	-

<b>ESPACE PUBLIC</b>	<b>212 000 000 €</b>
----------------------	----------------------



## Objectifs et indicateurs de suivi

Indicateurs proposés	Échelles de suivi	Objectifs		
		T0	Cible 2025	Cible 2035
Distance moyenne d'un déplacement à pied	EMD	0,6 km <small>(2017)</small>	0,8 km	1,2 km
Évolution du nombre de traversées piétonnes quotidienne sur les ponts de Rouen	Commune	11 214 <small>(2022)</small>	+ 5 %	+ 20 %
Linéaire (km) de voies de circulation VP supprimé	Corridor	-	20	100
M <sup>2</sup> d'espaces publics nouvellement piétonnés	Commune	-	10 000	50 000
Linéaire (km) de zone « apaisée » (zone de rencontre 20, zone 30...)	MRN / Commune	600 <small>(2022)</small>	-	-
Nombre de personnes vivant dans des zones d'exposition au bruit moyen supérieur aux valeurs limites	MRN / Commune	22 600 <small>(2021)</small>	18 000	10 000
Indicateur de végétalisation projetée au sol de l'espace public	MRN	A définir	-	-



[VELI]

Vélo





# + VEL.01 UN RÉSEAU CYCLABLE MAILLÉ ET SÉCURISÉ

## VEL.01-1 Un Réseau Express Vélo (REV)



Le REV constitue l'armature du réseau cyclable en proposant des itinéraires directs, rapides et sécurisés. Ces itinéraires, accompagnés de services spécifiques (stations de gonflage, stationnements vélos, totems de réparation ...) doivent permettre de répondre à tous types d'utilisateurs, des « velotailleurs » (personnes réalisant leurs déplacements domicile-travail à vélo) aux familles désireuses de circuler en toute sécurité. À ce titre, ils doivent respecter 3 grands principes :

- **Efficacité** : des trajets directs, un revêtement de bonne qualité et confortable et des dépassements entre cyclistes aisés afin de permettre des circulations rapides ;
- **Sécurité** : des aménagements en site propre, c'est-à-dire isolés de la circulation et des flux piétons, et une grande attention doit être apportée aux traitements des intersections et à l'entretien ;
- **Lisibilité** : des aménagements homogènes, conciliant l'existant et les créations, par un revêtement et des marquages au sol spécifiques pour leur donner une identité visuelle propre.

Pour répondre à ces principes, les pistes unidirectionnelles bilatérales d'une largeur minimale de 2 mètres seront privilégiées. Les pistes cyclables créées seront différenciées par un marquage, une coloration (rouge) au sol et un numéro d'itinéraire.



**Créer un réseau structurant de 12 à 15 itinéraires - 200 km d'aménagements cyclables (40 km déjà existants).**

*NB : Dans le cadre de la convention d'entente avec la Communauté de Communes Caux-Austreberthe, il est prévu le prolongement de l'itinéraire n°11 du REV jusqu'à Villers-Ecalles.*



Opération



2025 2030 2035 < 2030



MRN / Communes / Associations

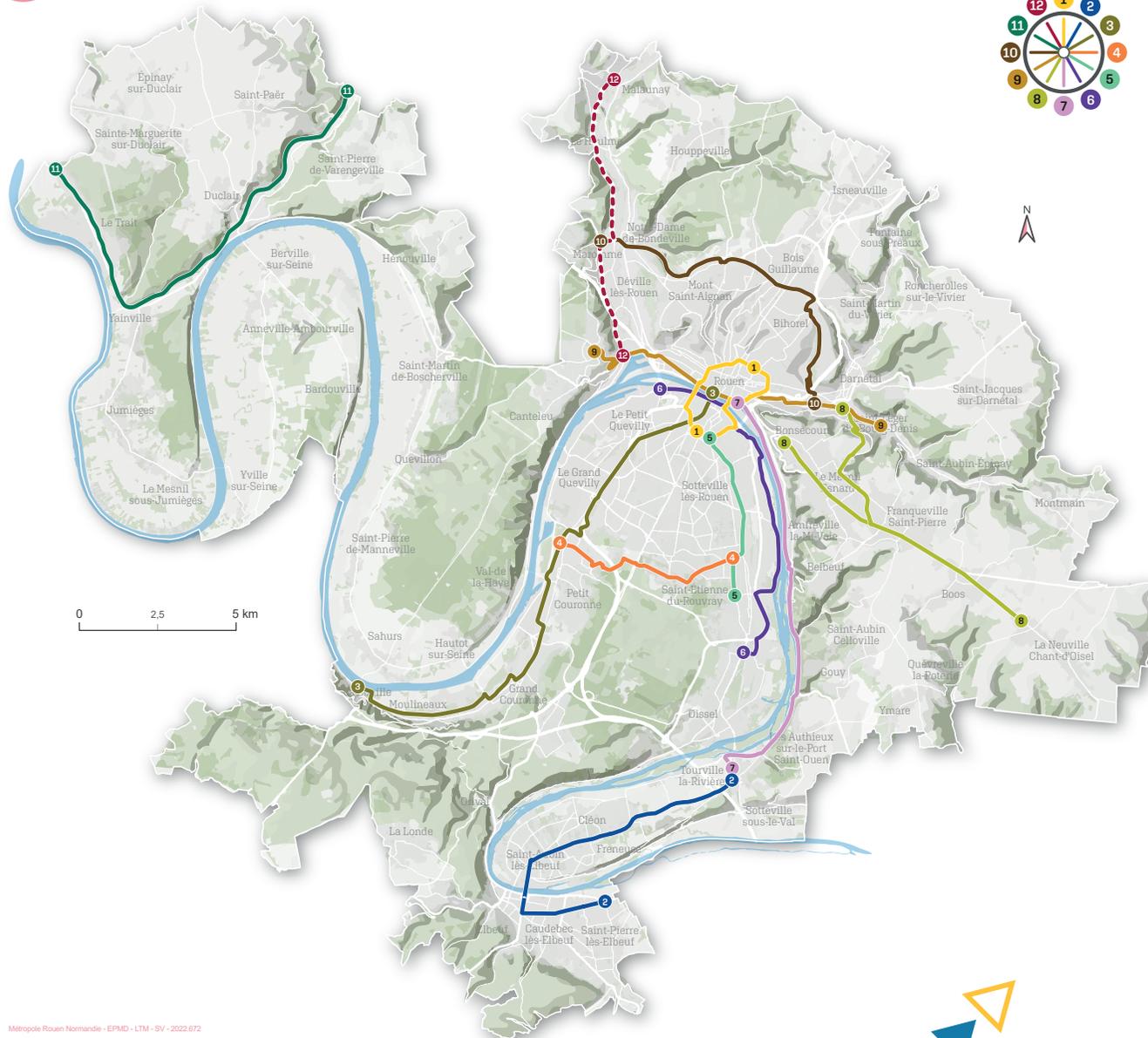


Encourager la pratique du vélo par la qualité et la sécurisation des aménagements (#CC.11)





## Le Réseau Express Vélo (REV)



### Itinéraires du Réseau Express Vélo :



Métropole Rouen Normandie - EPMD - LTM - SV - 2022.672  
Sources : Métropole Rouen Normandie, ©IGN - Paris - 2018, BD TOPO®, OpenStreetMap Contributors CC BY SA



## VEL.01-2 Un Réseau Interconnecté Vélo (RIV)

En vue d'assurer l'efficacité du réseau REV, il est nécessaire d'y adjoindre un maillage secondaire permettant de le relier aux principales centralités des 71 communes de la Métropole. Ce réseau secondaire est appelé Réseau Interconnecté Vélo (RIV) représentera un linéaire de plus de 250 km.

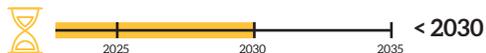
Les objectifs du Réseau Interconnecté Vélo sont de :

- Permettre la liaison des itinéraires cyclables entre le Réseau Express Vélo - les centralités - les équipements d'intérêt ;
- Assurer une continuité des itinéraires cyclables secondaires ;
- Sécuriser les déplacements par des aménagements cyclables réglementaires et lisibles.

Le Réseau Interconnecté Vélo répond à des exigences qualitatives similaires au Réseau Express Vélo, notamment sur les matériaux employés et les types d'aménagements. Cependant, une souplesse sera admise, mais qui doit rester l'exception, concernant la largeur des aménagements, permettant ainsi de diminuer les discontinuités et favoriser la logique d'itinéraire.

Créer 250 km d'itinéraire de maillage.

 **Opération**



 **MRN / Communes / Associations**

 **Encourager la pratique du vélo par la qualité et la sécurisation des aménagements (#CC.11)**

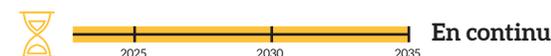
## VEL.01-3 Les aménagements de proximité

En complément des aménagements structurants, d'autres mesures plus ponctuelles et de proximité peuvent résoudre des situations conflictuelles entre modes, rendant la pratique du vélo inconfortable :

- Trajectoire dans les carrefours, dans les giratoires, sur une voie verte ;
- Cédez-le-passage cycliste ;
- SAS vélo ;
- Double sens cyclable ;
- Traversée cyclable dans un carrefour ;
- Neutralisation du stationnement véhicule en amont des traversée piétonnes ;
- Couloir bus/vélo de 4,5 m de largeur.

*Intégrer automatiquement les aménagements modes actifs, dans une logique d'opportunité, dès lors qu'il y a un projet de requalification ou d'aménagement sur l'espace public.*

 **Opération**



 **MRN / Communes / Associations**





## VEL.01-4 L'entretien du réseau cyclable

L'entretien et la maintenance des itinéraires cyclables participent à la sécurité des cyclistes, à la crédibilité des aménagements et maintiennent la largeur « roulable ».

- **Mettre en place un niveau qualitatif d'entretien des aménagements cyclables pour mieux répondre aux attentes des usagers.**
- **Coordonner avec les communes l'entretien des espaces verts qui longent les itinéraires cyclables.**

 **Opération**

  **En continu**

 **MRN / Communes**

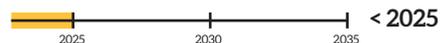


## VEL.01-5 La Seine à Vélo

 La Seine à Vélo est un itinéraire inscrit au schéma national des véloroutes et voies vertes. À terme l'objectif est de relier Paris au Havre et Deauville pour un linéaire de plus de 500 km dont 110 sur le territoire de la Métropole. Ce projet, qui traverse 8 départements, concerne 130 communes et engage 16 collectivités maîtres d'ouvrage.

- **Finaliser sa mise en oeuvre dans un but touristique et de loisirs tout en améliorant les déplacements de la population locale.**  
*Dès que cela est possible, les aménagements doivent être en site propre avec un revêtement permettant tous les usages (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite...). La voie verte, qui correspond à un aménagement en site propre réservé à la circulation non motorisée, est à privilégier. Sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie :*
  - *Les sections praticables aujourd'hui : Saint-Pierre-lès-Elbeuf/Orival : 6 km - Belbeuf/Sahurs : 26 km - Duclair/Le Trait : 10 km ;*
  - *Les sections à aménager : Le Trait/Saint-Paër (REV.11) ; Tourville-la-Rivière/Rouen (REV.7) ; La Bouille/Yainville ; Tourville-la-Rivière/Saint-Aubin-lès-Elbeuf.*
- **Développer des lieux labellisés « Accueil vélo » proposant des services aux cyclistes.**

 **Opération**

  **< 2025**

 **MRN / Département / Région**



## + VEL.02 AU SERVICE DES VÉLOS

### VEL.02-1 Une approche globale du stationnement des vélos (Lovélo Stationnement)

Pour rouler à vélo efficacement et en sécurité, de manière à convaincre ceux qui hésitent encore à utiliser ce mode de déplacement lorsqu'il est pourtant adapté à leurs besoins, la Métropole démultiplie les dispositifs de stationnement des vélos (et principalement ceux qui sont sécurisés), pour tous les déplacements vélos, pour toutes les durées, sur toute la chaîne de déplacement.

#### Mettre en œuvre des solutions différenciées selon le temps de stationnement :

- Courte durée par l'implantation d'arceaux vélo : Nécessité de mailler le territoire (1 station de 5 arceaux pour 10 attracteurs/services de proximité ; commerces, établissements publics et de santé, ...), avec des concentrations plus importantes dans les zones commerçantes ou à côté des pôles générateurs de trafic ;
- Moyenne durée par l'implantation d'abris couverts sur 50 sites d'intérêt métropolitain (touristique, culturel et sportif) ;
- Longue durée par :
  - Parcs sécurisés, avec contrôle d'accès, pour le stationnement sur les sites attracteurs. Les parkings vélos ASTUCE seront intégrés à Lovélo stationnement ;
  - Stationnement à la demande (habitant ou entreprise de moins de 20 salariés) ;
  - Capacités des stationnements dans les parcs de stationnement en ouvrage appartenant par la MRN (Vieux-Marché, Opéra, Hôtel de Ville, Saint-Marc, Cathédrale et Elbeuf).



Opération



En continu

2025 2030 2035



MRN / Communes / Associations / Rouen Normandie Stationnement





## VEL.02-2 Des vélos en libre-service (Lovélo libre-service)

Dans une perspective d'extension du service Cy'Clic actuellement limité au périmètre de la ville de Rouen, la Métropole Rouen Normandie renouvelle une offre de vélos mécaniques partagés en libre-service en étendant son périmètre. L'objectif est de dynamiser l'offre de vélos en libre-service dans les zones les plus denses.

*Déployer géographiquement par étape pour atteindre à terme une trentaine de communes, avec un parc d'environ 1 000 vélos et de 200 à 250 stations pour les garer.*

### Opération



### MRN / Communes

### Développer les services de location de vélo (#CC.11)



## VEL.02-3 La location longue-durée (Lovélo)

Service public de location de vélo longue durée. Ce service permet aux usagers souhaitant changer de modes de déplacements d'essayer des vélos électriques et/ou spécifiques afin d'investir en vue de posséder ce type de vélos. Ce service de location permet également de faciliter l'accès à ce mode de déplacement à des publics précaires et des salariées des entreprises conventionnés PDME. A ce jour, la station Lovélo compte :

- 1 400 Vélos à Assistance Electrique (VAE) ;
- 150 Vélos cargos ;
- 50 Vélos pliants mécaniques.

### LOVELO LLD, QU'EST-CE QUE C'EST ?

Lovélo est un service de location longue durée de vélos, disponible toute l'année, à destination des habitants majeurs de la Métropole Rouen Normandie

#### Vous pouvez tester 3 types de vélos :

- Vélo de ville à assistance électrique
- Vélo pliant
- Vélo cargo avec ou sans assistance électrique



Opter pour le vélo, c'est choisir une alternative efficace à la voiture, sans contrainte horaire, sans difficulté de circulation et de stationnement.

Et c'est bon pour la santé : la pratique du vélo fait travailler tous les muscles, développe l'adresse et l'équilibre. 20 minutes de vélo par jour diminuent les risques cardio-vasculaires !

#### TESTEZ AVANT D'ACHETER

Grâce à Lovélo, vous pouvez tester la pratique du vélo à un tarif avantageux avant d'en acheter un. Une fois loué, votre vélo est à votre disposition à chaque instant pour tous vos déplacements !\*

\*Taux mensuel de 200 € en moyenne par an et 150 € par mois.

### UN VÉLO POUR CHACUN.



#### VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

Pour rouler plus, monter les côtes facilement et aller vite sans effort. 2 vélos au choix : E-candam sans chaîne pour garder l'esprit tranquille ou Vitality avec son moteur situé sous le pédalier.

#### VÉLO PLIANT

Pour ranger son vélo même dans les petits endroits, combiner le vélo et les transports en commun sans contrainte.



#### VÉLO CARGO

Pour partager le vélo en famille en toute liberté ou faire ses courses. 3 vélos au choix : avec ou sans assistance électrique, mécanique avec bac.



### COMMENT LOUER VOTRE VÉLO ?

1. [reseau-astuce.fr](https://reseau-astuce.fr)  
Connectez-vous à [reseau-astuce.fr](https://reseau-astuce.fr) pour compléter le formulaire de réservation et effectuer le paiement.
  2. **Rendez-vous à l'agence de votre choix** pour signer votre contrat de location.
  3. **Récupérez votre vélo** et savourez la liberté à vélo.
- Effectuez toutes les opérations de maintenance et réparations chez Lovélo.
  - Restituez votre vélo à la fin de votre contrat en prenant rendez-vous.

#### Choisir sa durée de location

Ce service est limité à un vélo par personne quel que soit le type de vélo sélectionné et la durée choisie. Au plus tard le dernier jour de votre contrat initial, vous pouvez le renouveler pour une durée maximale de 12 mois.

#### Convaincu(e) ?

Vous souhaitez transformer l'essai et acheter un vélo. Les agents Lovélo sont à votre disposition pour vous conseiller et vous orienter vers un commerçant situé au sein de la Métropole Rouen Normandie.

*Accompagner les publics pour le basculement vers le vélo ; animation découverte des vélos, formation du vélo en ville, révision du code de la route pour les cyclistes etc.*

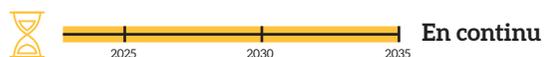


Déployer une location longue durée partout et pour tous, avec à termes :

- 1 400 à 1 800 VAE / 250 vélos cargo / 70 vélos pliants ;
- 1 agence itinérante sur une dizaine de communes (1 commune par « corridor de mobilité » + animations autour du vélo + 3 points relais portés par communes partenaires (Elbeuf, Duclair + Plateaux Est) ;
- Offre de location de vélos utilitaires à destination des micro-entreprises > programme « Ma cycloentreprise » - 15 vélos ;
- Vélos accessibles - 3 modèles de vélo PMR - autant que besoin.



Opération



MRN



## VEL.02-4 L'aide à l'acquisition



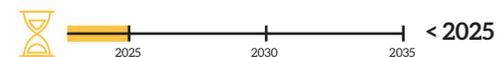
Pour tous les bénéficiaires ayant souscrits préalablement un contrat de location longue durée Lovélo, des aides à l'achat de vélos spécifiques (électrique, pliant, cargo, familiale) sont possibles. Le montant des aides proposé sera calculé en fonction du Revenu Fiscal de Référence (RFR) par part du foyer fiscal.



Aider à l'acquisition de vélo spécifiques pour tous.



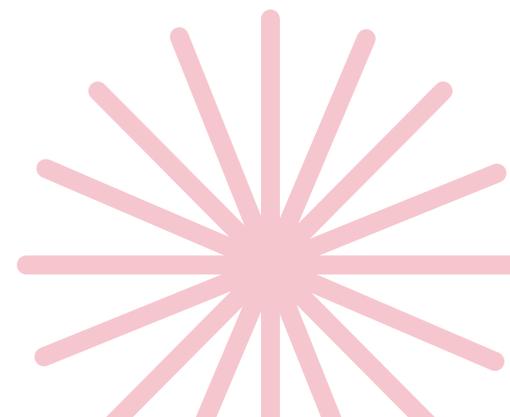
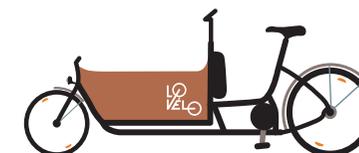
Opération



MRN



Mettre en place une subvention pour l'achat ou la réparation d'un vélo (#CC.3)





## + VEL.03 LA CULTURE VÉLO

### VEL.03-1 Les événements grand public

Les événements grand public sont l'occasion de sensibiliser les citoyens, de leur permettre à la fois de découvrir le vélo et de faciliter leur pratique quotidienne, qu'elle se limite à la balade du dimanche ou s'inscrive dans une vraie routine domicile-travail.

Dans le cadre du Plan d'Accompagnement à la Transition Écologique (PACTE), la MRN s'inscrit dans les grands événements mai à Vélo/Fête du vélo et Semaine Européenne de la Mobilité Durable (SEMD). A ce titre, la MRN accompagne les « Événements communaux de mobilisation citoyenne » : bourses aux vélos, ateliers d'auto-réparation de vélos, balades découverte, station mobile Lovélo (découverte des vélos en location)...

La MRN soutient l'organisation du Rassemblement Vélos Cargos (SEMD) afin de diffuser la culture vélo et mobiliser les acteurs autour de la pratique du vélo au quotidien.

La MRN est lauréate de l'AAP AVELO2 (2022-2024) porté par l'ADEME sur le volet « Animation et communication ». Le projet « Culture et Éducation en faveur du Vélo » s'inscrit dans le cadre de la politique cyclable métropolitaine et s'appuie sur les outils et dispositifs du PACTE.

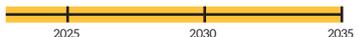
4 types d'actions sont proposés :

- Dynamique territoriale en matière d'événementiels liés au vélo, portée par la Métropole et soutien des acteurs (communes et associations) mobilisés au travers l'accompagnement logistique, méthodologique et le renforcement de la programmation des événements ;

- Renforcement de la mobilisation des associations locales assurant la promotion du vélo (ateliers d'auto-réparation, stages de remise en selle, animations de sensibilisation et ateliers participatifs autour du vélo) ;
- Sensibilisation du grand public pour favoriser les changements de comportements au travers la mobilisation des partenaires de Mon P'tit atelier de la COP 21 ;
- Communication engageante au travers nos outils de mobilisation citoyenne (site Notrecop21.fr et groupe facebook du Club de la COP 21).

*Pérenniser le soutien, l'accompagnement et la valorisation des événements grand public et des démarches collectives et associatives en faveur du vélo.*

 Opération

  En continu

 MRN / Communes / Associations / Usagers





## VEL.03-2 L'écomobilité scolaire (PACTE)

L'établissement d'enseignement est une porte d'entrée pour :

- L'incitation à la pratique des modes alternatifs à la voiture individuelle auprès des enfants et les adolescents, et par diffusion au sein de l'ensemble de la sphère familiale ;
- L'éducation à une pratique de mobilité durable et autonome pour les enfants.

La Métropole Rouen Normandie **accompagnera** :

- La consolidation du plan de déplacement campus ;
- Le déploiement du dispositif savoir rouler à Vélo ;
- Le prêt d'une flotte vélo aux établissements scolaires, extra scolaires et structures jeunes pour les projets de promotion vélo.

**Mettre en place un réseau de partage d'expérience à destination des communes pour échanger sur les initiatives expérimentées.**

 Planification  Opération

  En continu

 MRN / Communes / Usagers / Établissements d'enseignement

 Faire de l'école un tremplin pour la mobilité douce (#CC.4)

## VEL.03-3 Les associations de promotion des modes actifs

Les associations de promotion des modes actifs à travers leurs différentes actions (vélo-école, fête du vélo, atelier de réparation, marquage bicycode, etc.) concourent au développement de la pratique du vélo de manière sûre et ambicieuse.

**Accompagner**, via des partenariats pédagogiques et financiers, les associations prônant et favorisant la pratique du vélo (PACTE).

**Mettre à disposition** des bureaux et salles de réunion dans un lieu dédié à l'émergence de projets associatifs sur l'accompagnement des publics dans les mobilités douces : l'Atelier des Transitions.

 Planification

  En continu

 MRN / Association

 Mettre en place une subvention pour l'achat ou la réparation d'un vélo (#CC.3)



## Coût

VEL.01	Un réseau cyclable maillé et sécurisé	184 000 000 €
VEL.02	Au service des vélos	20 000 000 €
VEL.03	La culture vélo	-

<b>VÉLO</b>	<b>204 000 000 €</b>
-------------	----------------------



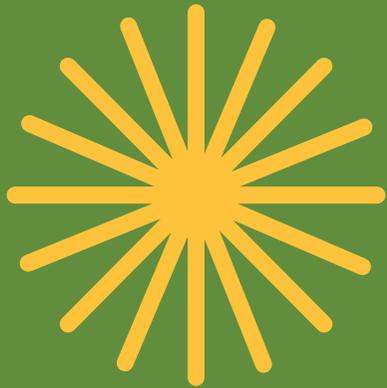
## Objectifs et indicateurs de suivi

Indicateurs proposés	Échelles de suivi	Objectifs		
		T0	Cible 2025	Cible 2035
Évolution du trafic moyen recensé sur le réseau des compteurs vélos opérationnels	MRN / Corridor / Commune	107 122 <small>(2022)</small>	200 000	500 000
Évolution du nombre de compteurs opérationnels	MRN	18 <small>(2022)</small>	40	50
Évolution du nombre total de passages enregistrés sur l'ensemble des compteurs	MRN / Corridor / Commune	1 982 000 <small>(2022)</small>	8 000 000	25 000 000
Évolution de la taille moyenne d'un déplacement en vélo	MRN	2,5 km <small>(2017)</small>	3,5 km	6 km
Évolution de la taille du réseau cyclable N1	MRN / Corridor / Commune	43 <small>(2021)</small>	115	200
Évolution de la taille du réseau cyclable N2	MRN / Corridor / Commune	10 <small>(2021)</small>	60	250
Nombre annuel de contrats actifs LOVELO	MRN / Commune	1 000 <small>(2022)</small>	1 500	4 000
Nombre total de locations de vélos en libre-service par an	MRN / Corridor / Commune	150 000 <small>(2021 - Cy'clie)</small>	300 000	500 000
Nombre de places de stationnement vélo via les « arceaux » implantés sur la voie publique <small>(hors arceaux vélos en libre-service)</small>	Corridor	6 800 <small>(2021)</small>	8 000	10 000
Nombre de places de stationnement LOVELO	MRN / Corridor / Commune	287	350	800
Taux d'utilisation des places de stationnement LOVELO	MRN / Corridor / Commune	-	40 %	90 %
Nombre de vélos en VLS	MRN / Commune	260 <small>(cy'clie)</small>	730	1 070
Taux de rotation des vélos en VLS	MRN / Commune	1,8 / j <small>(cy'clie)</small>	2 / j	3,5 / j

[TC]

Transports

collectifs





## + TC.01 ANNEXE ACCESSIBILITÉ : TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS

### TC.01-1 Des arrêts accessibles

Porte d'entrée du réseau des transports en commun, les arrêts sont un maillon essentiel de l'accessibilité de celui-ci pour tous et partout.

**Finaliser** la mise en œuvre de l'Agenda d'accessibilité programmé (Aménagement arrêts prioritaires & arrêts supplémentaires).

La mise en accessibilité des 28 derniers arrêts prioritaires sont programmés d'ici 2025.

Dans une volonté de rendre le réseau ASTUCE, la Métropole rend accessible les arrêts hors ADaP dès lors qu'un projet de voirie les impacte.

**Pérenniser** la fiche de signalement accessibilité aux transports en commun.

Obligation légale, la MRN a fait le choix d'un formulaire de signalement. De concert avec les associations, l'outil fonctionne bien.

**Mettre en place** des revêtements podotactiles en tête de station pour désigner la porte 1 du véhicule en vue de faciliter le contact avec le conducteur.

 Planification  Opération

  < 2025

  En continu

 MRN

### TC.01-2 Modernisation du service Handistuce

Le service Handistuce est un service de transport spécialisé pour les personnes à mobilité réduite résidant dans l'une des 71 communes de la Métropole. Ce service a été mis en place pour les personnes en situation de handicap ne pouvant pas emprunter le réseau ASTUCE.

Le transport s'effectue de trottoir à trottoir et à la demande, pour des déplacements privés, professionnels et de loisirs. Les déplacements médicaux ne sont pas pris en charge.

**Moderniser Handistuce :**

- Pour **remplacer la tarification** kilométrique et horokilométrique par celle du réseau Astuce ;
- Pour faciliter la réservation par les aidants, **ouverture du service de réservation en continu** et augmentation de l'amplitude de 8h00 à 19h00 ;
- Pour permettre aux personnes handicapées de voyager sur une amplitude similaire à celle des usagers du réseau Astuce, **augmentation de l'amplitude** en semaine et le samedi jusqu'à 23h00 et mise en place d'un service continu le dimanche jusqu'à 21h00 ;
- Pour éviter les refus de réservation aux horaires demandés par les usagers, **augmentation de l'offre de service** aux horaires où l'ensemble des moyens sont utilisés aujourd'hui ;
- Afin d'économiser le nombre de kilomètres, de diminuer le taux de refus des réservations et diminuer le nombre de véhicules nécessaire, **évolution de l'outil de gestion des réservations** des usagers et des plannings conducteurs ;

# TC : Transports collectifs



- Dans le but d'accroître la productivité des courses réalisées par les artisans taxis par l'actualisation en temps réel des réservations, dotation d'une application smartphone ;
- Pour faciliter les trajets des usagers via la gestion de leur réservation, la visualisation du véhicule en approche, mise à disposition des usagers une application.



Maintenir la commission d'admission au service Handistuce.

 Opération

  En continu

 MRN



## TC.01-3 Des données accessibilité fiables et consolidées

La connaissance précise des réseaux de transports collectifs (infrastructures et arrêts) ainsi que de la voirie est le socle d'une accessibilité adaptée et cohérente.



**Collecter les données d'accessibilité** des réseaux de transports et de la voirie (environ 200 mètres autour des arrêts) afin de transmettre une information qualitative aux usagers et de construire une politique d'accessibilité de l'espace public efficiente.

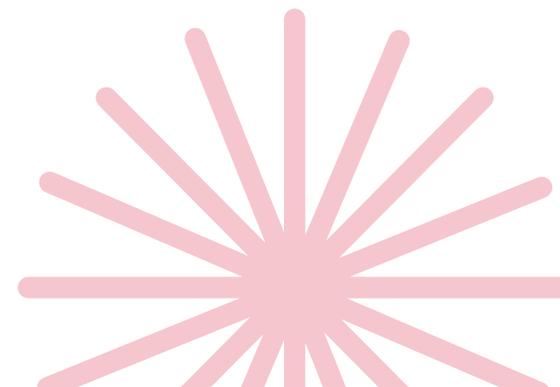
Cette obligation de créer des bases de données dans le secteur du transport public découle de l'article 27 de la LOM. Elle a été inscrite dans le code des transports à l'article L1115-6 du code des transports et s'applique aux acteurs du transport.

A l'échelle de la métropole, ce diagnostic de 200 mètres autour des arrêts de transport reviendrait à expertiser la quasi-totalité de l'espace urbain. Dans un premier temps, ce diagnostic sera priorisé autour des arrêts prioritaires (lignes structurantes = volume de déplacements important) en vue d'assurer la continuité de la chaîne de déplacements des personnes en situation d'handicap.

 Étude  Planification

  < 2025

 MRN



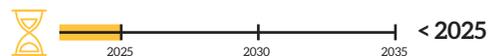


## TC.01-4 Une continuité de cheminement aux abords des stations et au sein des stations enterrées du TRAM

En parallèle de la consolidation des données accessibilité, une valorisation opérationnelle de celles-ci est attendue afin de faciliter la chaîne de déplacement.

*Expérimenter la mise à disposition d'une application numérique permettant de guider les personnes en situation d'handicap visuel et psychique en de signalant les obstacles et les lieux accessibles du réseau (ex : localisation des portes de bus en station).*

 Expérimentation



 MRN / Exploitants / Associations



## TC.01-5 Un système de sonorisation extérieur des bus adapté

Le système d'annonce sonore permet une diffusion extérieure du bus (des lignes structurantes) par des haut-parleurs, précisant le numéro de la ligne et de la destination.

Néanmoins, le déploiement d'un tel système de sonorisation doit être optimisé en vue d'améliorer l'accessibilité du réseau, tout en limitant l'impact sonore sur l'environnement urbain.

*Étudier un système de signalement individuel et à la demande pour déclencher la sonorisation (obtenir l'information) et se signaler au conducteur pour qu'il s'arrête automatiquement en tête de station.*

 Opération



 MRN / Association





## TC.01-6

### Programme de formation « sensibilisation au handicap »

A l'échelle des réseaux de transports, toutes de personnes en contact avec du public doivent être sensibilisées et formées au handicap pour une meilleure accessibilité de tous.

Poursuivre le Plan de formation des 5 exploitants :

- Module autour de l'handicap physique dispensé par l'APF ;
- Module autour de l'handicap visuel dispensé par HandiSup Normandie - Lorraine.



Opération



2025 2030 2035 En continu

Exploitants / MRN / Associations

## TC.01-7

### L'accessible des autres services de mobilité

Au-delà des seuls transports en commun, il est nécessaire de proposer une véritable multimodalité aux personnes en situation d'handicap. En parallèle, des actions portées sur les réseaux collectifs de transports, l'ensemble des modes doivent être traités.

Mettre à la location des vélos accessibles autant que neccessaire.

Rendre accessible les bornes de charges véhicules.



Planification

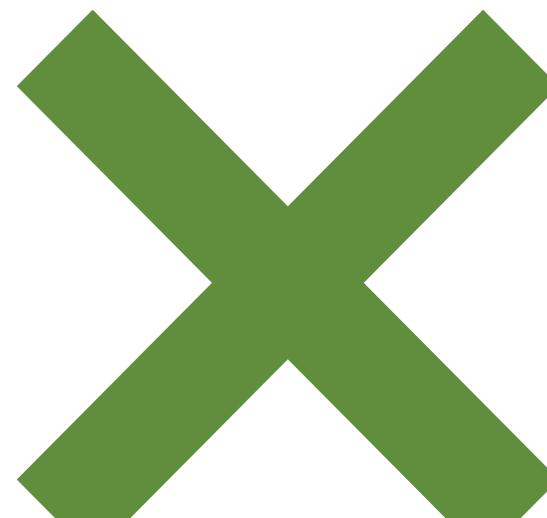


Opération



2025 2030 2035 En continu

MRN





## + TC.02 L'ATTRACTIVITÉ DU RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS EXISTANTS

3 leviers impactent l'attractivité d'un réseau :

- La **performance** en concurrençant le temps de parcours de la voiture ;
- La **régularité et la ponctualité** ;
- Le **confort de l'utilisateur** avant/pendant/après le trajet en transport.

### TC.02-1 Le confort à bord



Confort embarqué, fluidité de circulation et conduite apaisée, sentiment de sécurité sont autant de dimensions à considérer pour rendre attractif les transports en commun et donner envie à de nouveaux usagers.

*Déployer des aménagements de voirie adaptés aux transports en commun. Un diagnostic par axe sera réalisé en vue d'identifier les points durs dégradant l'attractivité de la ligne de bus concernée et permettant d'identifier les améliorations possibles (couloir bus/vélo de 4,5m, priorité au feu, confort d'attente, accessibilité des arrêts, lisibilité de l'information, ...). Les lignes FAST seront traitées en priorité. Tous ces aménagements favorables aux transports en commun, et aux mobilités actives imposent le plus souvent de remettre à sa juste place l'automobile au sein de l'espace public.*

*En parallèle, une attention particulière est mise en place quant :*

- *La modernisation et l'entretien des lignes TEOR et TRAM ;*
- *L'optimisation des systèmes de priorité en faveur des transports en commun urbains.*

**Renforcer le Contrat Local de Sécurité Transports (CLST).** Coproduction locale de sécurité prévoyant que les autorités organisatrices de transports collectifs voyageurs concourent aux actions de prévention de la délinquance et de sécurisation des personnels et usagers. En complément des actions déjà mises en œuvre, le CLST sera renforcé en vue de :

- Travailler sur les stations/arrêts les plus problématiques du réseau ;
- Lutter contre le phénomène wheeling ;
- Lutter contre les incivilités à l'encontre des personnes chargées d'une mission de service public, en contrant le sentiment d'impunité grâce à un traitement rapide des infractions de moindre gravité.

 **Opération**

 **En continu**

2025      2030      2035

 **MRN / Communes / Exploitants**

 **Rendre les transports en commun plus accueillants, plus sécurisés et plus fonctionnels (#CC.14)**



TC.02-2

Des correspondances plus efficaces



La qualité des correspondances est essentielle dans le passage à l'acte et la pérennité de l'utilisation des transports en commun, notamment pour les usagers du périurbain.



**Garantir la correspondance** entre les lignes régulières du périurbain depuis et vers le réseau structurant. Expérimentations sur les lignes 43, 28 et 14 du réseau ASTUCE.



Autre révélateur de la qualité du réseau, le confort de l'attente aux arrêts de bus.

**Mettre en œuvre le référentiel métropolitain des abris bus** en vue d'une implantation équitable, favorable aux communes périurbaines. L'objectif est d'équiper les communes d'au moins 1 abri et qu'au moins 20 % des arrêts de toutes les communes soient équipés d'abris, si la fréquentation le justifie au regard des seuils suivants :

- Pour les communes supérieures à 10 000 habitants : un minimum de 50 usagers par jour ;
- Pour les communes entre 4 500 et 10 000 habitants : un minimum de 20 usagers par jour ;
- Pour les petites communes (moins de 4 500 habitants) : un minimum de 10 usagers par jour.

Un premier état des lieux a permis d'identifier **une quarantaine d'arrêts** à équiper sur tout le territoire.

 **Opération**

  **2025**

 **MRN / Communes / Exploitants**



**Rendre les transports en commun plus accueillants, plus sécurisés et plus fonctionnels (#CC.14)**





TC.02-3

Un suivi qualitatif pour un réseau ASTUCE attractif



La Métropole Rouen Normandie fixe chaque année, pour la qualité de service, un objectif à atteindre par les sociétés exploitantes du réseau Astuce. Le référentiel est déterminé par la Métropole et également évalué par cette dernière.

Si la ponctualité reste un élément essentiel à la perception positive des transports collectifs par les voyageurs, ces derniers attendent aussi : la fiabilité du service dans des conditions optimales de sécurité, la précision de l'information voyageurs en situation nominale et de surcroît en situation perturbée, un accueil convivial, la présence d'agents sur le terrain, la propreté des stations et du matériel roulant etc..., et ce quel que soit leurs déplacements ou le mode de transport emprunté.



**Mettre en œuvre de comités de ligne ;** Instance de dialogue entre l'autorité organisatrice, l'exploitant et les usagers de transports en commun. Ils auront pour objectif de :

- Réunir les acteurs concernés sur une ligne ciblée, afin de débattre de l'offre et la qualité du service sur la base d'un diagnostic terrain approfondi ;
- Proposer des solutions adaptées par ligne ciblée.



**Réinterroger le référentiel et les critères qualité** des lignes du réseau Astuce ainsi que les agences Astuce, le service de renseignements téléphoniques « Astuce en ligne » et le site internet.



**Se doter d'outils de suivi efficaces.** La Métropole devra se doter d'un nouveau Système d'Aide à l'Exploitation et à l'information Voyageurs (SAEIV) et d'un nouveau système billettique.



Opération



En continu



MRN / Exploitants / Associations / Usagers



Rendre les transports en commun plus accueillants, plus sécurisés et plus fonctionnels (#CC.4)





## + TC.03 LE RÉSEAU DE TRANSPORTS URBAINS DE DEMAIN

### TC.03-1 Restructurer le réseau ASTUCE

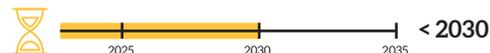
Première réponse forte aux attentes des usagers métropolitains, la recomposition du réseau 2022 n'est pas une finalité. En effet, dans l'attente du futur réseau structurant métropolitain (TC.03-2), il apparaît nécessaire de poursuivre le développement du réseau urbain en vue d'atteindre les parts modales ambitionnées (+ 20 % de part modale TC en 2050).

*Recomposer le réseau TAE. Datant de 2012, la dernière recomposition du secteur TAE a permis d'augmenter la fréquentation des transports en commun sur la boucle elbeuvienne (+ 36 % pour + 50 % d'offre). A l'instar de la recomposition 2022 du réseau sur la partie Rouennaise (exploitée par Transdev), le secteur TAE doit être restructuré.*

*Recomposer le réseau ASTUCE. Cette nouvelle montée en puissance ne pourra avoir lieu qu'après 2025 et la nouvelle délégation de service public relative à la gestion des transports en commun. Par ailleurs, cette nouvelle restructuration ne pourra se limiter à la seule augmentation de l'offre et devra s'accompagner de contraintes à l'autosolisme.*

L'analyse de l'enquête Origine-Destination (2024) et de la prochaine EMC<sup>2</sup> (2025) permettront de déterminer l'intensité de ces restructurations au regard des usages et besoins.

Étude Opération



MRN / Exploitants / Associations / Usagers

Augmenter les fréquences et élargir les horaires des transports en commun (#CC.17)





## TC.03-2 Un schéma réseau TC structurant 2035

Moteur du système de transports en commun urbains, le réseau structurant doit être attractif et répondre aux besoins de déplacement et à la volonté de développer significativement l'usage des TC avec une part modale de + 20 % en 2050.

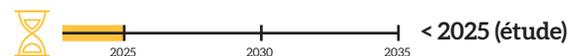
Outre cette ambition, plusieurs sujets imposeront de faire évoluer le réseau TC à long terme :

- Fortes charges sur certaines lignes du réseau structurant (TEOR en particulier) ;
- Études sur le Service Express Régional Métropolitain : opportunité de portions urbaines en tram-train ;
- Création nouvelle gare rive gauche et desserte par les transports urbains.

Élaborer un schéma du réseau structurant 2035 en vue de :

- Appréhender la montée en charge du réseau structurant ;
- Étudier l'opportunité d'évolution du réseau structurant : un matériel roulant plus capacitaire / l'évolution de lignes TEOR en tram / un tram-train dans le cadre du Service Express Régional Métropolitain / une nouvelle liaison tram entre la gare de Rouen Rive-Droite et la future gare Saint-Sever ;
- Lancer, le cas échéant, des études de faisabilité techniques.

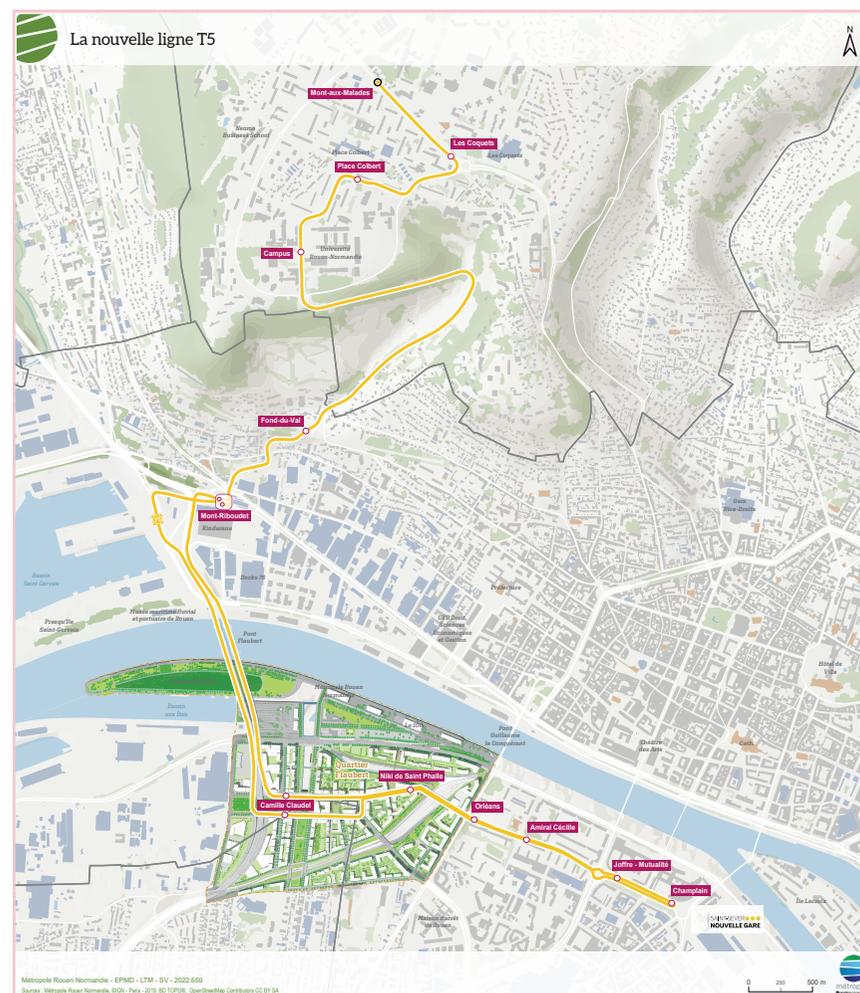
### Planification



MRN / Exploitants / Communes / Usagers

Faire évoluer les TEOR en tramways et les FAST en TEOR (#CC.12)

À moyen terme, la nouvelle ligne T5 sera une première amélioration structurante. Projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), cette liaison expresse reliera en transversalité le plateau nord du territoire, depuis Mont-aux-Malades, au projet Seine-Cité qui regroupe les plus grands projets métropolitains autour de l'axe Seine : Luciline, Rouen Flaubert jusqu'à Saint-Sever-Nouvelle-Gare. Ce projet facilitera la desserte en transports en commun de la cité universitaire de Mont-Saint-Aignan, en venant soutenir la ligne T1 à ce niveau, et permettra de rejoindre la rive gauche en contournant la station centrale du Théâtre des Arts.





## TC.03-3 Une desserte périurbaine attractive



Les couronnes périurbaines sont souvent des interstices où la dépendance à la voiture individuelle est encore très forte, car souvent dépourvus de solutions alternatives crédibles et attractives à l'automobile.

À l'échelle métropolitaine, des solutions collectives existent, notamment via les services de transports à la demande Filo'R et Allobus sur réservation, mais trouvant rapidement leurs limites.



**Étudier** l'opportunité d'une nouvelle desserte multimodale (transports à la demande, services de covoiturage, autopartage, ligne express, ...) depuis certaines polarités périurbaines vers le réseau structurant et le cœur métropolitain. Ces études pourraient déboucher sur l'expérimentation de nouveaux services de mobilité.

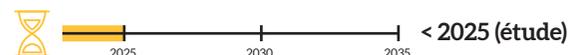
La réflexion devra dépasser les limites du ressort territorial métropolitain en vue de proposer des solutions attractives à l'échelle du bassin de vie

Cf. Action INTER.02

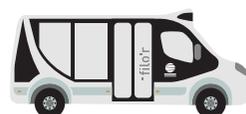


**Suivre et évaluer** le service Flexo Filo'R<sup>1</sup> en vue de juger l'opportunité d'une extension sur d'autres territoires desservis par le TAD.

### Planification



MRN / Exploitant / Usager / Communes



1 - Service Flexo ; disponible du lundi au vendredi, tout au long de l'année (hors jours fériés), sur les zones 1, 2, 3 et 5 sans réservation et à horaire fixe sur des arrêts prédéfinis depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2022).

## TC.03-4 Des liaisons fluviales



La Seine est une véritable rupture dans la chaîne de déplacements tous modes, pouvant entraîner des détours conséquents, voire rédhibitoires à la pratique des mobilités actives, plus particulièrement dans les zones urbaines, où la marche et le vélo sont compétitifs.

Expérimentée depuis 2 ans, la navette fluviale en cœur de Rouen a été pérennisée et son offre augmentée.



**Étudier** l'opportunité et la faisabilité de nouvelles traversées à l'Est et à l'Ouest de la centralité rouennaise.



**Conforter** les traversées par bacs en améliorant notamment l'accessibilité en mobilités actives

### Étude



MRN / Exploitant / Usager / Communes

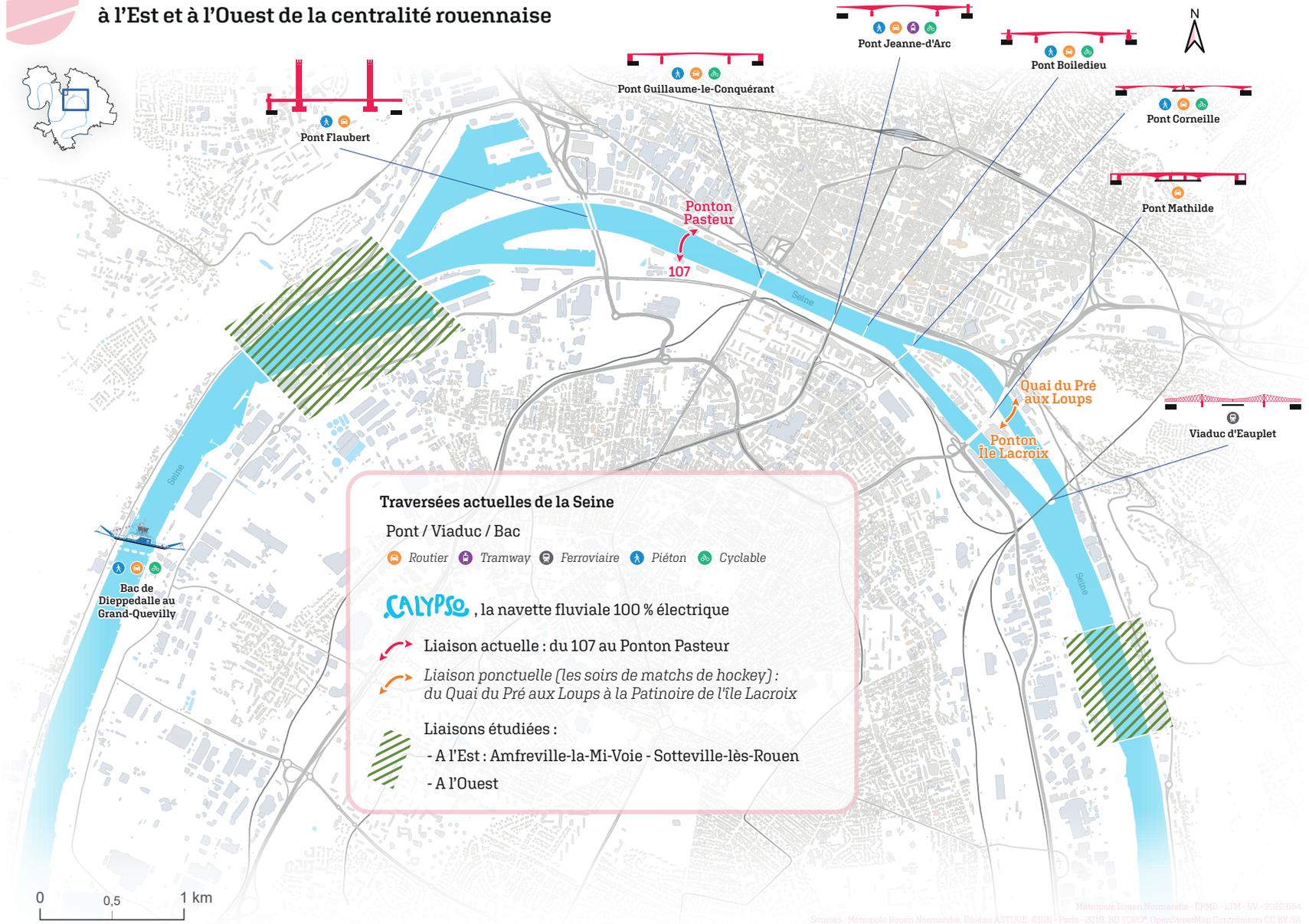


Développer la navette fluviale (#CC.18)





## Étudier l'opportunité et la faisabilité de nouvelles traversées à l'Est et à l'Ouest de la centralité rouennaise





## + TC.04 UNE STRATÉGIE DE DÉCARBONATION ET DE DIVERSIFICATION DU PARC ROULANT MÉTROPOLITAIN

La Métropole gère un parc varié de plus de 1 000 véhicules, allant du vélo au poids lourd. Dans un contexte de sobriété et de transition énergétique, le renouvellement du parc roulant métropolitain est un enjeu important.

En parallèle de la décarbonation du parc roulant, et dans la volonté de devenir un territoire 100% EnR, la production d'une énergie décarbonée est un enjeu majeur pour la Métropole.

### Décarboner l'ensemble de la flotte métropolitaine.

Déterminer la motorisation et l'énergie les plus efficaces en fonction des usages (véhicules professionnelles, VUL, poids lourds, engins de chantier, bennes à ordures ménagères, ...). L'objectif est d'une flotte métropolitaine 100 % décarbonée en 2035.

Décarboner la totalité de la flotte de bus. Le parc mis à disposition des exploitants sera de 400 véhicules dont 219 bus électriques (55%) et 14 bus hydrogène (3,5%) en 2026. En 2032, 100 % de la flotte de bus sera décarbonée.

Produire de l'énergie décarbonée en couvrant les dépôts bus de panneaux photovoltaïques.

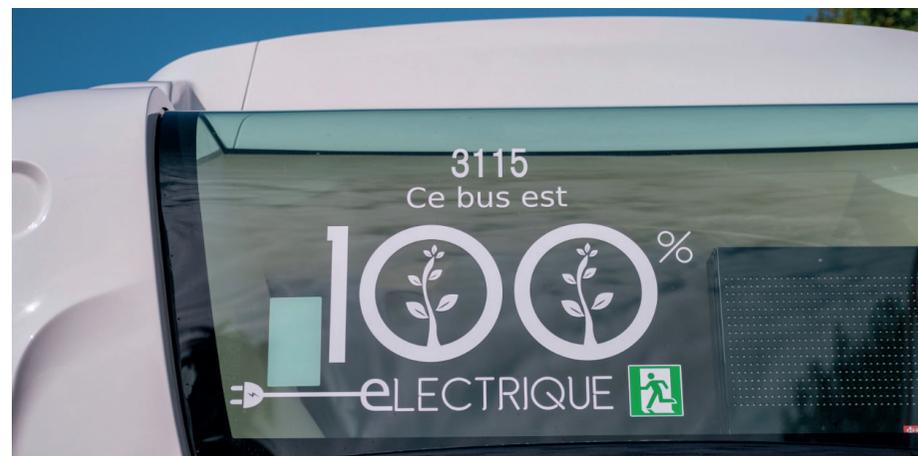
L'opportunité d'équiper les parking-relais couverts de panneaux photovoltaïques sera également étudiée.

Étude Planification Opération



MRN

Taux de motorisation propre	Date de mise en service	Détails
5 %	2021	9 bus électriques / 3 bus diesel transférés de TAE / 8 bus électriques chez TAE
7 %	2022	14 bus Hydrogène / 28 standards électriques / 6 bus standards et 4 articulés chez TAE
26 %	2023	28 articulés TEOR électriques / 6 bus électriques chez TAE
38 %	2024	Retrofit de 49 bus scolaires / 6 bus électriques chez TAE
48 %	2025	24 articulés TEOR électriques / 14 standards électriques chez TCAR / 4 bus électriques chez TAE
58 %	2026	24 articulés TEOR électriques / 4 bus électriques chez TAE





## + TC.05 ÉTOILE FERROVIAIRE ROUENNAISE

Sur le volet ferroviaire, l'ensemble des études et projets identifiés dans le Plan de Mobilité seront revus après les décisions conjointes des acteurs ferroviaires et parties prenantes (Etat / Région / MRN / SNCF / acteurs du territoire).

### TC.05-1 La ligne Nouvelle Paris Normandie : un projet clé



Initialement prévues à l'horizon 2035, la ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) et la nouvelle gare de Rouen Saint-Sever transformeront le territoire métropolitain et les mobilités locales et régionales. Ces projets permettront une refonte de l'offre ferroviaire, en dégageant de nouvelles capacités pour le réseau ferré, aujourd'hui saturé.

En plus d'une amélioration des liaisons interurbaines (amélioration de la régularité et de la ponctualité, augmentation des fréquences, réduction des temps de parcours), ces nouvelles capacités ferroviaires permettraient d'imaginer le train comme un mode de déplacement massifié à l'échelle périurbaine.

Assurer la maîtrise d'ouvrage et des études suivantes qui alimenteront le dossier d'enquête publique de la ligne nouvelle :

- Études urbaines du quartier Saint-Sever Nouvelle Gare, dont le pôle d'échanges multimodal ;
- Étude de desserte en transports en commun urbains de la nouvelle gare.

Co-piloter avec l'État et la Région Normandie, le projet Saint-Sever Nouvelle Gare dans le cadre d'un large partenariat, comprenant :

- L'aménagement d'un nouveau morceau de ville en régénération urbaine autour de la nouvelle gare de Rouen ;
- L'aménagement du pôle d'échanges multimodal desservi par les lignes de transports en commun urbains reconfigurées et par une gare routière ;
- La redynamisation du quartier Saint-Sever actuel, notamment son pôle tertiaire et ses espaces publics.

#### Planification



2025 2030 2035 > 2035



MRN / SNCF / Région / État / Acteurs du territoire et de l'Axe Seine



# TC : Transports collectifs



## TC.05-2 Le projet du Service Express Régional Métropolitain (SERM)

En 2020, l'État a initié une réflexion nationale sur le développement des Services Express Régional Métropolitain (SERM), demandant à SNCF Réseau d'identifier les principales métropoles françaises révélant un fort potentiel de développement de l'offre ferroviaire périurbaine.

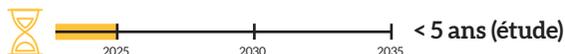
En tant qu'autorité organisatrice des transports ferroviaires, la Région Normandie s'est portée candidate, appuyée par la Métropole Rouen Normandie et la SNCF.



*Finaliser les études de SERM visant à déterminer l'opportunité et la faisabilité de mise en œuvre d'un Service Express Régional Métropolitain dans le nœud ferroviaire rouennais. Différentes situations sont prises en compte :*

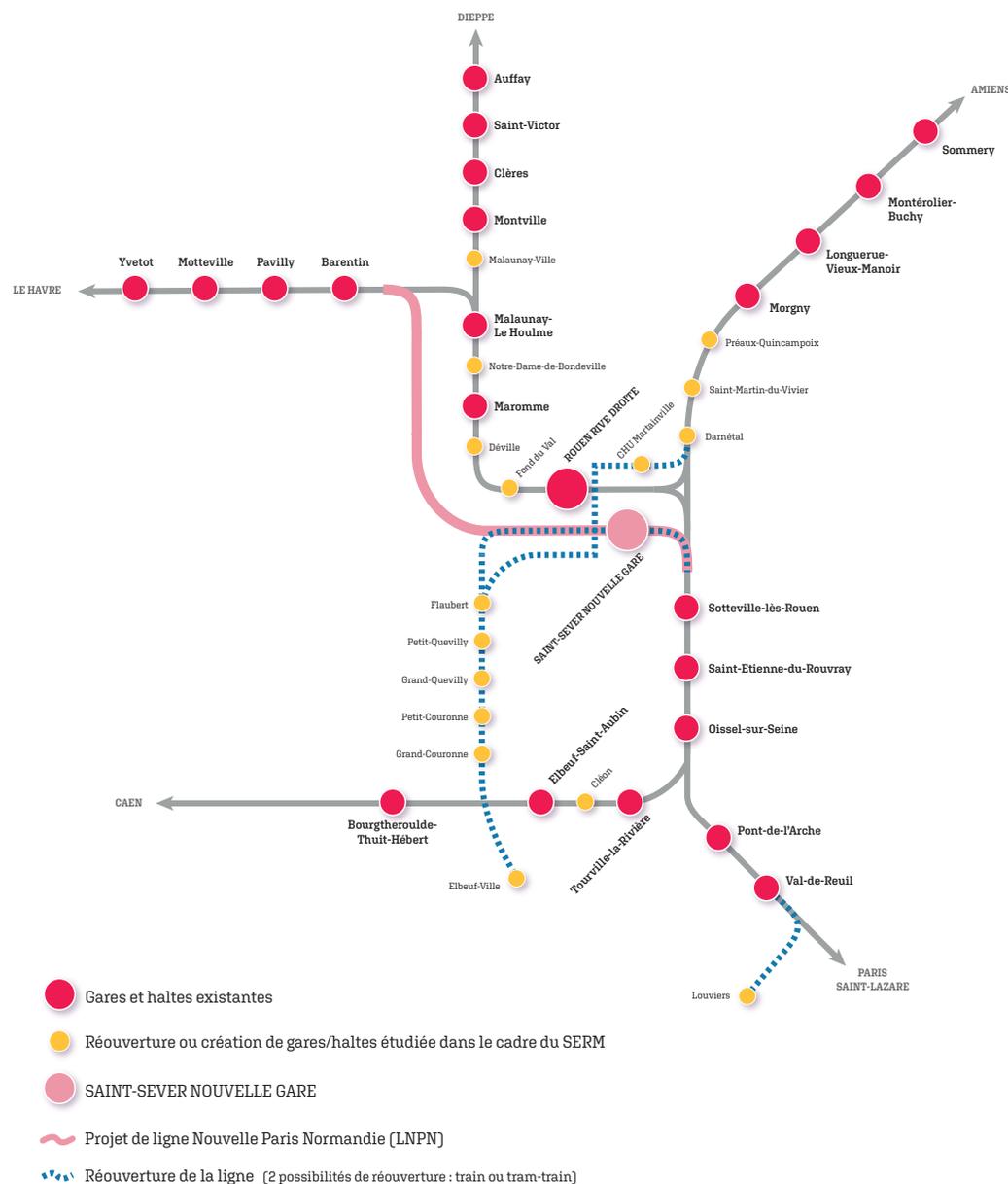
- Un horizon de court terme sans aménagements majeurs mais pas sans investissements ;
- Des situations avec modifications des infrastructures avant et après mise en service de la ligne nouvelle Paris-Normandie et de la nouvelle gare de Rouen.

### Planification



MRN / Exploitants / Usagers / EPCI concernés

Convertir les lignes TER existantes en RER métropolitain (#CC.13)





TC.05-3

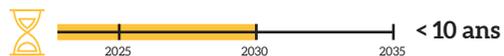
## La stratégie ferroviaire métropolitaine

Maître d'ouvrage des pôles multimodaux liés aux gares, la Métropole est en première ligne pour améliorer les accès tous modes de gares et haltes de son territoire, en vue d'intégrer le mode ferroviaire dans la chaîne de déplacements du quotidiens (urbains et interurbains).

**Améliorer l'accessibilité piétonne, à vélo, en transports collectifs et en voiture pour créer de véritables pôles d'échanges multimodaux aux abords des gares :**

- Accéder aux gares en vélos : Rouen Rive-Droite, Maromme, Sotteville-lès-Rouen, Elbeuf-Saint-Aubin (Réseau Express Vélo) / Malaunay-Le Houlme, Oissel, Saint-Etienne-du-Rouvray (Réseau Interconnecté Vélo, dans la mesure du possible) ;
- Accéder aux gares par les transports collectifs (Recomposition réseau TC 2022) ;
- Accéder aux gares à pied : Malaunay-Le Houlme, Oissel, Maromme ;
- Accéder aux gares en voiture : Malaunay-Le Houlme, Maromme.

### Opération

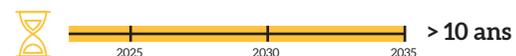


MRN / Région / SNCF / Communes

Mieux **intégrer** le mode ferroviaire dans la chaîne de déplacement :

- La démarche partenariale « Train comme mode urbain » ;
- L'intégration tarifaire permettant de voyager via le réseau ferré au même prix que sur le réseau de transports en commun urbains sur le territoire métropolitain.

### Planification



MRN / Région / SNCF / Communes

**Optimiser et développer l'infrastructure ferroviaire :**

- Réouverture de la ligne entre Val-de-Reuil et Louviers et mise en place d'une liaison entre Rouen et Louviers ;
- Des études en cours concernant les gares et haltes : déplacement de la halte de Tourville-la-rivière, fusion des haltes Barentin-Pavilly, création de nouvelles haltes, ...

### Étude



MRN / Région / SNCF / Communes



# TC : Transports collectifs



## Coût

TC.01	Annexe accessibilité : transports en commun urbains	17 000 000 €
TC.02	L'attractivité du réseau de transports en commun urbains existants	107 000 000 €
TC.03	Le réseau de transports urbains de demain	9 000 000 €
TC.04	Une stratégie de décarbonation et de diversification du parc roulant métropolitain	269 000 000 €
TC.05	Étoile ferroviaire rouennaise	11 000 000 €

<b>TRANSPORTS COLLECTIFS</b>	<b>413 000 000 €</b>
------------------------------	----------------------



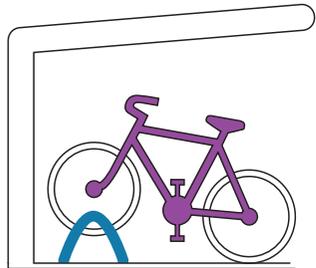
## Objectifs et indicateurs de suivi

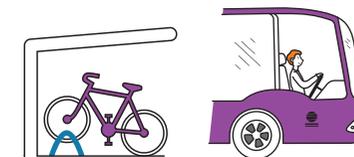
Indicateurs proposés	Échelles de suivi	Objectifs		
		T0	Cible 2025	Cible 2035
Évolution de la fréquentation lignes structurantes (nombre de voyages)	Global / Par ligne	36 210 000 <small>(2019)</small>	+ 20 %	+ 80 %
Évolution de la fréquentation lignes régulières (nombre de voyages)	Global / Par ligne	22 774 000 <small>(2019)</small>	+ 20 %	+ 80 %
Évolution de la fréquentation transport à la demande (nombre de voyageurs)	Global / Par ligne	190 000 <small>(2019)</small>	+ 10 %	+ 80 %
Linéaire de couloirs bus partagés (km)	MRN	61,5 <small>(2022)</small>	70	A définir selon conclusion TC.03-2
Linéaire ligne structurante : TRAM, TEOR, FAST, lignes A et F (km)	MRN	200 <small>(2022)</small>	-	A définir selon conclusion TC.03-2
Mise en accessibilité des arrêts du réseau ASTUCE	MRN	758 <small>(2021)</small>	1 200	2 500
Taux de parc roulant métropolitain à motorisation décarbonée	-	6 % <small>(2021)</small>	50 %	100 %

[INTER]

Intermodalité et

interterritorialité





## + INTER-01 DES INFRASTRUCTURES DE RABATTEMENT ET DES SERVICES DE MOBILITÉ COMPLÉMENTAIRES

### INTER.01-1 Les parkings-relais (P+R)

La fonction relai peut être affectée à un espace de stationnement en vue d'assurer un besoin de rabattement voiture et/ou vélo vers un point d'accès au réseau de transports urbains ou interurbain, voire des aménagements cyclables (utilisation du vélo et/ou EdP).

Cette fonction relai vise à :

- Optimiser l'usage des transports collectifs, en allant chercher de nouveaux usagers plus éloignés des réseaux de transports collectifs ;
- Limiter la circulation automobile dans les centres urbains, en incitant les automobilistes à stationner leurs véhicules le plus en amont de leur déplacement.

Les espaces de stationnement relai constituent alors une interface entre :

- Réseau routier et réseau de transports collectifs ou cyclable ;
- Territoires tout voiture et territoires sans voiture ;
- Périurbain et urbain ;
- Individuel et collectif.

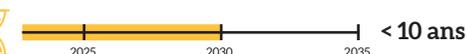
Une stratégie de rabattement à 3 niveaux :

*Hiérarchiser les sites d'intermodalité pour rendre accessible et lisible l'offre de rabattement pour les usagers.*

*Valoriser et optimiser les capacités actuelles, en améliorant le fonctionnement et les services de mobilités offerts sur les sites actuels (barrière, bornes de recharge, stationnement vélo sécurisé, stations VLS, jalonnement routier, revêtement, éclairage, arrêts abrités de covoiturage, ...).*

*Créer de nouvelles capacités de stationnement autour du réseau structurant (+ 3 000 places dont places au sein de parkings multi-usages - INTER.01-3).*

 Opération

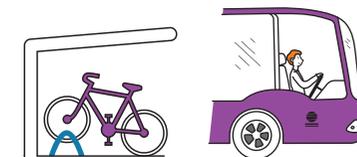
  < 10 ans

 MRN / Exploitant / RNS / Communes

 Développer les parkings relais (#CC.13)  
Déporter le stationnement en développant les P+R (#CPM)  
Redonner de l'attractivité et valoriser les P+R existants (#CPM)



# INTER : Intermodalité et interterritorialité



## INTER.01-2 Les Lieux Fédérateurs de Mobilité (LFM)

Lieux de mobilité augmentée afin de favoriser les rabattements tous modes des usagers en :

- Profitant de l'attractivité des lieux de convergence naturelle ;
- Concentrant l'offre multimodale de transport (P+R, covoiturage, infrastructure et stationnement vélo, ...);
- Rendant le réseau de transports collectifs fortement visible ;
- Améliorant le confort des usagers lors de la rupture de charge ;
- Proposant de nouveaux services (arrêt covoiturage, distributeur, ...).

Deux LFM ont été mis en service à Isneauville (arrêt Plaine de la Ronce) et à Darnétal (arrêt Hôtel de Ville).

*Développer des Lieux Fédérateurs de Mobilités sur d'autres nœuds modaux du territoire.*

 **Opération**

 **En continu**

 **MRN / Exploitant / Communes**



## INTER.01-3 Les parkings multi-usages

Les parkings multi-usages sont des aires de stationnement existantes pouvant assurer plusieurs fonctions de mobilités (rabattement et/ou covoiturage) mais aussi urbaines (desserte locale et/ou stationnement résidentiel).

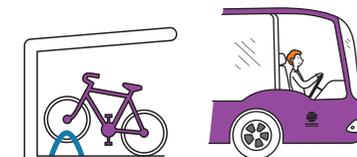
*Identifier les aires de stationnement déjà existantes et aménagées à proximité du réseau routier structurant et/ou du réseau de transports en commun, afin d'appréhender sa fonction et d'expertiser une éventuelle mutualisation. Si tel est le cas, alors ce parking sera identifié dans le MaaS est proposé comme solution d'intermodalité.*

*Ex : parking d'une salle des fêtes utilisé le plus souvent le week-end.*

 **Étude**

 **En continu**

 **MRN / Communes**



## INTER.01-4 Une pratique intermodale du vélo

Le manque de connexion entre le vélo et les autres modes de transport est un frein au développement du vélo dans les territoires. C'est aussi un frein au déploiement d'un système de mobilité complet et inclusif.

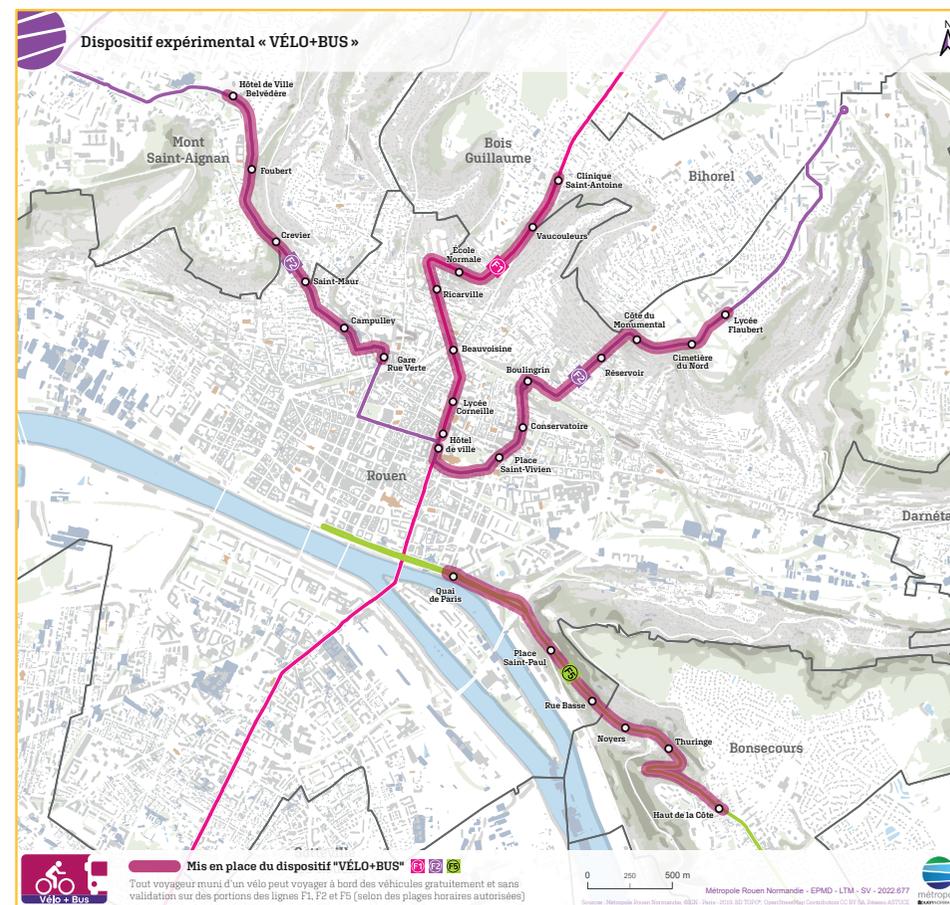
Souvent porteuses de contraintes pour l'exploitation des transports collectifs, la Métropole Rouen Normandie souhaite :

### Mettre en perspective et articuler :

- Le dispositif expérimental « VELO+BUS », système d'accrochage sécurisé des vélos dans les bus des lignes F1, F2 et F5 avec voyages gratuits sur portions et horaires définis ;
- L'usage de 8 parcs vélos à proximité des principales stations de métro, bus et TEOR. Réservés aux détenteurs d'une carte ASTUCE, ces Parcs Vélos sont gratuits, accessibles 24 heures sur 24 et totalement sécurisés (caméra de surveillance) ;
- L'installation de racks à vélo sur les lignes périurbaines.

Soutenir la mise en œuvre de capacités d'emport, à titre gratuit, des vélos dans les trains et les cars interurbains.

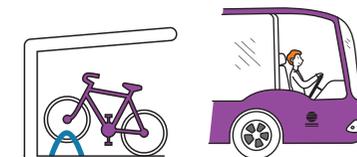
Accompagner l'ensemble de ces mesures d'une information lisible et coordonnées entre les AOM.



Étude

< 10 ans

MRN / Région / Exploitant



## + INTER-02 UN SCHÉMA DE MOBILITÉ À L'ÉCHELLE DU BASSIN DE VIE

### INTER. 02-1 Les liaisons routières interurbaines



Les besoins de déplacement interterritoriaux, la desserte du cœur métropolitain, la perspective de la Nouvelle Gare de Rouen, sont autant des motifs justifiant les réflexions quant à la future desserte interurbaine.

*Accompagner la Région dans ses réflexions quant au devenir de la Gare routière, en lieu et place de l'actuelle :*

- Retour d'expérience sur l'organisation des gares routières d'autres métropoles ;
- Élaboration de scénarios contrastés au regard des fonctions attendues et souhaitées d'une gare routière métropolitaine ainsi que de sa localisation sur le territoire.

*Interconnecter les différents réseaux de transports collectifs en vue de faciliter la chaîne de déplacements (dont les correspondances) à l'échelle du bassin de vie.*

*Etudier l'opportunité puis expérimenter de nouvelles liaisons interurbaines au regard des besoins de mobilité qui s'expriment vers d'autres EPCI, sans alternatives performantes à la voiture individuelle :*

- Hôpital d'Elbeuf-Louviers-Val-de-Reuil - Gaillon (en service) ;
- Duclair-Le Trait - Barentin (à l'étude) ;
- Rouen - Barentin (à l'étude).

*Ces types de service pourraient être étudiés/répliqués vers d'autres EPCI voisins à la Métropole.*

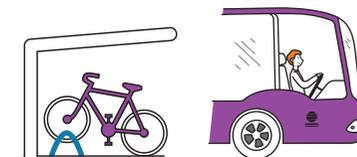
 Opération  Étude

  < 5 ans  
2025 2030 2035

 Région / Pôle métropolitain (MRN / CASE) / Caux-Austreberthe / EPCIs du bassin de mobilité / Exploitants / Usager / Communes / CEREMA



# INTER : Intermodalité et interterritorialité



## INTER.02-2 Un schéma interterritorial du covoiturage

Les aires et les services de covoiturage, bien identifiables par les usagers, facilitent et encouragent le développement de ce mode de transport.

Considérant les distances en jeu et l'attractivité du bassin d'emploi métropolitain, il convient donc de dépasser les limites administratives de la Métropole.

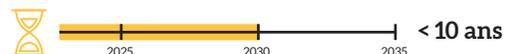
Le lieu d'implantation d'une aire de covoiturage est stratégique et devra en priorité être aménagées à proximité, d'un nœud routier ou autoroutier, d'emplacements déjà utilisés pour du covoiturage informel.

### Définir une stratégie interterritoriale de covoiturage :

- Etat des lieux des pratiques de covoiturages, ainsi que des infrastructures avec les EPCIs ;
- Co-construction d'un réseau d'aires de covoiturage ;
- Coordination des services de covoiturage ;
- Création d'un espace coopératif de discussion et d'expérimentation de services et infrastructures de covoiturage.

*NB : Complémentaire aux infrastructures de covoiturage, le développement des services et outils de mise en relation entre usagers (VOIT.1-1) et des avantages comparatifs pour les covoitureurs (VOIT.1-2) entre collectivités limitrophes sont une condition indispensable à la réussite de ce schéma. Le développement de l'étoile ferroviaire rouennaise (TC.05) contribuera également à faciliter les relations quotidiennes entre EPCIs.*

### Planification



EPCIs du bassin Cœur Vallée de Seine

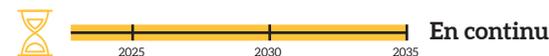
## INTER.02-3 Le syndicat mixte Atoumod

Établissement public administratif qui a pour objet la coordination multimodale des déplacements par transports publics en Normandie en exerçant les compétences obligatoires suivantes :

- La coordination des services organisés par les membres du Syndicat ;
- La mise en place d'un système multimodal d'information à l'intention des usagers, en assurant la création et la gestion de tout outil et support lié à l'information multimodale à l'intention des usagers, notamment à travers le portail d'information multimodale (Commentjyvais.fr) et ses déclinaisons ;
- La recherche de la création d'une tarification coordonnée et de titres de transports uniques ou unifiés (carte Atoumod et tarification Connexité).

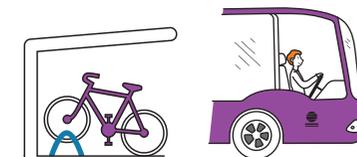
*Poursuivre la coordination multimodale à l'échelle Normande et monter en puissance sur le volet données (partage) et développement d'outils et applicatifs numériques.*

### Opération



Syndicat Mixte Atoumod / MRN

# INTER : Intermodalité et interterritorialité



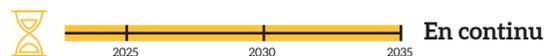
## INTER. 02-4 Les bassins de mobilité

Pour organiser l'action commune des Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM), une cartographie des bassins de mobilité a été délibérée par la Région Normandie en concertation avec les collectivités locales. Un contrat opérationnel de mobilité va donc être élaboré à l'échelle de chaque bassin de mobilité.

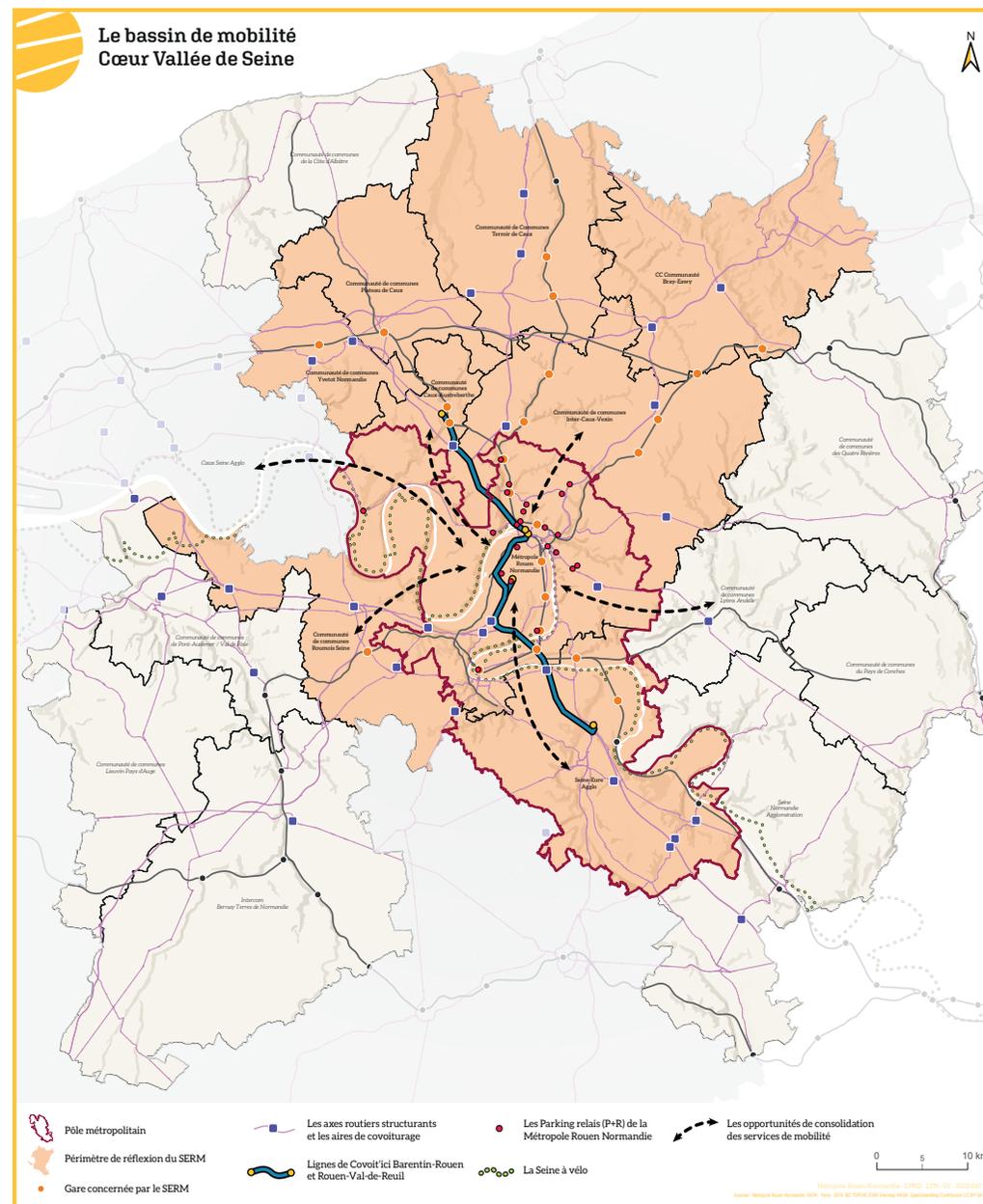
Élaborer à l'échelle du bassin Cœur Vallée de Seine, le contrat opérationnel de mobilité (objectifs et stratégie commune) autour de sujets structurants tels que :

- Services de mobilité et intermodalité (dessertes, horaires, tarification, information, vente...);
- Pôles d'échanges, parkings de rabattement et aires de covoiturage ;
- Gestion des situations dégradées ;
- Diffusion des pratiques de mobilité et des actions ;
- Communication générique ;
- Appui aux AOM.

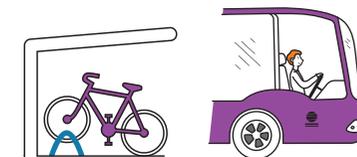
### Planification



### EPCIs du bassin Cœur Vallée de Seine



# INTER : Intermodalité et interterritorialité



## INTER. 02-5 Démarche Itinéraire Grand territoire

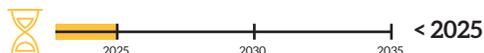
L'Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure (AURBSE) a initié un cycle d'études pour questionner les modèles de développement territoriaux et anticiper les enjeux à venir. Baptisé « Itinéraire Grand territoire », ce travail de réflexion au long cours a commencé en septembre 2021 et se poursuivra jusqu'en 2024.

Autour de trois axes tels que le foncier, les mobilités et l'économie, la démarche vise, à l'échelle d'un bassin d'environ 800 000 habitant où s'exercent interdépendances et interrelations, à :

- Apporter des éclairages sur le fonctionnement actuel et à venir des territoires
- S'appropriier collectivement des problématiques et défis,
- Anticiper les mutations et questionner les modèles actuels,
- Définir des lignes de convergences pour développer des coopérations horizontales.

*Poursuivre la démarche Itinéraire Grand territoire pilotés par l'AURBSE*

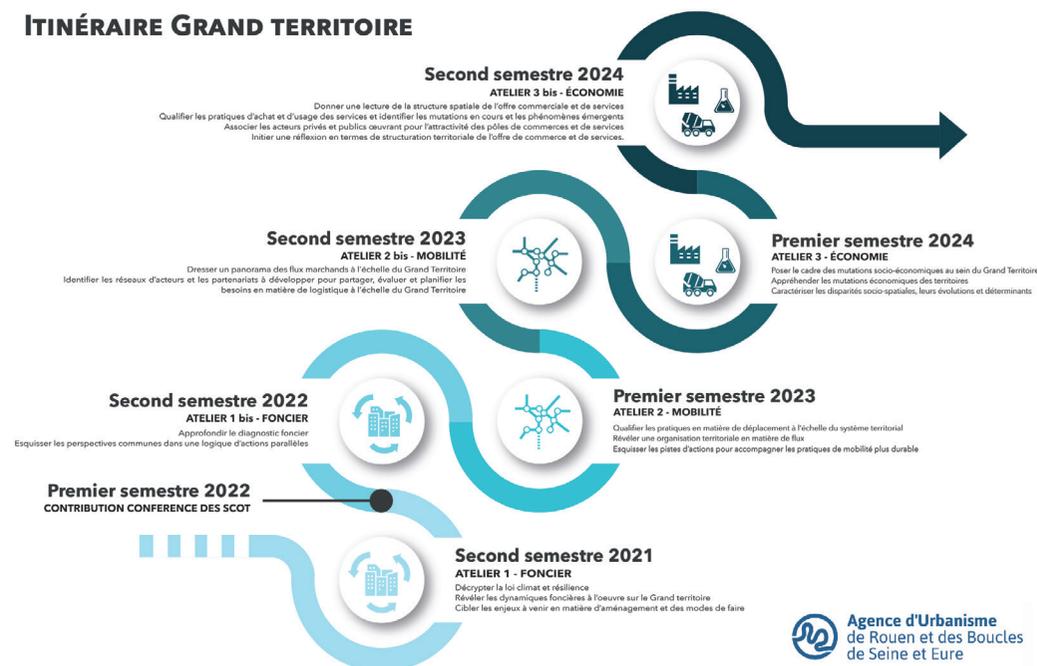
### Planification



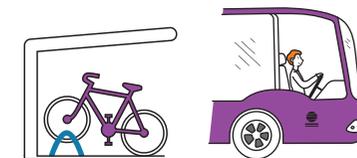
AURBSE / MRN / Communauté d'agglomération Seine-Eure / Communautés de Communes de Caux Austreberthe, d'Inter-Caux-Vexin, de Roumois-Seine et de Lyons Andelle.

## itinéraire Grand territoire

### ITINÉRAIRE GRAND TERRITOIRE



# INTER : Intermodalité et interterritorialité



## Coût

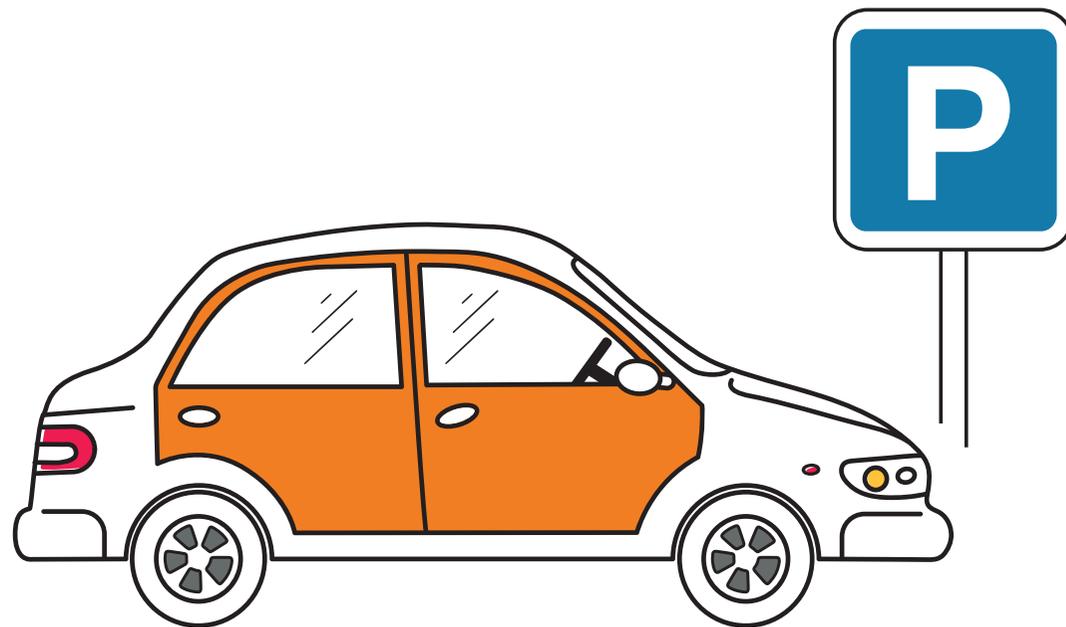
INTER.01	Des infrastructures de rabattement et des services de mobilité complémentaires	32 000 000 €
INTER.02	Un schéma de mobilité à l'échelle du bassin de vie	-

<b>INTERMODALITÉ</b>	<b>32 000 000 €</b>
----------------------	---------------------



## Objectifs et indicateurs de suivi

Indicateurs proposés	Échelles de suivi	Objectifs		
		T0	Cible 2025	Cible 2035
Taux d'occupation des parkings-relais et parkings multi-usages	MRN / Corridor / Par parking	53 % (2019)	80%	90%
Taux d'occupation des parkings des gares et haltes ferroviaires	MRN / Corridor / Par parking	80 % (2019)	85%	90%
Nombre de places dans les parkings-relais et parkings multi-usages	MRN / Corridor / Par parking	2 049 (2021)	2 500	5 000



[STAT]

Stationnement



## + STAT.01 UNE CULTURE STATIONNEMENT PARTAGÉE

En vue de mener à bien une politique de stationnement, il est important de disposer de données objectives concernant l'offre et les pratiques des usagers dans le but de répondre à leurs besoins et d'apporter une réponse appropriée aux dysfonctionnements relevés.

Cette matière doit permettre par la suite d'échanger avec les communes détentrices du pouvoir de police de stationnement pour action harmonisée sur ce sujet qui est le premier levier du report modal.

- Créer une base de données métropolitaine du stationnement permettant de :
  - Disposer d'un référentiel de l'offre des différents types de stationnement, qu'elle soit publique ou privée (= objectiver les capacités de stationnement) ;
  - Objectiver les pratiques ;
  - Harmoniser la donnée à l'échelle du territoire.
- Constituer un comité stationnement associant communes, Métropole, Rouenn Normandie Stationnement et tous autres acteurs du stationnement.
- De communiquer et sensibiliser le grand public autour de stationnement.



 Opération



 MRN / Communes / Acteurs du stationnement

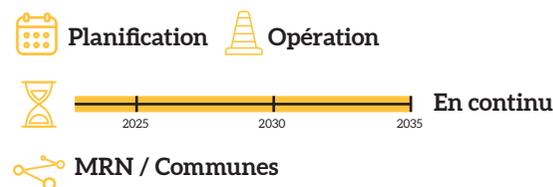
 Réguler et limiter le stationnement (#CPM)



## + STAT.02 UNE STRATÉGIE STATIONNEMENT AU SERVICE DES POLITIQUES DE MOBILITÉS

Il appartiendra au Comité stationnement l'enjeu de travailler à une stratégie métropolitaine du stationnement cohérente et favorable aux politiques publiques de mobilités et d'aménagement du territoire. Cette stratégie métropolitaine de stationnement devra avoir pour objectifs de :

- ➔ Réguler le stationnement pour favoriser le report modal en développant les zones réglementées dans les centralités (villes, bourgs, villages), en réglementant le stationnement aux abords des P+R, en étendant les zones payantes dans les cœurs de l'agglomération (Rouen, Elbeuf) et en refondant la politique tarifaire (dont résidentielle), tout en assurant le stationnement des professionnels mobiles, des professionnels de santé et des résidents.
- ➔ Contrôler le stationnement sur voirie et réguler le stationnement gênant.
- ➔ D'expérimenter le stationnement résidentiel « déporté ».
- ➔ De faire évoluer le stationnement en ouvrage en faveur des politiques de mobilité en améliorant les conditions d'accueil dans les parkings (rénovation, éclairage, signalétique, témoins places libres...), en favorisant le stationnement résidentiel (logique de foisonnement journée/nuit), et en créant un ring des parkings pour apaiser le cœur métropolitain.
- ➔ D'améliorer les conditions de stationnement des autocars de tourisme.
- ➔ D'optimiser et développer le stationnement des deux roues motorisées.





## + STAT.03 UNE OFFRE PUBLIQUE ET PRIVÉE DE STATIONNEMENT VALORISÉE ET MUTUALISÉE

Des capacités de stationnement sont peu utilisées alors que la pression est forte sur certains secteurs. Là où la multiplicité des usages et enjeux contraignent et consomment de l'espace public

Il convient donc selon la temporalité et les rythmes de vie de :



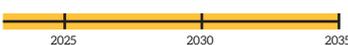
**Mutualiser** des places dans des parcs de stationnement privés ouverts au public ou dans des parkings d'équipements publics disposant de réserves de capacité.

Exemple : Parking Gambetta - parking du CHU la semaine / P+R le week-end.



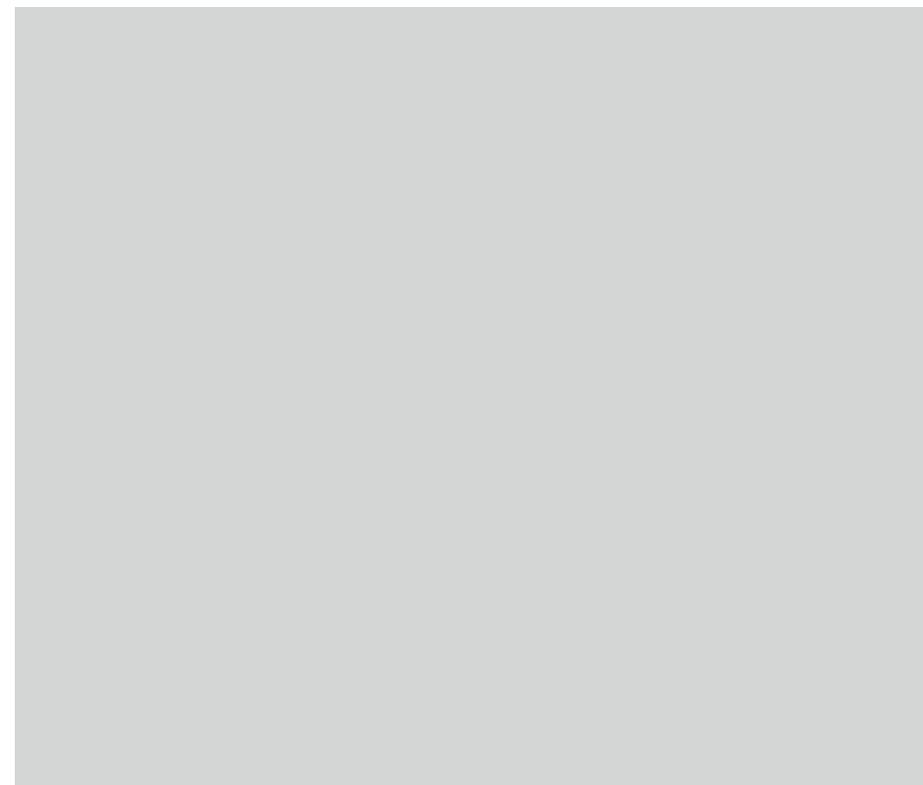
**Travailler** avec les bailleurs sociaux pour envisager la possibilité de mise à disposition de réserves de stationnement.

 Étude  Expérimentation  Opération

  En continu

 MRN / Communes / Privé

 Agir sur le stationnement en zones privées : sensibilisation auprès des entreprises et employés (#CPM)





## Coût

STAT.01	Créer une culture stationnement partagée	Temps passé
STAT.02	Une stratégie stationnement au service des politiques de mobilités	11 000 000 €
STAT.03	Une offre publique et privée de stationnement valorisée et mutualisée	-

**STATIONNEMENT**

**11 000 000 €**

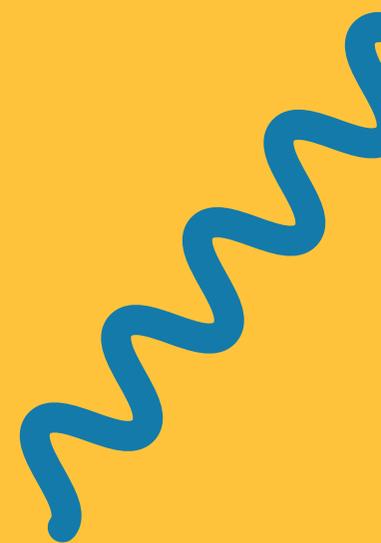


## Objectifs et indicateurs de suivi

Indicateurs proposés	Échelles de suivi	Objectifs		
		T0	Cible 2025	Cible 2035
Évolution du nombre de places payantes	MRN / Commune	7 158 <small>(2021)</small>	14 240	16 500
Évolution du nombre de places réglementées (zones bleues)	MRN / Commune	2 000 <small>(2021)</small>	3 000	6 000
Évolution du taux d'occupation des places payantes « Courte durée »	Commune	88 % <small>(2021)</small>	80 %	70 %
Évolution du taux d'occupation des places payantes « Moyenne durée »	Commune	81 % <small>(2021)</small>	85 %	90 %
Taux d'occupation des parcs de stationnement en ouvrage la nuit (stationnement à vocation résidentielle)	MRN	44 % <small>(2019)</small>	50 %	80 %
Nombre de places de stationnement supprimées	MRN / Commune	-	3 000	10 000
Nombre de places de stationnement créées	MRN / Commune	-	Moins de 1 000	Moins de 3 000

[VOIT]

# Voiture





## + VOIT.01 L'USAGE COLLECTIF DU VÉHICULE PARTICULIER

VOIT.01-1 Des services et outils de mise en relation entre usagers

La Métropole Rouen Normandie, par sa configuration spatiale et son attractivité, est source de nombreux déplacements qui restent aujourd'hui dépendants pour partie du véhicule particulier.

**Proposer** une alternative à l'autosolisme et **inciter** à la mutualisation des trajets sur le territoire :

- **Application numériques de mise en relation de covoiturage rémunéré avec garantie de retour, sans réservation.** Pour chaque kilomètre parcouru, le conducteur est ainsi rémunéré et le trajet est gratuit pour le covoituré. L'objectif est de continuer un accompagnement financier du service jusqu'à l'atteinte d'une masse critique d'usagers ;
- **Service qui propose des lignes de covoiturage sans réservation.** 2 lignes : Val-de-Reuil/Rouen – Barentin-Rouen avec pour objectif d'étudier l'opportunité de nouvelles liaisons et d'un accompagnement financier jusqu'à l'atteinte d'une masse critique d'usagers.

*Ces types de service pourraient être étudiés/répliqués vers d'autres EPCI voisins à la Métropole.*

D'ici l'atteinte des masses critiques, une approche territorialisée de l'accompagnement financier des services de covoiturage sera mise en place dans un souci d'équité territoriale. Les déplacements dont l'origine-destination est parallèlement desservie par une ligne de transports en commun structurante ne seront plus indemnisés. Par conséquent, pour tous les trajets dont l'origine est l'une des communes limitrophes à Rouen et dont la destination est Rouen, ainsi que les trajets Rouen/Rouen ne seront plus financés par la Métropole.

 Expérimentation  Opération

  En continu

 Pôle métropolitain (MRN / CASE) / EPCI voisins / Opérateurs privés





## VOIT.01-2 Des avantages comparatifs pour les covoitureurs

L'objectif est de devenir un territoire référence pour la pratique du covoiturage. À ce titre, ces pratiques doivent donc bénéficier d'avantages comparatifs par rapport à des pratiques plus individuelles de l'automobile.

*Étudier la mise en place de mesures incitatives au-delà des actions déjà à l'œuvre, dont indemnisation conducteur/gratuite passager (voies réservées, tarif préférentiel P+R Mont-Riboudet, places de stationnement P+R dédiée...).*

 Expérimentation  Opération

  En continu

 MRN / EPCI voisins / Opérateurs privés

## VOIT.01-3 L'autopartage

L'autopartage est la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire de véhicules.

Afin de favoriser la multimodalité, de démotoriser les ménages, de dissocier l'usage de la possession et de compléter son panel de mobilités, la Métropole Rouen Normandie a créé en 2019 son Label Autopartage. Néanmoins, aucun opérateur privé ne s'est positionné en vue de proposer une offre d'autopartage sur le territoire métropolitain.

Fort de ce constat, la Métropole souhaite donc favoriser et accompagner l'émergence de services d'autopartage.

*Étudier les modalités juridiques et économiques pour favoriser l'émergence d'offres d'autopartage sur le territoire ; plusieurs formules sont possibles concernant :*

- Le type de service ;
- La motorisation ;
- Le type de véhicule.

*Il apparaît d'ores et déjà nécessaire de réfléchir ces futures offres d'autopartage selon **deux échelles distinctes**, mais complémentaires, que l'on se situe dans l'urbain ou le périurbain, où les besoins et les potentiels clientèles sont différents, distinguant ainsi 2 modèles économiques.*

*Accompagner l'expérimentation de services d'autopartage sur le territoire métropolitain.*

 Expérimentation  Opération

  < 2025

 MRN / Opérateurs privés

 Développer un service d'autopartage métropolitain en milieu périurbain (#CC.2)



## + VOIT.02 UN RÉSEAU ROUTIER OPTIMISÉ

### VOIT.02-1 La tête Nord du Pont Flaubert : un secteur clé du système de mobilité

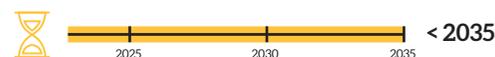
Plusieurs autorités organisatrices des mobilités sont concernées par les lignes de transport de ce secteur : la Région AOM des transports régionaux ferroviaires et routiers, la Métropole AOM des transports urbains.

La Métropole mène des études de schéma directeur des mobilités sur les quartiers ouest de Rouen, visant à préciser les ambitions en matière de mobilités en prenant en compte les aspects urbanistiques et de développement économique ainsi que les interactions entre acteurs et projets. Le Schéma directeur des mobilités apporte une vision globale et de long terme sur les enjeux de mobilités et permet de préciser les ambitions des différents partenaires. Il ne permet cependant pas d'interroger l'opportunité et la faisabilité technique des projets qui ont été identifiés.

*Poursuivre les études plus détaillées des différents projets, afin d'établir leurs faisabilités, leurs coûts et délais. Les interactions entre les projets (temporelles et techniques) seront un sujet d'attention majeure pour la poursuite des études de chaque maître d'ouvrage.*

*Coordonner les différents acteurs, leurs réflexions et l'imbrication des projets. Une instance de coordination spécifique aux évolutions de la Tête Nord du Pont Flaubert prendra en charge le pilotage de cette instance.*

#### Planification



 État / MRN / Région

### VOIT.02-2 Une stratégie métropolitaine de gestion et de régulation des trafics

Les stratégies de gestion et de régulation des trafics répondent à des besoins d'optimisation de l'usage des infrastructures de transport existantes. Elles permettent de limiter les externalités négatives des déplacements : la congestion, la pollution, les accidents. Elles peuvent également accompagner un changement d'usage de la route en promouvant les transports collectifs et le covoiturage.

#### *Établir une stratégie métropolitaine de gestion et de régulation des trafics :*

- *Plan de modération des vitesses des centralités et axes routiers :*
  - Développement des zones 30 et zones de rencontre dans les centralités ;
  - Réduction des vitesses de circulations sur les pénétrantes routières.
- *Plan de circulation en faveur des alternatives à l'autosolisme (modes actifs, bus, taxis, ...) ;*
- *Capacité des axes pénétrants (réduction de la capacité pour la voiture individuelle, voies réservées aux transports collectifs, covoitureurs et taxis, ...).*

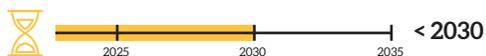




*Gérer les impacts de la mise en service de la liaison A28/A13 - Contournement Est. Malgré l'opposition de la Métropole Rouen Normandie à cette nouvelle infrastructure routière, déclarée d'utilité publique, au regard de ses impacts environnementaux, sanitaire et sociaux, la mise en œuvre de ce projet doit s'accompagner de contraintes fortes sur les axes routiers du quadrant Est en interconnexion avec le Contournement Est ; réduction des vitesses et de la capacité (= suppression d'une voie de circulation, .*

*Sans ces actions fortes de la MRN, les flux de transits continueront à jouter le centre urbain métropolitain, interrogeant ainsi l'efficience et la rentabilité du nouveau tronçon. De compétence de l'Etat, la RN 28 devra être requalifiée.*

## Planification



 MRN / Communes / État



## VOIT.02-3 La hiérarchisation du réseau routier métropolitain



La hiérarchisation de la voirie est un moyen de représenter un réseau de voies à partir de plusieurs critères préalablement définis.

Elle est un outil d'analyse, dans sa capacité à un établir un classement des voies en vue d'assurer une cohérence entre leurs aménagements et les fonctions qu'elles doivent assurer (urbaines et de mobilités), ainsi que de leur maintenabilité face aux aléas (circulatoires, climatiques, ...).



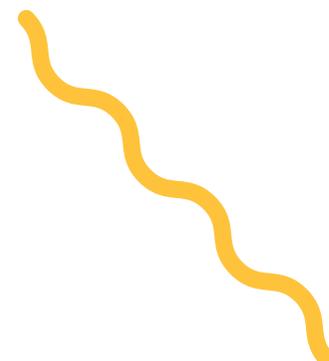
*Mettre à jour la hiérarchisation du réseau viaire en vue d'y intégrer pleinement les mobilités actives ; une piste cyclable du réseau N1 ou un axe piéton devront être entretenus et maintenus au même titre qu'un axe routier.*

*La typologie des voies permet de définir les priorités modales à considérer dans l'aménagement de celles-ci ; pour une voie de desserte locale, marche et vélo seront les modes prioritaires dans l'aménagement. A contrario, sur un axe routier hyperstructurant, la fonction circulatoire sera priorisée.*

## Étude



 MRN



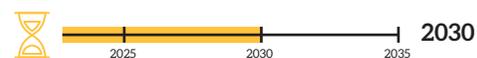


# + VOIT.03 DES OUVRAGES D'ARTS À ENTREtenir

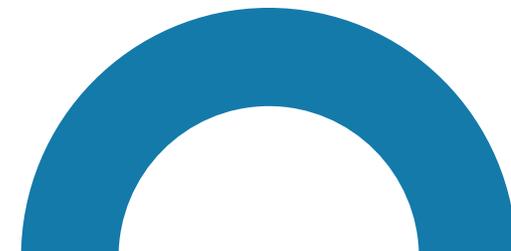
A l'échelle du territoire, les ouvrages d'arts sont une brique indispensable du système multimodal de déplacement. Le bon entretien facilite le bon fonctionnement de l'ensemble du système de mobilité métropolitain.

↳ *Entretien des ouvrages d'arts et faciliter leur évolution vers plus de mobilités actives.*

 **Opération**



 **MRN**





## + VOIT.04 ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS – MOBILITÉ (ZFE-M)

En application du décret d'une loi nationale votée en 2019, la Métropole Rouen Normandie Métropole a mis en place une Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m), au même titre que six autres métropoles françaises. La mise en place d'une ZFE-m vise à faire repasser sous les seuils réglementaires le niveau de certains polluants

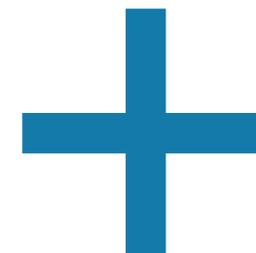
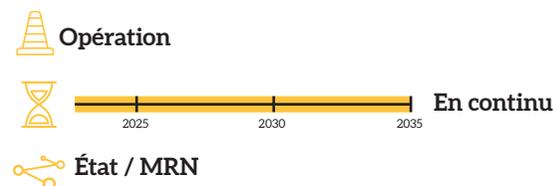
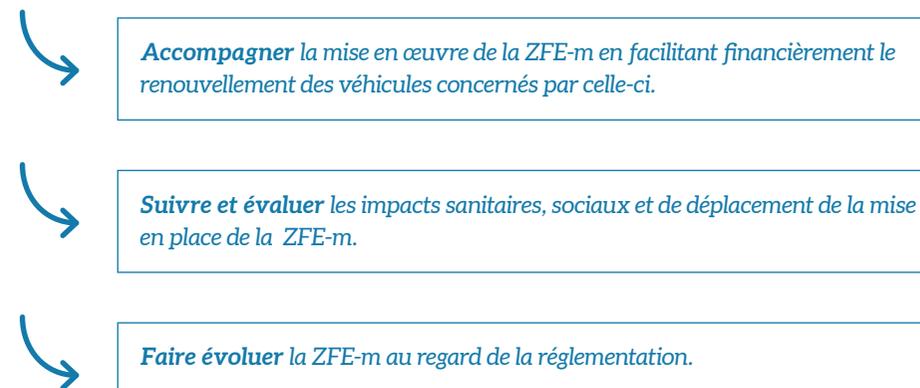
La ZFE-m est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2021. Le dispositif a ciblé en priorité les véhicules destinés au transport des marchandises (PL et VUL) ayant des vignettes Crit'Air 4, 5 ou non classés appartenant à des personnes morales (entreprises, sociétés, associations, collectivités).

Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2022, elle concerne tous les véhicules y compris ceux des particuliers (voiture, utilitaire léger, moto, scooter, voiture sans permis, bus, poids lourds ...) ayant des vignettes Crit'Air 4, 5 ou non classés sur un périmètre de 13 communes.



- Au 31 décembre 2024, si ces seuils (en moyenne annuelle) sont respectés sur tous les capteurs pendant au moins trois ans sur les cinq dernières années, aucune évolution des vignettes Crit'Air serait nécessaire. Dans le cas contraire, le niveau des vignettes, intégration du Crit'Air 3 et l'évolution du périmètre (extension) pourraient donc être imposés par l'État.
- La Métropole accompagne les entreprises, les associations et les ménages métropolitains dans le cadre de la mise en œuvre de la ZFE-m.
- Sous conditions, l'aide financière de la Métropole peut aller jusqu'à 5 000 €, pour modifier (rétrofit) ou changer votre véhicule d'au moins Crit'Air 3 (voiture, utilitaire léger ou scooter, moto et voiture sans permis) par un véhicule motorisé, ou un vélo électrique ou un vélo cargo assisté ou non.

- Pour les particuliers rencontrant des difficultés financières (revenus inférieurs à 13 500 € / part fiscale) et ayant un projet professionnel (maintien ou retour à l'emploi, création d'une entreprise ...), la Métropole a également mis en place un partenariat avec Club Mobilité.
- Un partenariat avec la plateforme SVP Bouger permet l'accompagnement des publics les plus fragiles dans leur parcours mobilité ainsi que des travailleurs sociaux accompagnant ces publics (alternative à la voiture ou remplacement du véhicule polluant).
- Des régimes dérogatoires permettent également d'exempter certaines typologies d'usage sur des délais variables fonction de ces typologies : 2RM, camping-car...





## + VOIT.05 UNE STRATÉGIE ÉLECTROMOBILITÉ

### VOIT.05-1 Un équipement équilibré du territoire en point de charge

La MRN a défini son nouveau Plan de Déploiement des Infrastructures de Recharge (PDIR). Ce plan vise une équité territoriale de service et d'usages à l'échelle métropolitaine.

**Gommer** les inégalités territoriales d'accès à ce service, notamment les zones blanches de recharge, et d'offrir une recharge adaptée aux différents usages liés au temps et à la capacité de recharge des batteries. Le PDIR fixe les objectifs quantitatifs sur la période 2021 – 2026 (objectif : 400 points de charge électrique) :

- Au moins 1 point de recharge par 1 500 habitant par commune d'une puissance maximale de 22 kW en courant alternatif ;
- Au moins une borne de recharge avec 2 places de stationnement dédiées à la recharge pour 3 000 habitants par commune d'une puissance maximale de 36 kW en courant alternatif ;
- Au moins 2 bornes de recharge dans les parkings relais P+R dotés d'une barrière d'accès d'une puissance maximale de 11 kW en courant alternatif ;
- Au moins 10 stations de recharge rapide de 90 kW réparties sur les axes à fort trafic ;
- Une proportion des bornes ou stations de recharge ouvertes au public sera accessible aux PMR ;
- Les infrastructures seront accessibles de façon non discriminatoire, avec des conditions d'authentification et d'utilisation, et seront interoperables avec tous les opérateurs de mobilité nationaux et européens qui présenteront une demande.

Définir la seconde brique du PDIR d'ici 2025 afin de programmer une nouvelle vague de déploiement et de montée en puissance technologique. Parallèlement, mener une réflexion sur les modèles technologiques, économiques et le portage de gestion au regard des coûts d'exploitation, et dans une logique de mutualisation des moyens humains et financiers.





## VOIT.05-2

### Un soutien des entreprises

Les entreprises détiennent plus de 50% du parc automobile électrique tant au niveau national, qu'au niveau de la Métropole. Au regard du rôle des entreprises dans le renouvellement des flottes thermiques en électriques, la Métropole Rouen Normandie porte une réflexion d'accompagnement des entreprises pour installer des bornes de recharge à la fois pour leurs flottes de véhicules, mais également pour leurs partenaires clients et leurs salariés.

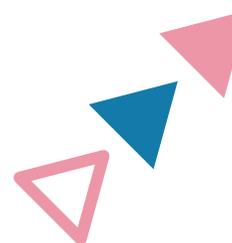
*Mettre en œuvre une aide de la Métropole à destination des entreprises.*



Étude    Opération

Jusqu'en 2025

MRN



# VOIT : Voiture



## Coût

VOIT.01	L'usage collectif du véhicule particulier	260 000 €
VOIT.02	Un réseau routier optimisé	4 000 000€
VOIT.03	Des ouvrages d'arts à entretenir	58 000 000 €
VOIT.04	Zone à Faibles Emissions - mobilité (ZFE-m)	38 000 000 €
VOIT.05	Une stratégie électromobilité	8 000 000 €

<b>VOITURE</b>	<b>108 000 000 €</b>
----------------	----------------------



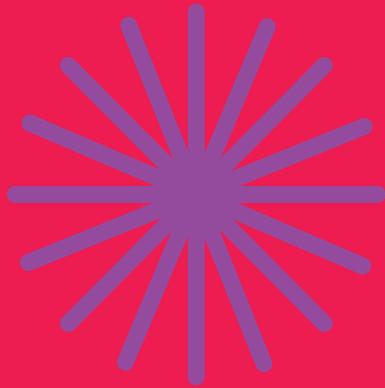
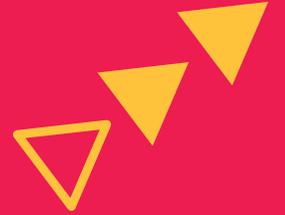
## Objectifs et indicateurs de suivi

Indicateurs proposés	Échelles de suivi	Objectifs		
		T0	Cible 2025	Cible 2035
Nombre de trajets quotidiens via les services des opérateurs présents sur le territoire métropolitain	Corridor	3 800 <small>(2022)</small>	10 000	100 000
Part des trajets quotidiens en voiture particulière covoiturés en dehors du cadre familial	MRN	6 % <small>(2017)</small>	10 %	20 %
Part des trajets quotidiens en voiture particulière covoiturés dans le cadre familial	MRN	21 % <small>(2017)</small>	25 %	35 %
Taux d'occupation des aires de covoiturage	MRN / Corridor	50 % <small>(2021)</small>	80 %	95 %
Autopartage	MRN / Corridor	A définir selon conclusions VOIT. 01-3		
Nombre de points de charge VP électrique déployés (dont 10 bornes à 90kva - charge rapide)	MRN / Corridor / Commune	140 <small>(2021)</small>	400	A définir selon conclusion VOIT.05-1



[LOG]

# Logistique





## + LOG.01 UNE LOGISTIQUE DURABLE

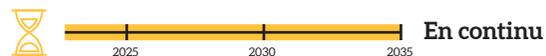
### LOG.01-1 Une stratégie logistique Régionale

La stratégie logistique régionale issue du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDET) poursuit l'objectif de promouvoir un espace logistique cohérent et une organisation des transports de marchandises optimisée, au service d'une filière compétitive, d'une transition énergétique et de l'aménagement durable autour de 3 axes :

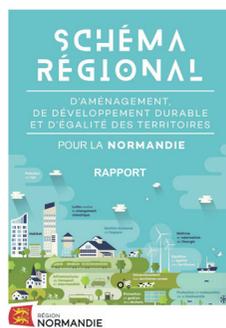
- La consolidation de la place de la logistique dans le développement économique de la Normandie ;
- La promotion d'un accueil structuré des activités logistiques dans des zones dédiées ;
- L'amélioration de la performance des infrastructures et des équipements d'intermodalité rail-route-fleuve.

*Accompagner et faciliter la mise en œuvre de la stratégie régionale durable du SRADDET sur le territoire métropolitain.*

#### Planification



Région / MRN



### LOG.01-2 Une charte de logistique urbaine durable

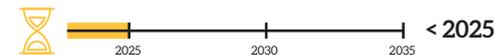
Le ministère de la Transition écologique a retenu le programme Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable (InTerLUD) dans le cadre d'un appel à programme adossé au dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE).

# InTerLUD

Ce programme InTerLUD a pour vocation de créer un espace de dialogue entre les acteurs publics et économiques dans l'objectif d'élaborer une charte de logistique urbaine durable en faveur d'un transport de marchandises décarboné, plus économe en énergie et propice à l'amélioration du cadre de vie.

*Signer une charte pour une logistique urbaine durable sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie afin d'officialiser une relation partenariale entre acteurs publics et privés de la logistique urbaine autour d'orientations stratégiques partagées et d'un plan d'actions opérationnel dans lequel chaque acteur s'engage.*

#### Planification



CEREMA / Logistic low carbon / MRN



LOG.01-3

La réglementation de la circulation  
et du stationnement des livraisons

La réglementation actuelle pour les livraisons des marchandises n'est pas lisible ni suffisamment efficace, s'écartant de surcroît de son objectif initial de favoriser un usage « harmonieux » de l'espace public (sécurité, dégradation, fluidité de circulation entre tous les modes, impact environnement).

Elle représente en outre un signal nécessaire pour accompagner l'émergence de solutions alternatives de logistique urbaine.

*Étudier, avec les communes, la possibilité de faire évoluer et d'harmoniser la réglementation des livraisons de marchandises en ville.*

Étude    Opération



MRN / Communes





## + LOG.02 DE NOUVELLES SOLUTIONS MULTIMODALES DE LOGISTIQUE

La démultiplication des livraisons individuelles sous l'impulsion du e-commerce corrélé à l'exigence des clients, transforme le secteur de la logistique et plus particulièrement celle du dernier kilomètre. Ce secteur n'a donc pas d'autre choix que de répondre à ces nouvelles exigences tout en s'adaptant aux enjeux de transition écologique et de sobriété. Comme pour la mobilité des personnes, la réponse à ces défis passe par la création d'un système durable proposant un bouquet de solutions efficaces et adaptées à la ville de demain.

### LOG.02-1 La cyclo-logistique

L'essor récent d'un écosystème cyclable local tant pour les déplacements des personnes au quotidien que pour la livraison en ville, doit permettre de consolider et d'accélérer les solutions de cyclo logistique à l'échelle de la Métropole.

*Soutenir le programme Colis Activ'.*

*Développer une offre « Lovélo longue durée » dédié aux petites entreprises.*

*Fédérer un écosystème autour de la cyclo-logistique, grâce à l'organisation d'un événement dédié sur le territoire, dans le cadre du programme CEE Cyclo-Cargologie.*

Planification Expérimentation Opération

< 2025

MRN / Partenaires / Associations

### LOG.02-1 Une logistique de proximité

Support de la logistique du dernier kilomètre, l'espace public est soumis à des externalités (stationnement gênant, congestion, nuisances sonores, dégradation de l'espace public, pollution, ...) liées aux conditions de transports des marchandises et des colis. Par conséquent, il convient de proposer une logistique de proximité, à l'échelle des quartiers, contribuant ainsi une ville plus apaisée et mieux partagée.

*Recenser, contrôler et calibrer les aires de livraison en conséquence*

*Etudier et accompagner le déploiement d'un réseau de points de groupage/dégroupage des livraisons (identification de foncier mobilisable pour des solutions logistiques vertueuses)*

*Etudier et accompagner le maillage de points relais pour minimiser les nuisances liées au e-commerce*

*Etudier l'opportunité de création de centrales de mobilité dans les grands projets d'aménagement (écoquartier Flaubert à Rouen)*

*Accompagner l'optimisation de la logistique alimentaire des circuits courts*

Planification Opération

< 2025

MRN / Communes

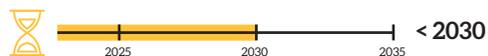


## LOG.02-3 Une logistique fluviale

Atouts majeurs du territoire, la Seine et ses acteurs économiques sont le socle d'une logistique fluviale durable et efficiente.

- Définir un Schéma de desserte fluviale à l'échelle du territoire métropolitain.
- Valoriser les possibilités et opportunités foncières de logistique fluviale en fonction des différents secteurs à enjeux : opportunité de création d'un hub de massification en amont de Rouen sur le secteur Condorcet/Jonquay, opportunité de création d'un centre de dégroupage fluvial sur la presqu'île Saint-Gervais ou Guillaume Le Conquérant (AAP Logistique Urbaine Fluviale Axe Seine)
- Optimiser les flux des chantiers publics via le fleuve.
- Favoriser une logistique plus soutenable pour les déchets (dont reverse logistic).
- Accompagner le développement d'un écosystème autour de la multimodalité sur le territoire (agence de développement de l'intermodalité, événement annuel de la multimodalité sur l'Axe Seine à Rouen)
- Etudier l'opportunité de renforcer l'offre multimodale sur le territoire : création d'une plateforme trimodale rail/route/fleuve (Seine Sud) / développement des infrastructures multimodales existantes (Terminal Conteneurs et Marchandises Diverses à Moulineaux)

Planification Opération



MRN / CEREMA / HAROPA PORT / VNF / Partenaires Axe Seine

## LOG.02-4 Une logistique innovante

L'accélération du temps de la ville, et plus particulièrement celle des conditions de livraisons, corrélée aux enjeux d'une ville durable, requestionne les modes de livraison au regard notamment des nouvelles technologies. .

- Expérimenter de nouveaux modes de livraison.  
Exemple : Livraison par drones.
- Faciliter et accompagner l'émergence d'une « logistique innovante », notamment dans le cadre du programme Territoire d'innovation. .

Planification Expérimentation



MRN / MIX / Partenaires TI





## LOG.02-5

### Des infrastructures portuaires au service du développement du report modal

HAROPA PORT, Voie Navigable de France (VNF) et SNCF Réseau souhaitent faire de la multimodalité un véritable avantage concurrentiel matérialisé par une augmentation de l'utilisation des modes de transports massifiés (fer, fluvial mais aussi pipelines) sur les principales filières concernées (transport combiné, céréales, BTP, produits valorisables, produits chimiques et pétrochimiques...). Le développement de la multimodalité, depuis et vers la Seine est :

- Un enjeu écologique et sociétal, la multimodalité permettant également la diminution des externalités négatives (pollution, bruit, congestion, accidents) liées à la chaîne logistique ;
- Un enjeu économique, la massification permettant la baisse des coûts de transport mais aussi l'élargissement de l'aire de chalandise (en particulier grâce au ferroviaire).

HAROPA PORT ambitionne de s'appuyer sur ces deux enjeux importants pour les clients et les territoires afin de capter de nouvelles implantations et de nouveaux trafics mais aussi de limiter l'impact de la chaîne logistique sur la société.

Cette ambition multimodale conduit à un objectif de part des modes massifiés sur les principales filières d'activité des plateformes HAROPA PORT :

- Pour les conteneurs : 20 % du trafic maritime terrestre à horizon 2025 (vs. 15 % en moyenne de 2015 à 2019), soit une part modale du fer de 8 % et du fleuve de 12 % (contre 4 % actuellement pour le rail et 9 % pour le fluvial).
- Pour le trafic de vrac : 40 % à horizon 2025 (vs. 37 % en moyenne entre 2015 et 2019), soit une part modale du fer de 14 % et du fleuve de 26 %.

Complémentairement, Voies Navigables de France (VNF) œuvre en faveur du report modal sur la voie d'eau, notamment grâce à son Plan d'Aide au Report Modal (PARM) qui vise à accompagner les entreprises souhaitant intégrer la voie d'eau dans leurs chaînes logistiques, à l'aide de soutiens financiers à chaque étape du montage d'un projet fluvial : aide à la réalisation d'études logistiques/études de faisabilité, à l'expérimentation du transport fluvial et à l'acquisition

d'équipements de manutention et d'infrastructures qui permettent la création ou l'augmentation de transport fluvial

**Accompagner VNF et HAROPA PORT dans la mise en œuvre d'une stratégie multimodale, consistant à :**

- Développer le trafic fluvial à l'amont de Rouen ;
- Favoriser l'accueil de solutions de logistique urbaine, répondant ainsi aux enjeux de développement durable des activités fret, en étudiant les infrastructures adaptées pour répondre aux besoins de la Métropole ;
- Desservir de la manière la plus fluide et performante possible les installations portuaires par les différents modes : train, voie navigable, aussi bien pour le fret que pour les prestataires et salariés de la zone industrielle, logistique et portuaire rouennaise...

SNCF Réseau, partenaire de l'Etat, ambitionne de doubler la part des marchandises transportées par le rail en France à l'horizon 2030.

**Accompagner SNCF Réseau dans la sécurisation et le développement de l'accès ferroviaire pour le fret, en particulier pour les flux de vrac solides et notamment de céréales. Des projets s'inscrivent dans ce cadre à travers la sécurisation de la tranchée couverte de la rive gauche de Rouen mais aussi la réflexion sur l'accès sud au port de Rouen ; au-delà des projections de besoin de sillons fret considérées dans les réflexions actuelles et à venir, dont SERM/LNPN. La connexion aux marchés céréaliers, dont ceux de la Beauce, figurent au premier plan des priorités.**

 Planification  Opération

  < 2025  
2025 2030 2035

 HAROPA Port / MRN / VNF / SNCF Réseau



## Coût

LOG.01	Une logistique durable	-
LOG.02	De nouvelles solutions multimodales de logistique	5 000 000 €

**LOGISTIQUE**

**5 000 000 €**

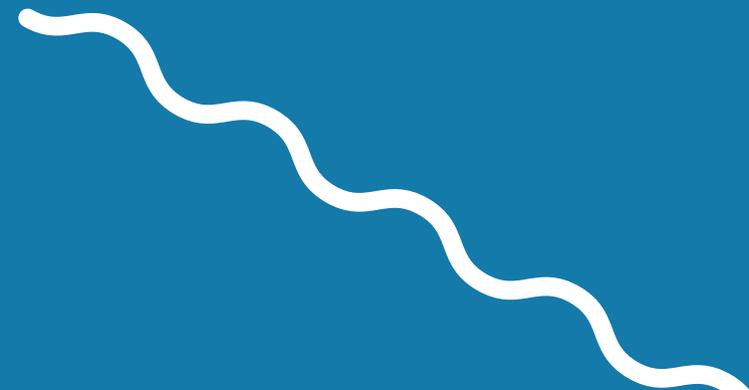
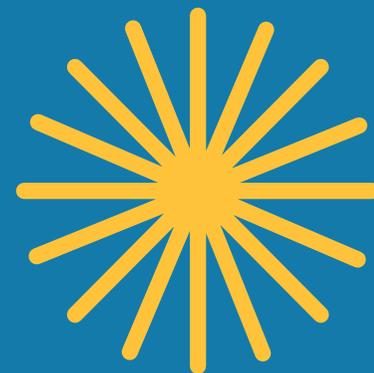
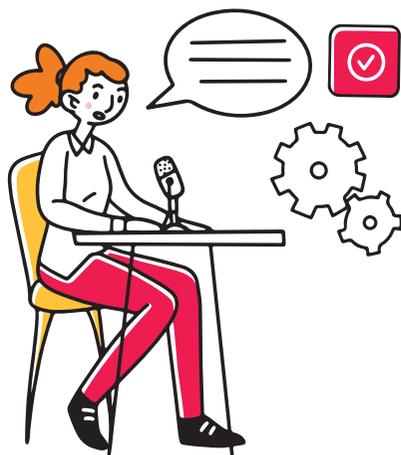


## Objectifs et indicateurs de suivi

Indicateurs proposés	Échelles de suivi	Objectifs		
		T0	Cible 2025	Cible 2035
Tonnage des marchandises livrées par des véhicules à faibles/zéro émissions	MRN		A définir	
Nombre de KM parcourus pour livrer en vélo par les opérateurs	MRN		A définir	
Evolution du tonnage de marchandises transitant par les ELP/ELU	MRN		A définir	
Evolution du nombre de clients réguliers des ELP/ELU (dont anciens comptes propres)	MRN		A définir	
Evolution du tonnage collecté en « reverse logistic »	MRN		A définir	
Economies d'émissions CO <sub>2</sub> / Polluants générés par la logistique à vélo	MRN		A définir	
Evolution de la part modale des trafics non-routiers (hors oléoducs) du port de Rouen	MRN	25%	35%	50%

[ACC]

# Accompagnement





## + ACC.01 MOBILITY AS A SERVICE (MAAS)

Le MaaS, Mobility As A Service, porté par la Métropole Rouen Normandie est un projet destiné à simplifier les usages en termes de mobilité en facilitant l'accès à l'information et à la réservation des différents modes de mobilité présents sur le territoire métropolitain. L'objectif poursuivi étant de faire évoluer les usages en diminuant notamment l'autosolisme.

Ce projet se décline sur différents supports puisqu'il propose une application mobile ainsi qu'un site Web et également un accueil physique et téléphonique. La Métropole accorde une importance forte à l'accessibilité des différents outils proposés via ce projet.

Les principales fonctionnalités proposées par le MaaS de la MRN sont :

- Un calculateur d'itinéraires multimodal ;
- Un compte client unique proposant :
  - Un accès à tous les services de mobilité présents sur le territoire métropolitain ;
  - Un espace dédié aux entreprises.

*Mettre en service une première version de ces outils aux usagers dès janvier 2024 et une intégration complète de l'exhaustivité des modes de mobilité présents sur le territoire métropolitain, voire au niveau du bassin de mobilité d'ici 2025.*

*Étudier, en parallèle du développement de ces outils techniques, la tarification qui sera proposée via le MaaS. Plusieurs solutions innovantes sont en effet envisagées :*

- Des packages de mobilité
- Du post-paiement
- La notion de porte-monnaie électronique



Opération



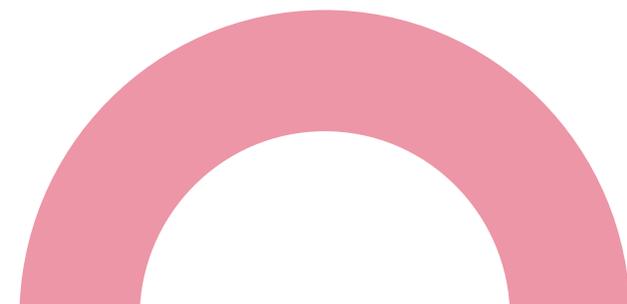
2025 2030 2035 < 2025



MRN



Créer une application mobilité (pour sensibiliser et accompagner le changement des pratiques) (#CC.1)





## + ACC.02 L'ÉVOLUTION DES PRATIQUES DE MOBILITÉ

### ACC.02-1 Les Plan De Mobilité-employeurs (PDM-e)

Les Plans De Mobilité-employeurs ont pour vocation de favoriser l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. Leurs mises en œuvre sont encouragées par les autorités publiques, car ils présentent de nombreux avantages pour les entreprises, les salariés et la collectivité. Le PDMe est un vrai projet d'entreprise. Pour les accompagner, ainsi que les salariés, la Métropole Rouen Normandie a lancé une boîte à outils mobilité, dans laquelle les employeurs peuvent « piocher » pour améliorer les pratiques de transport.

*Décliner la boîte à outils mobilités en vue de répondre aux besoins des entreprises, des salariés et de la collectivité :*

- *Si l'entreprise s'engage dans un Plan de Mobilité d'Entreprise (PDMe), au-delà des 50% de réduction de l'employeur, la Métropole subventionne à hauteur de 20% les abonnements de transport en commun du Réseau ASTUCE ;*
- *Apprentissage de la pratique du vélo ;*
- *Bonus location de vélo ;*
- *Prêt de vélos pendant un mois aux entreprises pour tester l'intérêt de l'investissement dans une flotte de vélos d'entreprise ;*
- *Installation de bornes électriques : la Métropole travaille à la mise en place d'aides aux entreprises ;*

- Animation vélos ;
- Service de covoiturage ;
- Conseil mobilité ciblé ;
- Conseil numérique en mobilité ;
- ...

 **Opération**

 **En continu**  
2025 2030 2035

 **MRN / Employeurs**

 **Intégrer les enjeux des mobilités douces dans le monde du travail (#CC.6)**  
**Mieux communiquer sur le fait que la participation employeur aux frais de transports publics est obligatoire à hauteur de 50% (#CPM)**



ACC.02-2

L'accompagnement des changements de pratiques à la transition écologique (PACTE)

Le PACTE est un ensemble d'outils et de dispositifs d'accompagnement multi-thématiques qui s'adressent à différents acteurs et à différents publics. L'objectif de cet accompagnement est de rendre le citoyen acteur de sa propre transition. Une priorité est portée aux publics éloignés et fragiles.

Le PACTE s'appuie sur les acteurs associatifs du territoire, sur des expérimentations et sur une communication engageante. Sur le volet mobilité, le PACTE :

- Contribue à la diffusion de la connaissance des différents modes de déplacement ;
- Contribue à la diffusion de la culture vélo et des modes de déplacement doux (événements festifs, fédérateurs, familiaux...);
- Forme les professionnels sociaux pour « accompagner la mobilité des personnes en difficulté d'insertion » et pour développer l'apprentissage du vélo (Vsélo);
- Contribue à rendre acteur le public de son changement de mobilité (soutien des vélo-écoles / stage de remise en selles / déploiement des ateliers d'auto-réparation de vélos...);
- S'appuie sur une stratégie de communication engageante ;
- Intègre les connaissances en sciences comportementales pour lever les freins et activer les bons leviers au travers des outils et dispositifs proposés ;
- Expérimente et teste différents leviers visant à encourager des changements de pratiques : mobilisation d'éléments de jeu (gamification), récompenses ou incitations financières (gratification), communication positive, mise en place d'outils facilitant les retours et partages d'expériences entre collectivités.

*Poursuivre la mise en œuvre du PACTE et le faire évoluer en fonctions des besoins et usages des usagers.*

 Opération

  En continu

 MRN / Communes / Associations / Usagers





## ACC.02-3

### Les ambassadeurs de la mobilité

Citoyennes et citoyens engagés parmi un panel de volontaires, leur rôle est de montrer l'exemple et d'oser bousculer leurs habitudes en testant de nouvelles façons de se déplacer dans la Métropole en :

- Expérimentant différents modes de déplacements en rupture avec leurs habitudes ;
- Témoignant et comprenant les possibilités de changements ;
- Identifiant les leviers et les freins permettant d'améliorer le report modal ;
- Ayant une communication de la Métropole Rouen Normandie axée sur des messages portés par les citoyens.

*Pérenniser le dispositif, testé dans le cadre de la démarche « Mobilités : ça bouge ! », pour en faire un outil d'accompagnement au changement de pratique de mobilité.*

# MOBILITÉS ÇA BOUGE!

 Opération

 En continu

 MRN

## ACC.02-4

### De nouveaux rythmes urbains

Les horaires et les temps de transport sont la conséquence directe de nos autres activités : professionnelles, scolaires, personnelles, sociales... Une meilleure articulation des rythmes de mobilités et rythmes de vie peut être une réponse frugale à des problématiques de mobilité (capacité des transports collectifs, effet d'hyper pointe sur le réseau routier, chaîne de déplacement complexe...).

*Initier des réflexions quant à une meilleure articulation des rythmes de mobilités et rythmes de vie en vue d'action coordonnées sur :*

- L'adaptation des horaires d'ouverture d'établissements publics ;
- La sensibilisation du plus grand nombre aux enjeux liés au temps ;
- La limitation des besoins de déplacements contraints ;
- L'adaptation du territoire aux nouvelles possibilités offertes par les usages numériques.

 Étude  Expérimentation

 En continu

 MRN / Employeurs



# ACC : Accompagnement



## Coût

ACC.01	Mobility As A Service (MaaS)	4 000 000 €
ACC.02	L'évolution des pratiques de mobilité	Temps passé

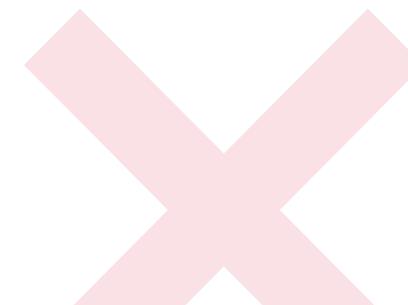
**ACCOMPAGNEMENT**

**4 000 000 €**



## Objectifs et indicateurs de suivi

Indicateurs proposés	Échelles de suivi	Objectifs		
		T0	Cible 2025	Cible 2035
Part (%) de la population métropolitaine pouvant accéder au MaaS	MRN	A définir (démarrage en 2024)	80 %	90 %
Taux d'intégration dans le MAAS des différents moyens de mobilité du territoire	MRN	A définir (démarrage en 2024)	50 %	100 %
Nombre de salariés couverts par un PDM employeurs	MRN	51 277 (2021)	60 000	80 000
Taux d'abonnement TC des salariés couverts par un PDM employeurs	MRN	14 % (2021)	19 %	25 %
Nombre annuel de jeunes « sensibilisés » aux mobilités durables dans le cadre du Programme Local d'Éducation (PLE).	MRN	-	-	-



[INCLUS]  
Mobilité

inclusive





## + INCLUS.01 LA TARIFICATION

La gamme tarifaire actuelle du réseau Astuce est composée de titres de transport plein tarif et de titres commerciaux et sociaux à tarifs réduits.



**Tendre vers une tarification plus solidaire permettant :**

- De passer d'une logique de statut à la prise en compte du niveau de ressources et du nombre de personnes à charge ;
- De prendre en compte le niveau de ressources et la situation familiale au moment de la demande ;
- Une plus grande progressivité des réductions en fonction des ressources et une simplification des formalités administratives.

Cette tarification solidaire devra être globale et considérer tous les publics, dont les personnes en situation d'handicap, les personnes en situation précaire, les migrants, ...



**Étudier l'opportunité d'étendre la gratuité de manière temporelle et/ou catégorielle et/ou totale :**

- Suivi et évaluation de l'expérimentation de la gratuité des transports en commun (samedi, pic de pollution, ZFE-m).
- Retours d'expérience des Autorités Organisatrices de Mobilité ayant mis en place la gratuité.
- Mise en perspective des impacts d'une potentielle gratuité (report modal, offre, coût, évolution de versement mobilité, ...)



Étude



2025 — 2030 — 2035 < 2025



MRN



Élargir l'offre tarifaire des transports en commun aux familles (#CC.16)  
Une tarification solidaire qui privilégie la logique de revenus à la logique de catégorie (#CPM)





## + INCLUS.02 LA MOBILITÉ DE PERSONNES EN SITUATION DE PRÉCARITÉ

Cœur d'une transition sociale et écologique, l'accompagnement des personnes en situation précaire est un enjeu central de l'action de la collectivité.

Fort d'un partenariat renforcé dans le cadre de la mise en oeuvre de la ZFE-m, la plateforme de mobilité solidaire SVP Bouger vise à faciliter la mobilité des personnes (savoir bouger, vouloir bouger, pouvoir bouger) rencontrant des difficultés de déplacement, notamment quand ces difficultés sont un frein à l'emploi (accès ou maintien dans l'emploi) : conseil mobilité individuel amenant à un accompagnement vers la situation mobilité appropriée.



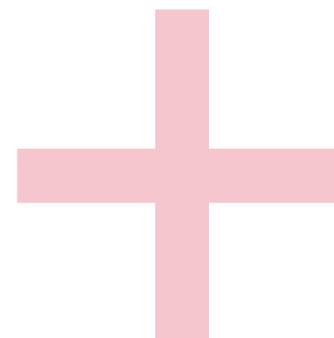
 Étude  Expérimentation  Opération

  En continu

 MRN / Plateformes de mobilité

 Mise à disposition d'un guichet pour accompagner les usagers dans leur pratique des transports collectifs (#CPM)

- Faciliter l'accompagnement à l'adoption du mode de transport préconisé et adapté (apprentissage du vélo, ateliers découverte des transports en commun, tarifs sociaux de la vélostation...).
- Former des professionnels accompagnant les publics en situation de précarité : « formateur vélo » et « accompagner les publics ».
- Par ailleurs, il conviendra de :
  - Communiquer de manière ciblée et adaptée en fonction des différents publics visés ;
  - Étudier la faisabilité d'internaliser le conseil en mobilité à la MRN (vers une Maison des Transitions et de la Mobilité ?).





## + INCLUS.03 UN PLAN D'ACTION COMMUN EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ SOLIDAIRE

L'Autorité Organisatrice de la Mobilité régionale, les Autorités Organisatrices de Mobilités « locales », le Département et les organismes concourant à l'emploi doivent coordonner leurs actions en faveur de la mobilité solidaire.

C'est notamment dans ce cadre que la Région et le Département sont tenus, à l'échelle de chaque bassin de mobilité, de piloter l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan d'actions commun en matière de mobilité solidaire, auxquels sont associés les organismes publics et privés en charge de l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique et de handicap ou dont la mobilité est réduite.

Par ailleurs, ce plan d'action commun a, en particulier, deux vocations :

- Définir les conditions de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité des personnes précitées ;
- Prévoir des actions concrètes de mobilité pour favoriser le retour à l'emploi.



*Accompagner à l'échelle métropolitaine, le Plan d'action en faveur de la mobilité solidaire.*

 **Planification**  **Expérimentation**  **Opération**

  **En continu**

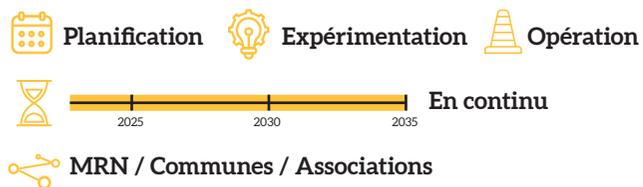
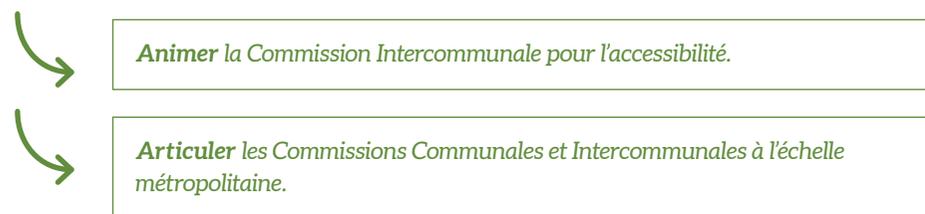
 **MRN**





## + INCLUS.04 ANNEXE ACCESSIBILITÉ : UNE ACCESSIBILITÉ INCLUSIVE ET PARTAGÉE

Lieu privilégié d'information et de concertation entre la Métropole Rouen Normandie et les associations du monde du handicap et des usagers, la Commission Intercommunale pour l'accessibilité existe depuis 2017 sur le territoire Métropolitain. De l'accès au bâti et aux transports en commun, en passant par la voirie et les espaces publics, toute la chaîne de déplacement des usagers est discutée en vue de définir les solutions adaptées partout et pour tous.





## + INCLUS.05 L'ACCÈS AUX SOINS POUR TOUS ET PARTOUT

La Métropole propose une offre de mobilité d'accès au soin en desservant les principaux centres de soin tout en favorisant l'inclusivité. Néanmoins, l'évolution du contexte social et des pratiques de mobilité corrélés aux enjeux de transition social-écologique impose d'optimiser la desserte de ces polarités.



*Réaliser un nouvel état des lieux de l'accessibilité des centres de soin en vue d'adapter l'offre de de mobilité et de proposer de nouvelles solutions d'accès pour tous et partout.*

 Planification  Opération

  2030

 MRN





## Coût

INCLUS.01	La tarification	-
INCLUS.02	La mobilité de personnes en situation précaire	Temps passé
INCLUS.03	Un Plan d'action commun en faveur de la mobilité solidaire	Temps passé
INCLUS.04	Annexe accessibilité : une accessibilité inclusive et partagée	Temps passé
INCLUS.05	L'accès aux soins pour tous et partout	Temps passé

INCLUSION

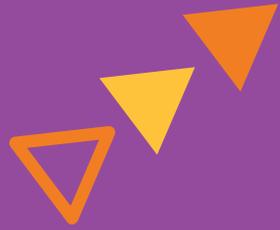
Temps passé



## Objectifs et indicateurs de suivi

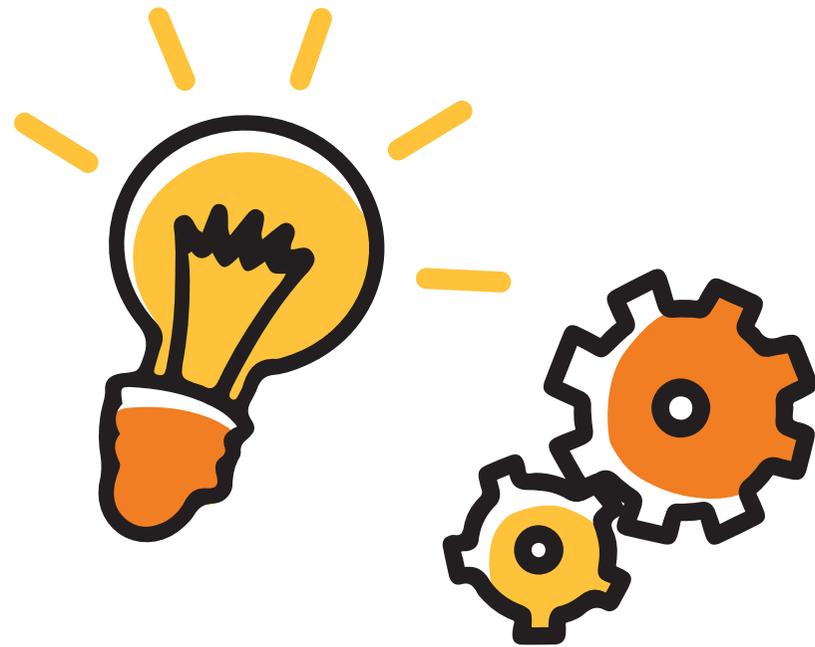
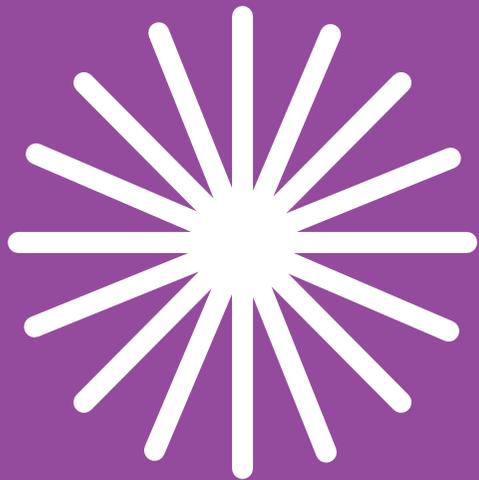
Indicateurs proposés	Échelles de suivi	Objectifs		
		T0	Cible 2025	Cible 2035
Nombre de professionnels formés à l'accompagnement des personnes en situation de précarité	MRN	-	-	-
Nombre de bénéficiaires de la tarification solidaire métropolitaine	MRN	Pas d'objectif cible		





[INN]

# Innovation

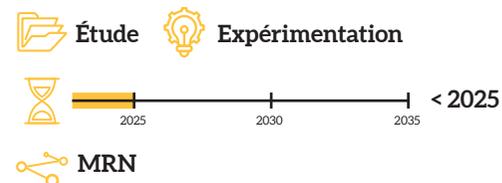




## + INNO.01 LE POSTE CENTRAL DE RÉGULATION DU TRAFIC (VERS UN MODÈLE PRÉDICTIF)

Le Poste Central de Régulation du Trafic a été instauré pour faire face à divers problématiques de circulation :

- Connaître l'état du trafic en temps réel (trafic routier et transports en commun) ;
- Capitaliser la connaissance afin de suivre l'évolution de la demande et adapter le fonctionnement des carrefours ;
- Adapter l'offre à la demande en anticipant les besoins et en agissant en temps réel ;
- Informer les usagers sur les conditions de circulation en temps réel, à court et moyen terme ;
- Suivre la maintenance des équipements et faire remonter les dysfonctionnements (alarmes et interventions).



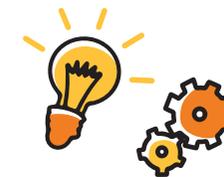
### Continuer le développement du PCRT :

- Raccordement d'une vingtaine de carrefour par an (180 carrefours raccordés / 450 carrefours gérés) ;
- Développer l'information usagers : PMV / PJD / temps de parcours ;
- Automatisation de tâches (PGT, fermeture tunnels...).

### Faire du PCRT un hyperviseur :

- L'hyperviseur est une plateforme permettant de fédérer l'ensemble des données statiques, temps réel et, à terme, prédictives ainsi que les différents modules de supervision de la mobilité du territoire métropolitain. Il viendra entre autres alimenter le MaaS.





# + INNO.02 LE LABORATOIRE DES MOBILITÉS INNOVANTES (MIX)

Lieu de réflexion où l'utilisateur est replacé au centre du processus d'innovation, le MIX est :

- Une collaboration étroite entre les différents acteurs : collectivités et services de l'État, acteurs privés (startups, entreprises, laboratoires de recherche, associations...), citoyens et usagers ;
- Les citoyens sont partie-prenante de l'innovation, tout au long du processus, de l'identification des besoins à l'expérimentation des solutions élaborées ;
- Un lieu dédié à la créativité, mêlant débats, animations, ateliers, expérimentations, conférences et exposition des projets innovants ;
- Une association indépendante, au service du bien commun.

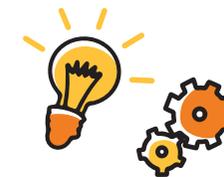
*S'appuyer sur le MIX pour trouver et expérimenter des solutions de mobilités innovantes.*

 Expérimentation  Opération

  En continu

 Membres du MIX





## + INNO.03 TERRITOIRE D'INNOVATION

À travers le projet « Mobilité Intelligente pour tous », lauréat de l'appel à projet Territoire d'Innovation, la Métropole Rouen Normandie a souhaité réfléchir le système de mobilité pour une offre innovante intégrant tous les modes, tous les services et tous les usages.

Elle s'est positionnée comme chef d'orchestre d'un écosystème d'acteurs de la mobilité dans un esprit d'innovation autour de 4 enjeux :

- La fluidification des déplacements ;
- La diminution de l'impact environnemental de la mobilité ;
- La réduction de l'impact physique de la mobilité ;
- L'accompagnement de l'évolution des comportements ;



*Faire de la ville un terrain d'innovation en favorisant l'expérimentation urbaine et en testant des dispositifs innovants en conditions réelles (conçu, mais non-commercialisé).*



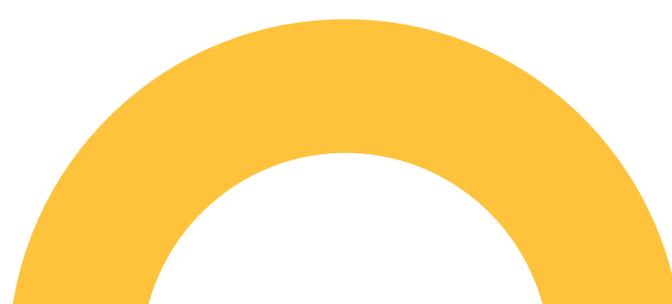
**Expérimentation**

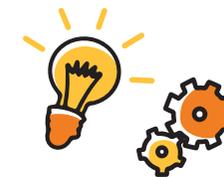


2025 — 2030 — 2035 **En continu**



**MRN / Acteurs économiques et académiques**





## + INNO.04 LES FILIÈRES PROFESSIONNELLES ET ACADÉMIQUES

La Métropole Rouen Normandie consolide son ouverture aux filières professionnelles et académiques pour démultiplier ses réflexions et ses actions au sein de l'écosystème des mobilités. Des partenariats structurants ont ainsi été mis en place sous la forme d'accords de partenariat ou de conventions de financement, et se traduisent par la participation conjointe à des programmes d'intérêt commun autour d'enjeux actuels ou en devenir.



Étude



2025 2030 2035 En continu



MRN / Acteurs économiques et académiques



**Poursuivre et consolider** les enjeux autour de l'innovation des mobilités à travers les partenariats avec :

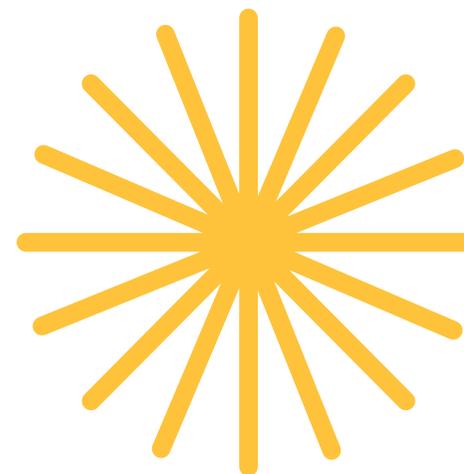
- L'association Logistique Seine Normandie, réseau Normand de près de 200 professionnels de la logistique ;
- Le Pôle de compétitivité européen NextMove, Pôle de compétitivité européen créé qui incarne, anime et promeut la « Mobility Valley », un territoire d'excellence européenne où sont inventées, développées, expérimentées et industrialisées les solutions pour relever les défis de la mobilité d'aujourd'hui et de demain ;
- Les établissements d'enseignement supérieur et les unités de recherche associées.

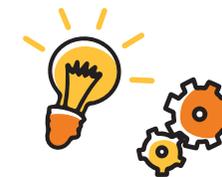


**Accompagner et consolider** localement la filière industrielle vélo



**Réfléchir** à l'opportunité d'une filière électromobilité sur le territoire ; industrie bus électrique à Cléon Renault, industrie recyclable batterie électrique, ...





## Coût

INNO.01	Le Poste Central de Régulation du Trafic (vers un modèle prédictif)	10 000 000 €
INNO.02	Le laboratoire des Mobilités Innovantes (MIX)	-
INNO.03	Territoire d'Innovation	1 000 000 €
INNO.04	Les filières professionnelles et académiques	-

<b>INNOVATION</b>	<b>11 000 000 €</b>
-------------------	---------------------



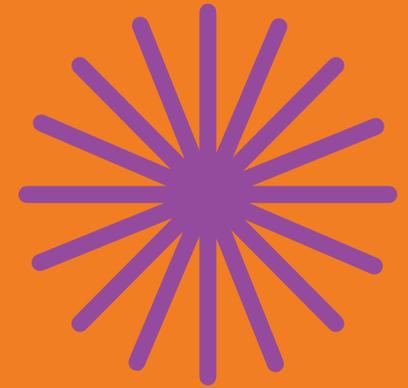
## Objectifs et indicateurs de suivi

Indicateurs proposés	Échelles de suivi	Objectifs		
		T0	Cible 2025	Cible 2035
Nombre de personnes concernées par les actions innovantes	MRN	7 693	124 700	173 500
Implication citoyenne dans les actions innovantes	MRN	1 300	3 200	5 500
Nombre de carrefours raccordés au PCRT	MRN	180	-	-



# [DON] Données

(suivi et évaluation)





## + DON.01 CONNAITRE LES MOBILITÉS

Il est fondamental de disposer d'outils permettant de connaître le fonctionnement du territoire et des comportements de déplacements, sur lesquels s'appuient la conception et l'évaluation des politiques de mobilité.



Réaliser une nouvelle **Enquête Ménages Déplacements**.

Réaliser une nouvelle **Enquête Origines-Destinations** pour les transports collectifs.

Réaliser, au besoin, des **Enquêtes cordons routières** et autres enquêtes permettant de mieux comprendre les pratiques de déplacements.

Interroger la possibilité de disposer d'un **baromètre mobilité** afin de disposer d'une vision plus continue de l'évolution des pratiques de mobilité.

Pérenniser OMMeR, l'**Observatoire des Mobilités de la Métropole Rouen Normandie**.

Actualiser le **Compte déplacements**, état des lieux du mode de financement et du coût social des transports.



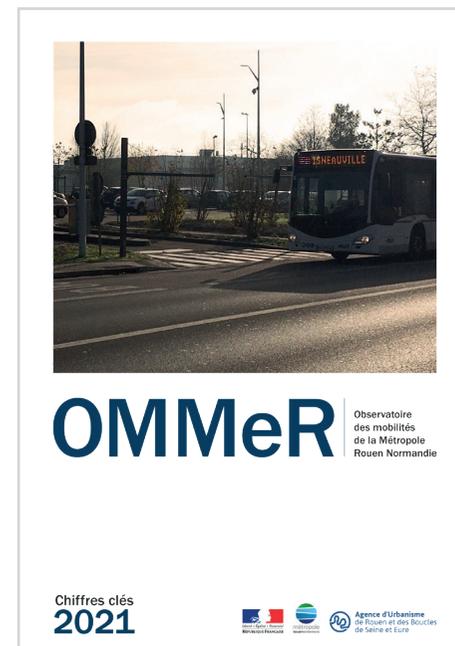
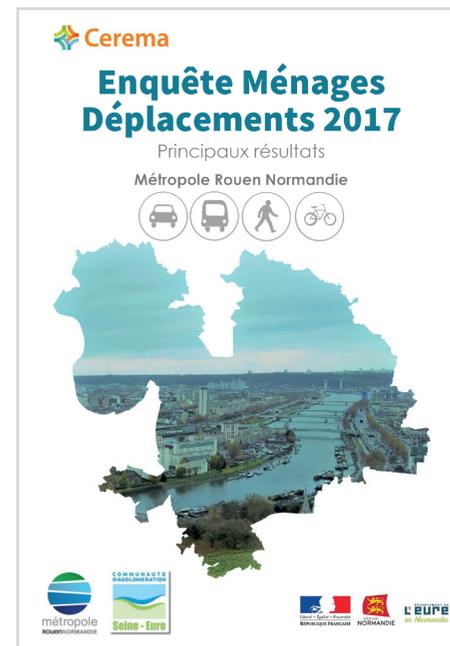
Opération



2025 2030 2035 En continu



MRN





## + DON.02 L'OUVERTURE DES DONNÉES SUR LA MOBILITÉ (OPENDATA)

L'Open Data consiste à ouvrir et mettre à disposition du grand public des données produites et collectées notamment par les services publics (administrations, collectivités locales...); ces données doivent être brutes et dans un format standard.

Au-delà des obligations réglementaires auxquelles il est nécessaire de répondre, l'Open Data permet avant tout une transparence vis-à-vis des citoyens ainsi que l'émergence d'initiatives privées permettant de fournir de nouveaux services innovants.

Un Point d'Accès National (PAN) est mis à disposition par l'État afin que chacun puisse y déposer ses données.

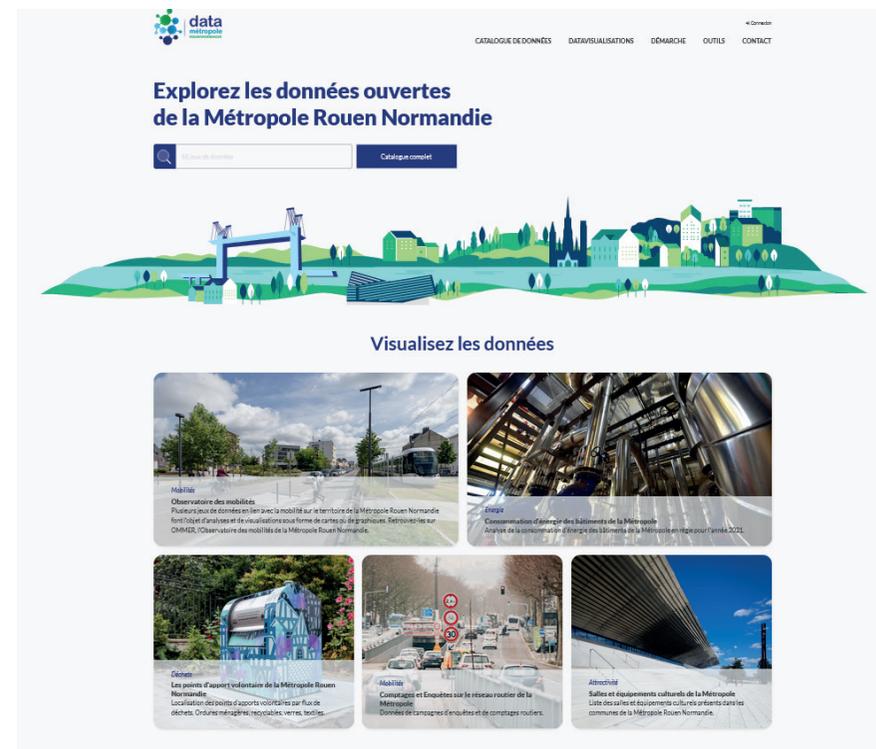
*Étendre sa politique Open Data en se munissant d'une plateforme propre afin de mettre en place une politique offensive d'ouverture de la donnée et d'accompagner les communes du territoire dans cette démarche.*

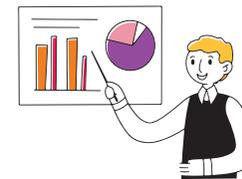
 **Opération**

 **En continu**

2025      2030      2035

 **MRN**





# + DON.03 LES BESOINS DE MOBILITÉS ET D'ÉNERGIE EN VUE DU 100 % ENERGIE RENOUVELABLE (ENR) EN 2040

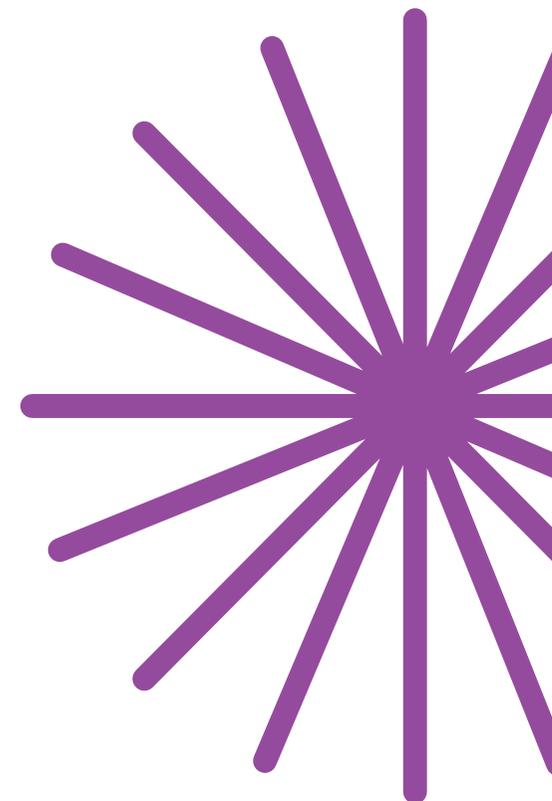
La Métropole s'est engagée à atteindre la neutralité carbone d'ici 2040 ou au plus tard 2050. Elle est déterminée à mettre en oeuvre la stratégie et le plan d'actions Urbanpact en vue de cet objectif, dont la volet mobilité est une brique importante.

En parallèle de la stratégie globale de mobilité prônée dans le Plan de Mobilité 2035, une analyse fine des besoins de mobilité et d'énergie apparaît nécessaire en vue de l'objectif 100% EnR et de la mise en oeuvre d'actions adaptées et efficaces.



### Réaliser une étude en vue de :

- Harmoniser les hypothèses croisées énergie/mobilité à court, moyen et long terme ;
- Projeter les impacts croisés à moyen et long terme ;
- Identifier les besoins et enjeux communs ;
- Étendre le modèle mobilité aux problématiques énergétiques ;
- Veiller à la bonne articulation des objectifs de mobilité et des objectifs du territoire (100% EnR et neutralité carbone en 2050 voire 2040).





## + DON.04 LE COMITÉ DES PARTENAIRES MOBILITÉ (CPM) : AU CŒUR DU SUIVI ET DE L'ÉVALUATION DU PDM

Intégré au sein du Conseil de Développement Durable, le CPM composé des forces vives du territoire (représentants des milieux économiques, sociaux, culturels, éducatifs, scientifiques, associatifs et citoyens, ...) souhaite participer à la définition, au suivi et à l'évaluation des politiques métropolitaines, et plus particulièrement à celles liées à l'organisation et l'offre de mobilité.

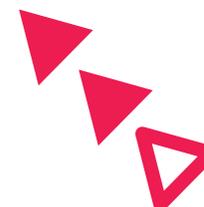
Partie prenante de la révision de Plan de Mobilité sur des thématiques spécifiques (stationnement, mobilité inclusive, ...), le CPM veillera à la bonne mise en œuvre du PDM.

*S'appuyer sur le CPM pour suivre, évaluer et adapter le PDM 2035.*

 **Opération**

 **En continu**  
2025      2030      2035

 **CPM / MRN**



# DON : Données (suivi et évaluation)



## Coût

DON.01	Connaitre les mobilités	10 000 000 €
DON.02	L'ouverture des données sur la mobilité (Opendata)	Temps passé
DON.03	Les besoins de mobilités et d'énergie en vue du 100 % Energie Renouvelable (EnR) en 2040 (étude)	-
DON.04	Le Comité des Partenaires Mobilité (CPM) : au cœur du suivi et de l'évaluation du PDM	Temps passé

<b>DONNÉES</b>	<b>10 000 000 €</b>
----------------	---------------------

# MÖBILITÉS ÇA BOUGE!

