
RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Enquête publique relative à l'élaboration du plan de mobilité sur le territoire métropolitain

Maître d'ouvrage : **Métropole Rouen Normandie**

Du 25 mars 2024 à 9h00 au 26 avril 2024 à 17h00



MÖBILITÉS
CA MÖUGE!

DIAGNOSTIC
du Plan de Mobilité 2
de la Métropole Rouen Nor



Composition de la commission d'enquête :

Présidente : Mme Natacha Lecocq

Membres titulaires : Mme Pascale Bogaert, Mme Ghislaine Cahard, M. Gilles Favard et Mme Martine Hedou

Membre suppléant : M. Dominique Lefebvre

Tribunal Administratif de Rouen - Dossier N° E23000074 / 76

Métropole Rouen Normandie - Arrêté n°24.084.DEPMD

Table des matières

1. PRESENTATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE	4
A PRESENTATION ET CONTEXTE DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	4
B DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE	4
C FONCTIONNEMENT DE LA COMMISSION D'ENQUETE	4
2. PRESENTATION DU PROJET	4
A LOCALISATION ET DESCRIPTION DU PROJET.....	4
B REGLEMENTATION APPLICABLE AU PROJET	8
C CHRONOLOGIE DES DEMARCHES DU PETITIONNAIRE ENVERS LE PUBLIC ET LES COLLECTIVITES TERRITORIALES.....	9
D LES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU PROJET	10
3. ELEMENTS ENVIRONNEMENTAUX ET FINANCIERS	12
A L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PROJET.....	12
B ESTIMATION FINANCIERE PLURIANNUELLE DES ACTIONS.....	15
4. AVIS DES SERVICES ET ORGANISMES CONSULTES PREALABLEMENT A L'ENQUÊTE	17
A. AVIS DE LA MISSION REGIONALE D'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (MRAE) DE NORMANDIE.....	17
B. AVIS DE LA PREFECTURE DE L'EURE	18
5. PRINCIPAUX IMPACTS DU PROJET.....	19
A LE COMPORTEMENTAL	20
B LE SOCIAL	21
C L'ENVIRONNEMENTAL.....	21
6. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE	22
A PHASE PREALABLE A L'OUVERTURE D'ENQUETE	22
B DEROULEMENT DE L'ENQUETE	23
7. LES AVIS DES COMMUNES ET DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE SUR LE PROJET	25
8. LES OBSERVATIONS RECUEILLIES.....	27
9. ANALYSE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES	28
A RAPPEL SUR L'ANONYMISATION DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC.....	28
B NUMEROTATION, CLASSEMENT ET TRAITEMENT DES CONTRIBUTIONS	28

10. MEMOIRE EN REPONSE ET COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE	29
A- LES CONTRIBUTIONS MULTITHEMATIQUES DU PUBLIC.....	29
B- LES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC A THEMATIQUE UNIQUE	61
1. OBSERVATIONS DU PUBLIC SUR LE SECTEUR HOUPEVILLE.....	61
2. OBSERVATIONS DU PUBLIC SUR LE SECTEUR MESNIL-ESNARD.....	65
3. OBSERVATIONS DU PUBLIC SUR LE PROJET « SEINE A VELO ».....	97
4. OBSERVATIONS DU PUBLIC SUR LES TRANSPORTS EN COMMUN (TEOR, TRAM, BUS)	102
5. OBSERVATIONS DES ASSOCIATIONS CPTC (COMITE POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN) ET RUE DE L'AVENIR.....	106
6. OBSERVATIONS DE L'ASSOCIATION SOS GARES	109
7. OBSERVATIONS DE L'ASSOCIATION EFFET DE SERRE TOI-MÊME	111
11. MEMOIRE EN REPONSE ET OBSERVATIONS DES PERSONNES PUBLIQUES CONSULTEES.....	120

1. PRESENTATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE

A Présentation et contexte de l'enquête publique

La Métropole Rouen Normandie (MRN), en tant qu'autorité organisatrice des mobilités, doit mettre en œuvre les dispositions de la loi MAPTAM, notamment par la mise en œuvre d'un plan de mobilité. A cette fin, conformément aux dispositions légales et réglementaires en vigueur, une procédure d'enquête publique a été diligentée afin de consulter le public, en vue éventuellement, d'adapter les dispositions initialement arrêtées.

B Désignation de la commission d'enquête publique

Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Rouen a désigné le 4 décembre 2023 une commission d'enquête composée de cinq commissaires enquêteurs, pour conduire cette enquête publique préalable à l'élaboration du plan de mobilité sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie (MRN), ce qui représente 71 communes.

La commission d'enquête est composée des personnes suivantes : Mme Natacha Lecocq en qualité de présidente, Mme Pascale Bogaert, Mme Ghislaine Cahard, Mr Gilles Favard et Mme Martine Hedou en qualité de membres titulaires ainsi que M. Dominique Lefebvre en tant que membre suppléant.

C Fonctionnement de la commission d'enquête

Les membres de la commission d'enquête publique ont entendu toutes les personnes et services nécessaires à la bonne compréhension des éléments du dossier, ont organisé la visite sur certains sites de manière concertée pendant la durée de cette consultation.

Ainsi, le rapport, les conclusions motivées et l'avis sont le résultat des échanges entre ses membres.

Conformément au code d'éthique et de déontologie des membres de la Commission Nationale de Commissaires Enquêteurs, approuvé le 16 avril 2015, dans son alinéa 28 :

« Le commissaire enquêteur membre d'une commission d'enquête exprime son avis personnel au sein de la commission, mais, d'une part il respecte le caractère confidentiel des délibérations de la commission, et d'autre part il se soumet à l'avis majoritaire des membres de la commission. A l'extérieur de celle-ci, il s'exprime au nom de la commission d'enquête et conformément à la position définie par la majorité de ses membres. »

2. PRESENTATION DU PROJET

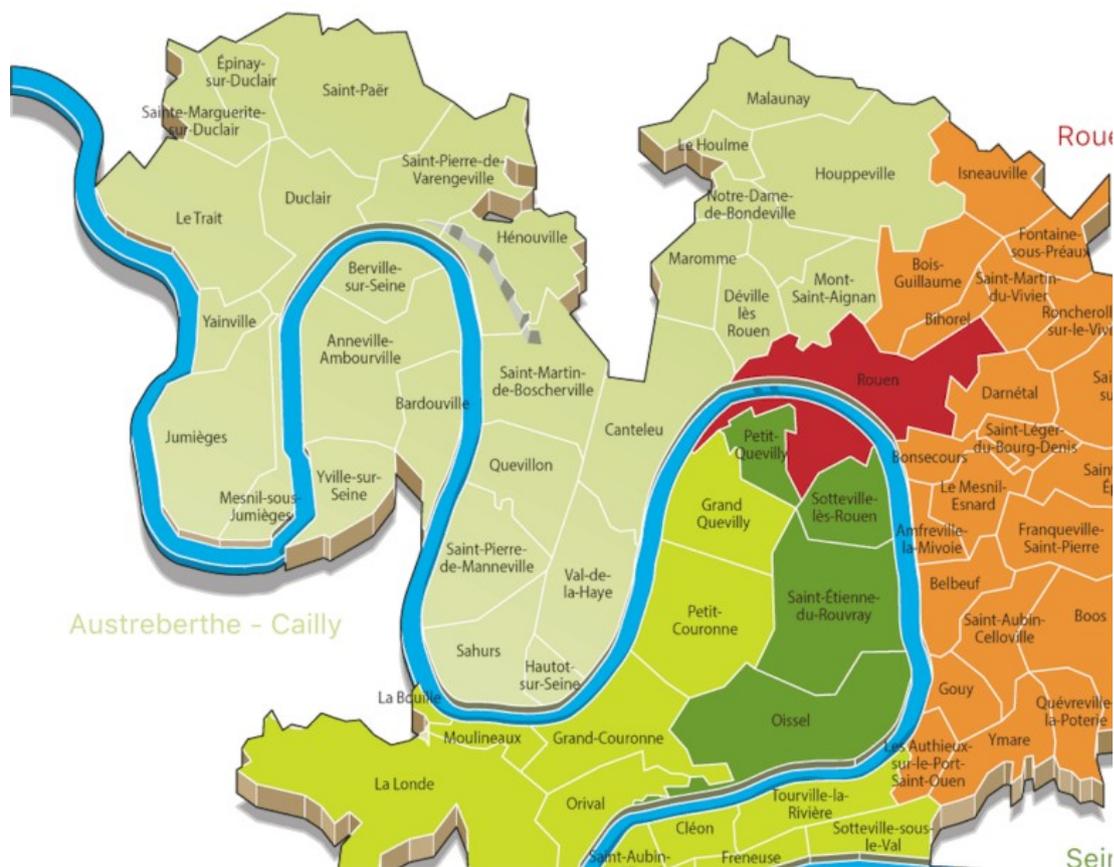
A Localisation et description du projet

Le territoire métropolitain

Territoire rural et urbain, situé entre Seine et forêts, d'une superficie de 664 km², la Métropole Rouen Normandie couvre 71 communes dont 45 comptent moins de 3500 habitants. La ville de Rouen est le principal pôle d'attraction du territoire. Avec ses 114 083 habitants, cette commune représente 22% de la population totale du territoire métropolitain.

Le territoire métropolitain est de 664 km² et compte près de 500 000 habitants. La Métropole Rouen Normandie a été créée suite à l'application des dispositions de la loi MAPTAM de 2015, succédant ainsi à la Communauté d'Agglomération Rouen Aurreberthe.

Ses compétences couvrent divers domaines liés à l'aménagement et au développement du territoire, comme l'habitat, le tourisme, la culture, le sport, la protection de l'environnement, l'urbanisme... Par ailleurs, la Métropole Rouen Normandie joue un rôle prépondérant dans le secteur des mobilités en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM).



Le Plan de Déplacement Urbain (PDU)

Adopté en 2014, le Plan de Déplacement Urbain (PDU) est un document de planification défini aux articles L.1214-1 et suivants du code des transports ; il détermine notamment l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. Il s'accompagne d'une évaluation environnementale. Dès son approbation, la MRN a pris l'engagement d'une révision au bout de 5 ans afin de compenser dans le document de l'époque les « fragilités » du PDU comme l'absence d'objectifs chiffrés, de mise en œuvre précise dans le temps et d'un dispositif de suivi-évaluation fragile.

L'objectif du PDU 2014 intègre les transports mais aussi une mobilité diversifiée qui prend en compte le territoire et ses différentes échelles avec ses problématiques spécifiques.

En amont du PDU, un état des lieux a été réalisé et définit cinq enjeux :

- ✓ Développer l'usage des transports en commun en prenant en compte les facteurs d'attractivité des différentes zones du territoire,
- ✓ Assurer la cohérence entre la mobilité et le développement urbain tout en maîtrisant la périurbanisation,
- ✓ Organiser une mobilité alternative à l'usage individuel de la voiture pour les périurbains,
- ✓ Repenser l'équilibre des différents modes de déplacement pour un partage harmonieux de l'espace public urbain,
- ✓ Influencer sur l'usage parfois négatif de certaines mobilités comme le transport de marchandises ou les livraisons,

Afin d'assurer une cohérence de la stratégie aux actions, les trois échelles de la mobilité, qui sont les suivantes l'échelle métropolitaine, l'échelle de la collectivité et l'échelle de la proximité, ont été intégrées.

Le territoire de la MRN, très varié et avec des besoins différents, a été divisé en 4 niveaux :

- ✓ Les cœurs d'agglomération,
- ✓ Les espaces urbains,
- ✓ Les pôles de vie,
- ✓ Les bourgs et villages.

Le PDU a défini un plan d'actions composé de 6 axes intégrant 15 fiches d'actions divisées en sous-actions :

- ✓ Compléter et organiser les réseaux de déplacement,
- ✓ Aménager un territoire moins consommateur en énergie et moins dépendant de la voiture particulière,
- ✓ Faire évoluer les comportements,
- ✓ Structurer un meilleur partage de l'espace public,
- ✓ Une organisation de la chaîne de transport de marchandises plus respectueuse de l'environnement,
- ✓ Evaluer le PDU

L'évaluation environnementale du PDU 2014

Le tableau ci-dessous présente les thématiques du rapport environnemental réalisé en 2014 et les actions du PDU pouvant les impacter.

Thématique environnementale	Impact environnemental des actions du PDU 2014
Les risques majeurs	Impact faible
Les paysages et le patrimoine	
L'eau	
La biodiversité et les milieux naturels	
Le bruit dans l'environnement	
La qualité de l'air et ses impacts sur la santé	Impact positif
Les émissions de gaz à effet de serre et la consommation énergétique	
La consommation d'espace	

Synthèse de l'évaluation du PDU 2014

L'analyse globale des actions a permis de réaliser le bilan des forces et des faiblesses sur le plan environnemental des 5 années de mise en œuvre du PDU de 2015 à 2019.

Les forces du document	Les impacts
Définit la stratégie et les orientations à suivre encore d'actualité en 2021	La fréquentation des transports en commun en augmentation (+13,6% depuis 2014) et des vitesses commerciales en légère hausse
Compatible avec les documents supra communaux	Le nombre de places de covoiturage a été multiplié par 2,5 et le taux d'occupation a augmenté de 20%
Les actions du PDU sont en cohérence entre elles	Le développement du stationnement payant
Un début de programmation financière	Le réseau cyclable a été multiplié par 2,6
La mise en place d'un cadre d'évaluation de l'efficacité de la politique publique de mobilité	Le nombre de points de charge pour les VE a augmenté de façon significative
Des indicateurs environnementaux thématiques avec une périodicité pour chaque thème	Un impact environnemental positif sur plusieurs thématiques (bruit, consommation d'espace, GES, consommation énergétique et pollution atmosphérique)
	Le suivi des données a été réalisé
	Le poste central de régulation du trafic a été développé
L'absence d'objectifs stratégiques, environnementaux et opérationnels a amoindri sa portée	L'augmentation de 15% du nombre de places en parcs-relais n'est pas en adéquation avec le taux de fréquentation

La complexité des indicateurs de suivi et une absence d'outils de comptage pour mesurer l'évolution du trafic routier et cycliste	La part modale du vélo reste très faible malgré une forte hausse de fréquentation des parcs (+43%). Le déficit de stationnement vélo est mis en exergue
Un accompagnement humain très réduit pour une aide au changement des comportements	Ce levier majeur et peu onéreux en investissement est absent
Des fiches actions sans dimension opérationnelle	La part du transport routier reste très élevée et stable (67%)
Des sujets porteurs d'incohérence	Le trafic routier stagne malgré une baisse sur certains axes. Le nombre de voyages dans les gares de la métropole est en baisse de 5,5%
Aucune mesure d'accompagnement social, notamment l'accompagnement aux changements de comportement	
	La logistique urbaine n'a pu être évaluée

Préconisations pour le Plan de mobilité 2035 (PDM)

Le Plan de mobilité, ex-plan de développement urbain poursuit son œuvre et propose de nouvelles actions.

Les objectifs du Plan de mobilité

Le PDM affiche divers objectifs qui sont :

- ✓ Fixer des objectifs chiffrés à atteindre et notamment se projeter à long terme avec des moyens de mesure pour calculer le niveau d'atteinte des objectifs,
- ✓ Coconstruire une politique de mobilités avec l'ensemble des parties prenantes,
- ✓ Gouverner le PDM avec un pilote pour chaque action et une réduction du nombre d'actions,
- ✓ Programmer les moyens financiers avec une annexe financière plus développée et plus précise, présentant les engagements de la collectivité pour plus de lisibilité et de légitimité du PDM

Les orientations stratégiques

Le réseau de transports en commun urbains	Poursuivre le développement du réseau TC structurant en s'appuyant sur le réseau 2022 et en lien avec la nouvelle gare Réfléchir à la recomposition du réseau Transports collectifs de l'agglomération elbeuvienne
L'offre de transport à l'échelle périurbaine	Développer des liaisons performantes entre les différents cœurs d'agglomération et les pôles de vie, Poursuivre les réflexions avec les territoires limitrophes et la Région, Faire du covoiturage un véritable service de mobilité,
L'accompagnement au changement	Développer les mesures d'accompagnement socio-économiques, Multiplier les actions de proximité et de pédagogie, Accompagner les entreprises,
Les mobilités actives et l'espace public	Mieux partager l'espace public entre les modes de déplacement, Intégrer la nature en ville,
Le stationnement, levier majeur du report modal	Etendre les zones payantes de stationnement, tout en développant le stationnement résidentiel, Augmenter le nombre de places dans les P+R,
L'innovation	S'appuyer sur le Mix pour innover, expérimenter et coconstruire les mobilités de demain,

La qualité de l'air et décarbonation de la mobilité	Poursuivre la stratégie d'électromobilité
La connaissance, le suivi et l'évaluation de la politique de mobilité	Développer les outils de suivi et d'évaluation continus,
La logistique urbaine	Favoriser le développement des Espaces de Logistiques Urbains,
L'infrastructure et le maillage routier	Définir une ligne de conduite sur les infrastructures routières : faut-il construire de nouvelle voirie ?
Construire des indicateurs environnementaux en plus des indicateurs propres aux mobilités	Cohérence avec les documents de rang supérieur, Mesurer l'effet positif ou négatif des actions du PDM en matière d'impact environnemental,
Etablir des estimations et des bilans de l'impact environnemental des chantiers liés aux projets de mobilité	Analyser « la rentabilité » environnementale en intégrant le coût environnemental d'un projet (ex : construction d'un P+R),
Fixer des objectifs chiffrés à atteindre	Prise en compte des objectifs des documents supra communaux et analyse des conclusions en compilant la mise en œuvre des actions et des projets

B Réglementation applicable au projet

La Loi d'Orientations des Mobilités (LOM) a précisé le contour des PDU Elle vise ainsi à accélérer le développement des mobilités durables en France d'ici 2050 et impose des obligations aux différents acteurs privés et publics pour rendre les transports du quotidien plus faciles, plus propres et moins coûteux.

D'après l'article L.1214-7 du code des transports, le Plan de mobilité doit être compatible avec :

- ✓ **Le Plan climat air énergie territorial (PCAET)** de la Métropole Rouen Normandie. Ce dernier, adopté le 16 novembre 2019, fixe d'une part les objectifs de réduction de GES, de consommation d'énergie et de pollutions atmosphériques et, d'autre part, promeut le développement des énergies renouvelables.

Les actions du plan de mobilité coïncident avec celles du PCAET concernant le transport et la mobilité, l'amélioration de la qualité de l'air et la promotion de la mobilité durable au sein des services de la Métropole.

- ✓ **Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)** a été approuvé le 12 octobre 2015 et il a été mis en compatibilité le 14 novembre 2017 suite à la déclaration d'utilité publique du projet de Contournement Est de Rouen. La protection des milieux naturels, l'amélioration de la qualité de l'air, la réduction des nuisances, le développement des transports en commun et des modes de transports actifs font partie des objectifs de ce document.
- ✓ **La Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine (DTA)** a été approuvée le 10 juillet 2006.

Le PDM contribue à l'amélioration des déplacements des personnes et des biens et prend en compte la logistique sur le territoire.

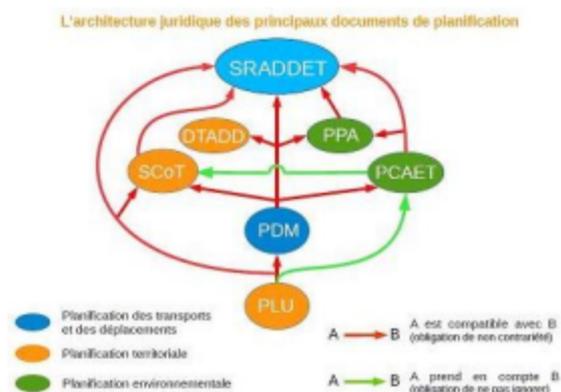
- ✓ **Le Plan de Protection de l'Atmosphère de Normandie (PPA)** est en cours de révision et incite les particuliers, les entreprises et les collectivités à améliorer le niveau Crit'air de leurs véhicules.

Le PDM est compatible avec le PPA avec la mise en place de la ZFE-m et les mesures d'accompagnement ainsi que les actions à destination des entreprises et de la logistique du territoire.

- ✓ En outre, le plan de mobilité doit prendre en compte **Les objectifs du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)** de la Normandie, approuvé par le Préfet de Région en juillet 2020. Les documents de planification et d'urbanisme (PLU, PLUi ...) doivent alors être compatibles avec les règles de ce document.

Le PDM respecte globalement les règles relatives aux transports et à la mobilité avec notamment la multi-mobilité, la priorisation des modes de déplacement doux, ou encore le partage de l'espace public urbain.

Une analyse des incidences des secteurs susceptibles d'être impactés est également étudiée. La MRN, dans la révision de son PLUi, travaille à la réduction de l'artificialisation des sols dans le cadre de la loi Zéro Artificialisation Nette (ZAN).



Le schéma ci-dessus résume les rapports de compatibilité et de prise en compte du PDM avec les différents plans et programmes.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission estime que les éléments intégrés au projet de plan de mobilité sont compatibles, chacun en ce qui le concerne, aux prescriptions des documents juridiques qui lui sont supérieurs.

C Chronologie des démarches du pétitionnaire envers le public et les collectivités territoriales

En réponse aux dispositions prévues à l'article L.103-2 du code de l'urbanisme, la procédure d'élaboration du Plan de Mobilité a fait l'objet d'une concertation en amont du lancement de la présente enquête publique. Ainsi, elle a permis d'associer, pendant la durée de l'élaboration du projet, les habitants et représentants élus des 71 communes ainsi que divers acteurs concernés comme les organismes et associations.

Les personnes publiques associées et consultées, ainsi que le conseil de développement durable de la Métropole ont également participé à cette concertation.

La concertation mise en œuvre par le pétitionnaire visait à :

- ✓ Informer la population, en mobiliser le plus grand nombre,
- ✓ Expliquer clairement la démarche,
- ✓ Faciliter l'expression citoyenne,
- ✓ Echanger, débattre afin que chacun puisse apporter sa contribution au projet.

En outre, la Métropole Rouen Normandie a organisé une concertation nommée « Mobilité ça bouge ».

Elle intègre la concertation réglementaire mais également de nombreux sujets liés à la mobilité avec, pour question centrale, « comment se déplacera-t-on demain ? »

Cette concertation s'est déroulée en trois phases :

1) Phase 1 diagnostic et grandes orientations :

- ✓ Du 6 avril au 5 mai, 9 ateliers par corridor « *Diagnostic et enjeux de Plan de Mobilité* » 76 personnes représentant 49 communes ont participé à cette série d'ateliers.
- ✓ Du 4 mai au 18 mai, 6 ateliers par corridor « *Recomposition du réseau TC* » 45 participants représentant 37 communes.
- ✓ Du 3 mai au 20 juin 2021, un questionnaire abordant les habitudes de déplacement, les aspirations pour les mobilités à l'avenir, les appels à candidature pour la mise en place d'un comité citoyen ont été diffusés en ligne sur la plateforme « *je participe* » et dans huit lieux de la Métropole. 889 personnes y ont répondu.
- ✓ Le 2 juillet 2021, une rencontre de proximité « *séminaire des acteurs* » a finalisé la phase 1 et comptabilisé plus de 100 participants.

2) Axes et actions

- ✓ Les 17 et 19 septembre 2021, plus de 400 personnes (acteurs) ont participé au « Forum des mobilités »

- ✓ Du 22 septembre au 21 octobre 2021, une troisième série de 9 ateliers par corridors de mobilité a décliné des pistes d'actions opérationnelles permettant de relever les enjeux du PDM. 72 élus représentant 54 communes ont assisté à la visioconférence.
- ✓ Du 18 septembre au 30 novembre 2021, un second questionnaire en ligne, sur les objectifs à fixer pour les années à venir, a recensé 487 réponses et 209 de la commune d'Houpeville
- ✓ Du 17 septembre au 30 novembre 2021, 6 ateliers ont été organisés avec l'aide d'un kit de participation recensant 66 participants acteurs de la mobilité, citoyens ou encore élus.
- ✓ Du 18 septembre au 11 décembre 2021, un comité citoyen composé de 17 citoyens parmi les 200 candidatures s'est réuni lors de trois sessions. Son rapport comprend 18 propositions et a été remis en main propre au Président de la Métropole lors du « *grand oral du Comité citoyen.* »
- ✓ De mi-octobre 2021 à mi-mars 2022, sur les 15 ambassadeurs de la mobilité retenus, 5 ont été filmés pour diffuser leur expérience et témoigner des facilités et difficultés rencontrées en changeant leur mode de déplacement.
- ✓ Le 2 décembre 2021, en visioconférence de 2h30, le Conseil de Développement Durable (CDD) a commencé à travailler sur le PDM
Puis, 40 membres du CDD (le CPM) ont tenu au total 9 réunions pour apporter leur contribution sur la mobilité inclusive et solidaire et le stationnement.

3) Restitution : Ateliers thématiques

- ✓ Du 17 mai au 15 juin 2022, 68 élus, représentant 48 communes, ont participé à une dernière série d'ateliers
- ✓ Le 7 avril 2022, 9 membres du comité citoyen, 2 élus, 1 représentant du CPM et 4 agents de la MRN se sont réunis.
- ✓ Le 7 juillet 2022, un forum de restitution a réuni environ 100 personnes : acteurs locaux, élus et citoyens

Commentaire de la commission d'enquête

La commission note la volonté de concertation et d'information du public, au regard des multiples comités et réunions, mis en œuvre en amont du projet de plan de mobilité par le pétitionnaire.

Elle prend acte du nombre important de participants selon les animations thématiques et temps d'échanges organisés.

Ces chiffres attestent de l'importante phase de concertation préalable au cours de laquelle le public, tant élus que citoyens ou acteurs locaux, ont pu prendre connaissance du projet et formuler des remarques. La volonté de co-construction du plan de mobilité, en fonction des habitudes des usagers et des contraintes environnementales, est à souligner.

D Les caractéristiques techniques du projet

Le Plan de mobilité définit les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre des transports urbains.

Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part.

Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacement notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que par la promotion des modes de déplacements les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.

Le Plan De Mobilité doit répondre à différents défis et aux enjeux, lesquels sont à la fois sociétaux, climatiques et liés au développement des territoires.

A travers le plan de mobilité, la Métropole Rouen Normandie souhaite agir, à long terme, sur les étapes liées à l'organisation et à la mise en œuvre de la mobilité des personnes et des marchandises sur son territoire, et ce, tout en :

- ✓ Réduisant l'impact sanitaire et climatique de la mobilité
- ✓ Baissant la consommation d'énergie liée aux transports
- ✓ Atteignant un nouvel équilibre des parts modales : voitures, transports collectifs, vélo, Marche.
- ✓ Augmentant le taux d'occupation du véhicule
- ✓ Baissant le coût de la mobilité pour les personnes se déplaçant sur la Métropole.

Pour ce faire, au sein d'un plan d'actions, se dégagent plusieurs actions phares (projets en cours ou en préparation) et des axes prospectifs (études en cours ou en préparation).

Les actions phares :

- ✓ Un réseau cyclable maillé et sécurisé
- ✓ La mise en œuvre de Lovélo stationnement avec des solutions adaptées en fonction des besoins de stationnement
- ✓ Une tarification solidaire pour prendre en compte les revenus de chacun et allant vers plus de gratuité
- ✓ Un réseau de transports urbains de demain qui étudie l'opportunité de nouvelles lignes Tram et TEOR
- ✓ Des aides financières ciblées et un soutien aux plateformes de mobilité solidaire
- ✓ Un territoire marchable et renaturé pour un espace public apaisé et mieux partagé
- ✓ La priorisation et la facilitation de l'accès au vélo grâce au déploiement de Lovélo Libre-Service (1000 vélos) et à la montée en puissance de Lovélo longue durée (2000 dont VAE, cargos et pliants)
- ✓ La décarbonation du parc roulant métropolitain avec 50% des bus du réseau Astuce décarbonés en 2026 et 100% en 2032
- ✓ Une stratégie ferroviaire avec l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux autour des gares, d'un Service Express Régional Métropolitain et de la ligne nouvelle Paris Normandie/Nouvelle Gare
- ✓ Le déploiement de parkings de rabattement attractifs (+ 3000 places)
- ✓ Un schéma de covoiturage à l'échelle du bassin de vie métropolitain
- ✓ Des mobilités collectives en zones peu denses avec des alternatives efficaces à l'autosolisme
- ✓ L'intégration tarifaire permettant de voyager en train au même coût que sur le Réseau Astuce
- ✓ L'achèvement de la tête nord du Pont Flaubert, maillon essentiel du système de mobilité de la façade Ouest du territoire, interrogeant le devenir de l'A150 et du quartier urbain
- ✓ Des avantages comparatifs aux covoitureurs et usagers des transports interurbains, grâce à l'étude d'une voie réservée

Les axes prospectifs :

En réponse aux huit leviers stratégiques, plusieurs axes prospectifs ont été identifiés :

Service express régional Métropolitain et LNPN-Nouvelle Gare (cf levier 1 et levier 3 tome 3 « stratégie du plan de Mobilité 2035)

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

Schéma d'évolution du réseau du TCU structurant 2035 (Tram-TEOR Tram-train) (cf levier 1 Tome3)

- ✓ **Etude de faisabilité desserte de la Nouvelle Gare**, dont quatrième branche de tramway et desserte directe entre les deux gares
- ✓ **Devenir du réseau structurant**, dont évolution des lignes TEOR (tracé, passage en TRAM véhicules, alimentation...)

Mobilités collectives en zones peu denses (cf levier1 Tome 3)

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

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

- ✓ Des études stratégiques sur les mobilités et sur l'axe A150
- ✓ Etudes techniques sur la tête nord du Pont Flaubert et les ouvrages de l'A150
- ✓ Sur l'A150, études de voies réservées covoiturage, transports collectifs vers Rouen, et d'une troisième voie véhicules lents vers Barentin

Commentaire de la commission

Le plan de mobilité affiche une réelle ambition et propose aussi des actions en cours ou à venir, conformes à la législation. Une mise à jour du Plan de Mobilité est également prévue en 2025 pour intégrer les résultats des études en cours à ce projet métropolitain.

3. ELEMENTS ENVIRONNEMENTAUX ET FINANCIERS

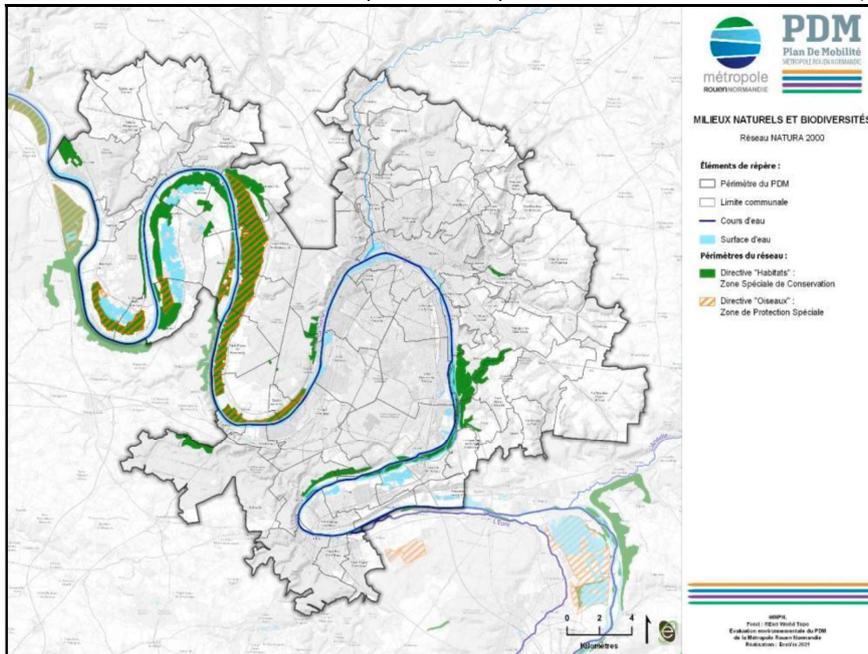
A l'évaluation environnementale du projet

Le code de l'environnement impose que le plan de mobilité fasse l'objet d'une évaluation environnementale. De nature stratégique, elle n'est pas une étude d'impact.

En effet, il s'agit d'une démarche progressive et itérative (répétée) qui se fait en continu tout au long du projet de PDM et de la finalisation détaillée du plan d'actions. Elle doit contribuer à une **bonne prise en compte et à une vision partagée des enjeux environnementaux au regard de leurs éventuels impacts sur l'environnement et la santé humaine**.

Elle permet, également, de démontrer la compatibilité ou non du PDM avec le cadre législatif des objectifs nationaux et régionaux et les documents de planification.

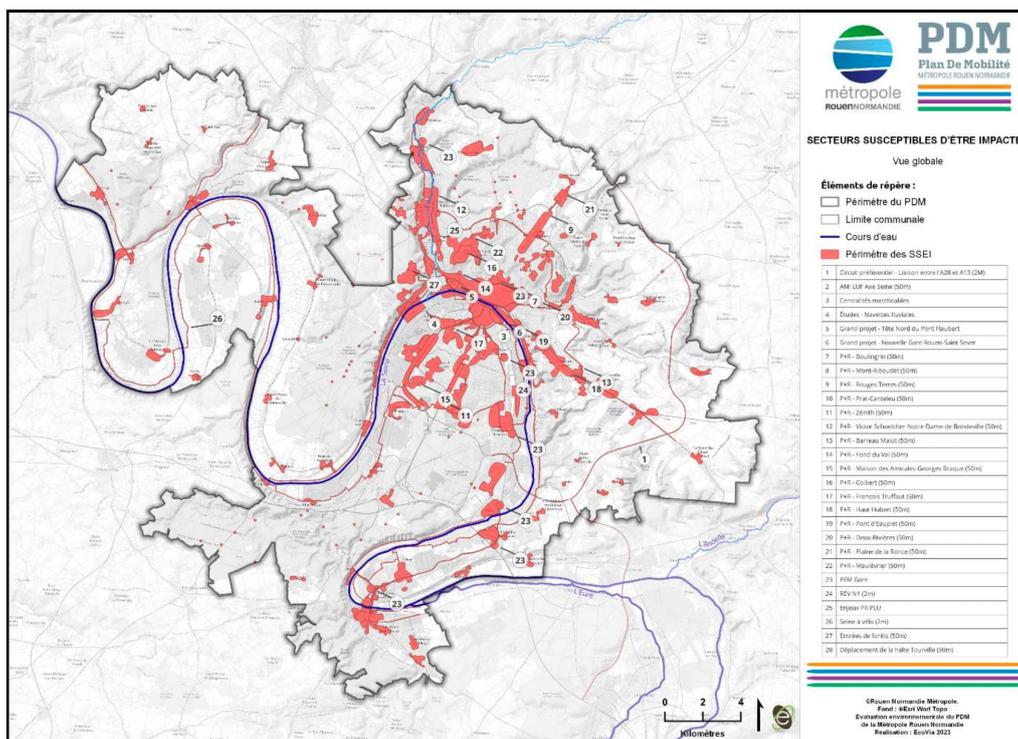
Elle comprend un résumé non technique qui traite du contexte du PDM, du rôle de l'évaluation environnementale, de l'articulation des documents cadres, d'une synthèse de l'état initial de l'environnement et des enjeux pour le plan de mobilité, à savoir climat-énergie-air-bruit-milieu humain-patrimoine naturel et biodiversité-paysage et patrimoine architectural-eau-risques, de la justification du scénario retenu, des ambitions du plan de mobilité, de l'analyse environnementale proprement dite ou encore des effets sur le réseau NATURA 2000 (5 zones spéciales de conservation "ZSC" - directive habitat - et 1 zone de protection spéciale "ZPS" - directive oiseaux -).



6 Sites Natura 2000 présents sur le territoire de la Métropole

(Estuaire et marais de la Basse Seine (oiseaux) - Boucles de la Seine Aval - Boucles de la Seine Amont Côteaux de Saint-Adrien - Boucles de la Seine Amont Côteaux d'Orival - l'Abbaye de Jumièges - Iles et berges de la Seine en Seine-Maritime).

Elle comprend également une **analyse des secteurs susceptibles d'être impactées (SSEI)**



Secteurs susceptibles d'être impactés sur le territoire de la MRN

Un recouplement entre la localisation de ces projets et les sensibilités environnementales permet de caractériser les incidences sur les secteurs à enjeux environnementaux.

Parmi 28 secteurs identifiés, 22 secteurs sont susceptibles de présenter des impacts :

- ✓ Les P+R notamment au titre la consommation d'espaces naturels ou agricoles, de zonages du Plan de Prévention des Risques d'incendie ou des monuments historiques.
- ✓ Les aménagements dans le cadre de la Tête Nord du Pont Flaubert, de la Gare Rouen-Saint Sever et des PEM Gares notamment au titre des monuments historiques et des zonages du Plan de Prévention des Risques d'incendie.
- ✓ Les itinéraires cyclables Réseau express vélo et Seine à vélo, notamment au titre des sites Natura 2000 et des zonages du Plan de Prévention des Risques d'incendie
- ✓ Les aménagements dans le cadre des navettes fluviales, notamment au titre des zonages du Plan de Prévention des Risques d'incendie, du SRCE et des sites classés

L'évaluation environnementale du projet de plan de mobilité comporte une présentation générale du territoire et le détail sur chacun des points relatifs aux climat-énergie-air-bruit-milieu humain-patrimoine naturel et biodiversité-paysage et patrimoine architectural-eau-risques et enjeux environnementaux.

Elle reprend, dans le détail, l'ensemble des éléments suivants :

- ✓ la présentation générale du plan de mobilité
- ✓ les perspectives d'évolution probable de l'environnement en l'absence de PDM
- ✓ une justification des choix (exposé des motifs et justification des solutions retenues)
- ✓ un exposé des incidences notables probables de la mise en œuvre du PDM sur l'environnement et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences négatives
- ✓ une évaluation des incidences NATURA 2000
- ✓ une analyse des zones susceptibles d'être impactées
- ✓ une présentation des méthodes utilisées

Problématiques identifiées et enjeux environnementaux

Le changement climatique engendre plusieurs effets négatifs notamment :

- ✓ l'augmentation des pics de pollution
- ✓ l'augmentation du risque d'inondation
- ✓ la réduction de la ressource en eau

- ✓ des impacts sur les écosystèmes et les espèces

La vulnérabilité du territoire face à ce phénomène pourra être influencée par les choix d'aménagement urbain, définis au sein des documents de planification territoriaux, dont fait partie le PDM.

Les sensibilités environnementales du territoire et les enjeux principaux identifiés dans le cadre du plan de mobilité de la Métropole Rouen Normandie sont :

- ✓ le climat, la qualité de l'air et la santé humaine
- ✓ la consommation d'espaces et l'artificialisation des sols
- ✓ la biodiversité et le paysage

L'état initial de l'environnement a permis de déterminer **quatorze enjeux environnementaux** afin de répondre aux problématiques environnementales identifiées, dont **4 thématiques essentielles** :

- ✓ les gaz à effet de serre (GES)
- ✓ la qualité de l'air et la santé humaine - les pollutions atmosphériques
- ✓ les nuisances sonores
- ✓ la maîtrise de la demande énergétique

afin de réduire :

- ✓ les émissions atmosphériques liées aux transports
- ✓ la population exposée à la pollution atmosphérique
- ✓ les nuisances sonores et l'exposition des populations à ces dernières

Ils représentent les axes d'évaluation des incidences prévisibles du document évalué ainsi que les enjeux des tendances évolutives du territoire, présentées dans le scénario, au fil de l'eau de l'environnement et servent de base à l'identification des critères d'évaluation. L'objectif est d'analyser comment le plan y répond ou les prend en compte.

Thématiques	Enjeux environnementaux		
	FORT	MOYEN	FAIBLE
Santé Pollutions atmosphériques Qualité de l'air	<p>Problématique : Pollution globale : une grande partie des émissions est liée au secteur des transports qui doit donc veiller au maintien d'une bonne qualité d'air en réduisant ses émissions.</p> <p>Enjeu 1 ⇒ Réduire les émissions de polluants atmosphériques liées au secteur des transports.</p> <p>Enjeu 2 ⇒ Réduire le nombre d'habitants exposés à la pollution atmosphérique.</p>		
Energie Émissions de GES	<p>Problématique : Energie : ¼ de la consommation énergétique (24 %) est due au secteur des transports (2ème secteur d'activité consommateur d'énergie après l'industrie). GES : ⅓ (34 %) des émissions de GES sont imputées au secteur des transports (2ème secteur d'activité émetteur de GES après l'industrie).</p> <p>Enjeu 3 ⇒ Réduire les consommations d'énergie liées au secteur des transports.</p> <p>Enjeu 4 ⇒ Réduire les consommations d'énergie liées au secteur des transports.</p> <p>Enjeu 5 ⇒ Développer l'utilisation des énergies renouvelables et alternatives.</p>		
Nuisances sonores	<p>Problématique : Bruit : zone affectée par le bruit (ZAB), zones à enjeux prioritaires, gêne sonore notamment en période estivale avec l'augmentation du trafic, zones calmes à préserver et risque d'atteintes sur la santé humaine.</p> <p>Enjeu 6 ⇒ Réduire les nuisances sonores</p> <p>Enjeu 7 ⇒ Réduire la population exposée aux nuisances sonores (notamment les nouvelles populations).</p>		
Milieus naturels et biodiversité	<p>Problématique : Patrimoine naturel riche, mais fragile, une pression anthropique s'exerce sur ces milieux. Consommation d'espaces naturels ou agricoles.</p>		

	Enjeu 8 ⇒ Préserver les milieux naturels, les continuités écologiques et la biodiversité.
Ressources/ Consommation d'espaces	<p>Problématique : Mosaïque paysagère : diversité des paysages et des ensembles/entités paysagères du territoire. Artificialisation et imperméabilisation des sols.</p> <p>Enjeu 9 ⇒ Limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles.</p>
Eau	<p>Problématique : Protection de la ressource en eau et de la qualité des eaux : sensibilités aux pollutions d'origine routière véhiculées par les eaux pluviales/eaux de ruissellement.</p> <p>Enjeu 10 ⇒ Limiter les risques de pollution de l'eau et des sols.</p>
Risques majeurs	<p>Problématique : Débordements de cours d'eau, remontées de nappes, ruissellements urbains, risques de mouvements de terrain, risque de rupture d'ouvrages hydrauliques.</p> <p>Enjeu 11 ⇒ Réduire ou ne pas aggraver les risques naturels et technologiques.</p>
Paysages et patrimoines	<p>Problématique : Noircissement des bâtiments dû aux rejets de particules par le trafic au cœur de ces bâtiments. Dégradation des paysages par les infrastructures de transport.</p> <p>Enjeu 12 ⇒ Préserver les caractéristiques paysagères et patrimoniales du territoire.</p>
Ressources minérales	<p>Problématique : Permettre une accessibilité facilitée et maîtrisée des granulats sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie.</p> <p>Enjeu 13 ⇒ Limiter les impacts liés à l'exploitation des carrières.</p>
Déchets	<p>Problématique : Collecte et transit des déchets. Gestion des déchets issus du BTP</p> <p>Enjeu 14 ⇒ Limiter les impacts liés à la gestion des déchets.</p>

La Métropole Rouen Normandie a défini sa stratégie de mobilité à partir des objectifs du PCAET (Plan Climat Air Énergie Territorial). Elle a aussi placé au cœur des enjeux du PDM, les problématiques climatiques et de santé publique, au regard de la qualité de l'air et de l'exposition des personnes aux nuisances.

L'effet attendu sur la transition énergétique est une incidence globale positive sur les enjeux de la transition énergétique (consommation d'énergie fossile, émissions des GES, pollution de l'air) du fait de l'optimisation de l'usage de la voiture, des reports de l'autosolisme vers les transports collectifs et les modes actifs.

Concernant les impacts de déplacements liés à la logistique, le plan d'action prévoit de s'intégrer dans la stratégie régionale, de supporter le développement de la multimodalité sur les installations portuaires ou de promouvoir le développement de nouvelles solutions logistiques plus durables, qui auront pour conséquence une réduction des émissions de GES du FRET.

MOBILITE	2005	Evolution 2014	Objectifs (par rapport à 2005)	
			2021	2026
Transport de voyageurs				
Émissions de GES (TeqCO ₂ /an)	706	-24 %	-46 %	-52 %
Consommations énergétiques (GWh/an)	2 340	-22 %	-43 %	-49 %
Transport de marchandises (FRET)				

Objectifs de réduction des émissions de GES et des consommations énergétiques (Source : PCAET de la Métropole Rouen Normand)

B Estimation financière pluriannuelle des actions

Pour mettre en œuvre le plan d'action du PDM, la Métropole Rouen Normandie a prévu d'investir 1 010 000 000 milliards d'euros sur la période 2023-2035.

La notice financière du plan de mobilité 2035 de la Métropole Rouen Normandie a pour objectif de présenter son engagement financier dans son périmètre de compétence.

Il ne s'agit que d'estimations qui pourront évoluer au fur et à mesure des études détaillées. La notice financière ne préjuge pas de cofinancements potentiels, tels que ceux :

- ✓ de l'Europe: Fonds Européens de Développement Régional (FEDER),
- ✓ de l'Etat : Contrats de Plan Interrégionaux Etats-Régions (CPIER), Contrats de Plan Etat-Région (CPER), Fonds vert, Territoire d'innovation, Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL),
- ✓ des dispositifs locaux ; aides régionales et départementales.

Ces financements pourraient intervenir postérieurement tout comme l'évolution possible des ressources des maîtres d'ouvrages et partenaires. Elle est une prévision susceptible d'évoluer au fur et à mesure de la mise en œuvre du PDM.

Le choix de la source de données pour le chiffrage des investissements s'est orienté vers le plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) de la Métropole Rouen Normandie qui a permis d'affecter chaque ligne du PPI à une action du PDM sur une période de 9 ans (2023-2031). Pour les années 2031-2035, les coûts des actions ont été estimés sur la base de la moyenne des années précédentes.

	Actions PDM en investissement	Euros
EP	ESPACE PUBLIC	212 000 000 €
VEL	VÉLO	204 000 000
TC	TRANSPORTS COLLECTIFS	413 000 000 €
INTER	INTERMODALITÉ et INTERTERRITORIALITÉ	32 000 000 €
STAT	STATIONNEMENT	11 000 000 €
VOIT	VOITURE	108 000 000 €
LOG	LOGISTIQUE	5 000 000 €
ACC	ACCOMPAGNEMENT	4 000 000 €
INCLUS	MOBILITÉ INCLUSIVE	?
INNO	INNOVATION	11 000 000 €
DON	DONNEES	10 000 000 €
	TOTAL ACTIONS PDM en INVESTISSEMENT	1 010 000 000 €

Il est à noter que certains investissements et actions n'ont pas fait l'objet d'un chiffrage.

D'une part, c'est le cas avec la Mobilité inclusive comprenant :

- ✓ La tarification
- ✓ La mobilité de personnes en situation de précarité
- ✓ Le plan d'action commun en faveur de la mobilité solidaire
- ✓ L'accessibilité inclusive et partagée
- ✓ L'accès aux soins pour tous et partout

Cette dernière n'a pas été chiffrée dans le plan d'investissement. En effet, l'impact de la tarification solidaire et de la gratuité du réseau ASTUCE restent à évaluer.

D'autre part, il en est de même avec les investissements liés aux axes prospectifs tels que la Ligne Nouvelle Paris Normandie - Nouvelle Gare Saint-Sever, le Service Express Régional Métropolitain (SERM), le réseau de transports urbains structurants à 2025, la desserte dans le périurbain et la Tête Nord du Pont Flaubert - A150. Ces derniers ne sont pas considérés dans cette notice.

La part la plus importante des investissements concerne l'**ACTION TC - TRANSPORTS EN COMMUN**

TC : TRANSPORTS COLLECTIFS	413 000 000 €
TC.01 - Annexe accessibilité : transports en commun urbains	17 000000 €
TC.02 - Attractivité du réseau de transports en commun urbains existants	107 000000 €
TC.03 - Réseau de transports urbains de demain	**9 000 000 €
TC.04 - Stratégie de décarbonation et de diversification du parc roulant métropolitain	269 000 000 €
TC.05 - Etoile ferroviaire rouennaise	**11 000 000 €
** hors coûts prospectifs et mise en place de la tarification solidaire et/ou de l'extension de la gratuité.	

En outre, il est précisé que 212 000 000 € d'investissements sont prévus pour l'action EP - ESPACE PUBLIC et 204 000 000 € d'investissements sont prévus pour l'action VEL – VELO.

Commentaire de la commission

La métropole a présenté une enveloppe financière dans laquelle il manque le chiffrage d'actions importantes, ce qui ne rend compte que partiellement de l'étendue des coûts directs et indirects associés à la mise en œuvre et au suivi du plan de mobilité.

4. AVIS DES SERVICES ET ORGANISMES CONSULTES PREALABLEMENT A L'ENQUÊTE

A. Avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe) de Normandie

L'avis de la MRAe, émis un avis le 22 février 2024, contribue à une bonne prise en compte des enjeux environnementaux et de santé humaine.

L'autorité environnementale émet plusieurs recommandations sur le projet au regard de la nécessaire prise en compte de l'environnement et de la santé humaine :

- ✓ Expliciter les modalités d'élaboration des objectifs de parts modales et de taux d'occupation des véhicules retenus dans la définition de la stratégie de la métropole
- ✓ Expliciter l'élaboration de la « proposition PDM » à propos des scénarios-projets à l'horizon 2035
- ✓ Détailler la notation des incidences par action sur les 14 thématiques environnementales retenues
- ✓ Compléter le plan d'actions par un dispositif de suivi comprenant les valeurs initiales, les objectifs à l'horizon 2035 et les mesures correctrices prévues en cas d'écart entre les réalisations et les objectifs définis
- ✓ Sur les nuisances sonores, l'autorité environnementale recommande d'identifier les secteurs concernés et de préciser les objectifs de réduction des populations concernées
- ✓ Sur la consommation d'espaces et l'artificialisation des sols, l'autorité environnementale rappelle les enjeux liés à la consommation d'espaces ainsi que la loi climat et résilience (22 août 2021) modifiée par la loi du 13 juillet 2023 avec l'objectif de « zéro artificialisation nette » (Zan) à atteindre en 2050. L'autorité environnementale recommande de quantifier la consommation potentielle d'espaces induite par le projet et de présenter les modalités de mise en œuvre de la séquence « éviter-réduire-compenser ».
- ✓ Sur la biodiversité et le paysage, l'autorité environnementale recommande de compléter les fiches du plan d'actions par un rappel à la vigilance sur la prise en compte des milieux naturels dans le cadre des travaux et aménagements et de veiller à la mise en œuvre des mesures « éviter-réduire-compenser ».
- ✓ La mise à jour du résumé non technique est à prévoir.

Réponse de la métropole Rouen Normandie à l'avis de la MRAe

La métropole Rouen Normandie reprend chaque recommandation de l'autorité environnementale et apporte des précisions sur les choix retenus lors de l'élaboration du document en indiquant que les compléments nécessaires seront ajoutés dans les documents du PDM.

Ainsi, les fiches du plan d'action, concrétisées par des aménagements, seront complétées, la démarche « éviter-réduire-compenser » sera intégrée dans la partie justification et le résumé non technique sera mis à jour.

Toutefois, la métropole indique que certaines recommandations ne peuvent trouver de réponse telles que les nuisances sonores et précise que le Plan de Prévention du Bruit (PPB) dans l'environnement échéance 4 est en cours d'élaboration et devrait être approuvé fin 2024. Celui-ci prend en considération les problématiques et les enjeux de mobilités.

Commentaire de la commission

Compte tenu des éléments de réponse de la Métropole Rouen Normandie, l'actualisation et la complétude des documents du plan de mobilité sont attendus pour parfaire l'information du public mais aussi la prise en considération pragmatique des éléments du plan de mobilité.

B. Avis de la Préfecture de la Seine-Maritime

PPA	REMARQUES/RESERVES
<p>PREFECTURE DE LA SEINE-MARITIME</p>	<p>Divers :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Certains attendus de la réglementation auraient mérité une prise en compte plus ambitieuse ou plus concrète pour garantir l'atteinte des objectifs fixés. ✓ Des indicateurs supplémentaires dans le plan d'actions volet « évaluation » pourraient permettre de retranscrire utilement la déclinaison territoriale des résultats attendus <p>Vélo :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ La réalisation d'un réseau interconnecté (action VEL.01-2) apparaît peu détaillée et mériterait donc d'être complétée pour donner un cap et permettre son suivi. ✓ La mise en place d'indicateurs de suivi des accidents impliquant un cycliste, comme préconisé par le 3° de l'article L.1214-2 du code des transports, permettrait à la métropole de disposer de données contextualisées qui participeraient à alimenter les réflexions relatives à la sécurisation de ses itinéraires cyclables. ✓ Le plan de mobilité doit élargir la réflexion aux questions des flux pendulaires (...) des réflexions concernant ceux issus des EPCI voisins, et leurs connexions avec ces problématiques de flux pendulaires. <p>Les transports collectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ La partie ferroviaire abordée dans l'action TC.05 est peu développée car dépendante de prises de décisions extérieures au conseil métropolitain (...) il conviendra dès lors que ces projets [service express régional métropolitain et nouvelle gare rive gauche] se concrétiseront, d'apporter les évolutions nécessaires au plan de mobilité pour intégrer pleinement leurs effets. ✓ Les quartiers prioritaires de la ville n'ont pas fait l'objet d'actions particulières comme le préconise le code des transports. Le PDM aurait pu définir des actions spécifiques, pour conforter les actions des autres politiques mises en œuvre dans ces quartiers les plus vulnérables. <p>Intermodalité et inter territorialité</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Le déploiement des parkings P+R aurait pu reposer sur une stratégie plus clairement identifiée pour mieux en appréhender les objectifs à atteindre. L'action n'est pas ciblée territorialement et n'est pas dimensionnée ce qui rend difficile d'en apprécier la portée.

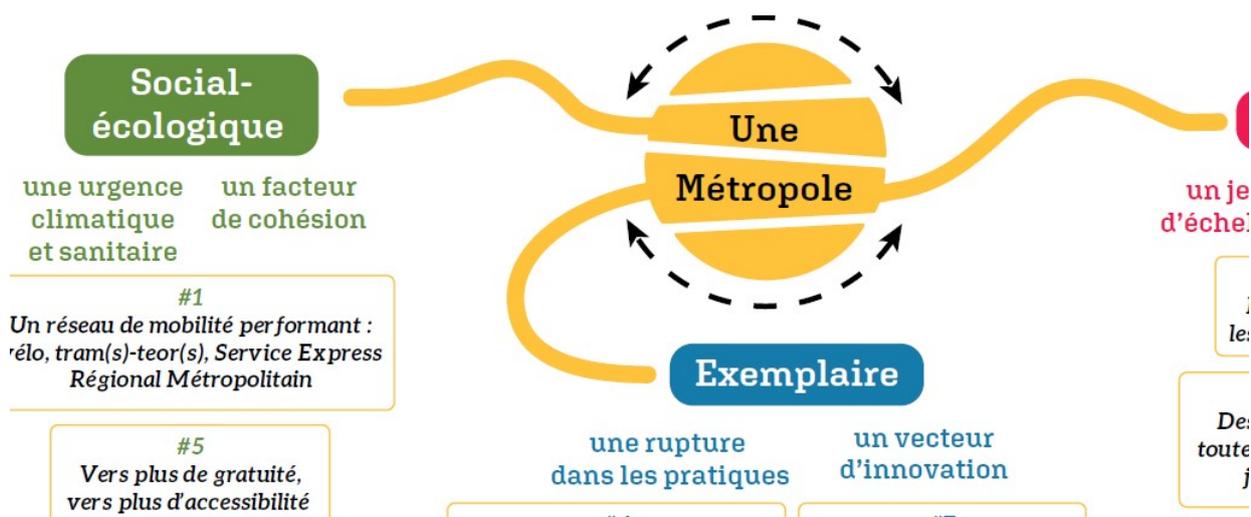
	<p>✓ Les ambitions de ces actions interterritoriales apparaissent peu concrètes. C'est notamment le cas pour le développement d'une stratégie de co-voiturage (actions INTER.02.2 et VOIT.01-2) alors même que la métropole de Rouen est une collectivité reconnue au niveau national pour ce mode de déplacement et que les ambitions de développement sont grandes (triplement de la part des trajets quotidiens, hors cadre familial, en co-voiturage). Il est primordial, pour permettre une pleine efficacité de ces actions et plus largement l'atteinte des objectifs de report modal, que le PDM intègre des actions fortes avec l'ensemble des EPCI du bassin de mobilité.</p> <p>E-voiture</p> <p>✓ Pour les lignes de co-voiturages existantes, un retour d'expérience aurait utilement pu être programmé pour afficher, ensuite, une perspective de redéploiement, de renforcement ou d'adaptation des dispositifs en cas de résultats mitigés, affichés.</p> <p>✓ L'action VOIT.05 de définition d'une stratégie d'électromobilité, doit être en cohérence avec le projet porté par le SDE 76 sur les collectivités voisines. Cette cohérence permettra, en outre, de garantir des possibilités de développement du transport électrique à une large échelle.</p> <p>Mobilité inclusive</p> <p>✓ La question de mobilité inclusive (...) aurait pu être complétée dans l'approche particulière des quartiers prioritaires de la ville afin de répondre aux attentes du 2° de l'article L.1214-2 du code des transports.</p>
--	--

5. PRINCIPAUX IMPACTS DU PROJET

La Métropole Rouen Normandie souhaite agir, à long terme, sur l'organisation et les évolutions touchant aux mobilités des personnes et des marchandises sur le territoire, tout en mettant en place une transition écologique ambitieuse.

Pour cela, la MRN a proposé dans le cadre de son plan de mobilité des tendances, des trajectoires, qui auront un impact important dans différents domaines souvent complémentaires : le comportemental (créer une rupture dans les habitudes), le social (permettre aux plus démunis de se déplacer) et l'environnemental (lutter contre la pollution de l'air et le bruit).

Ambitions et enjeux du PDM : plusieurs leviers stratégiques ont été identifiés pour construire le plan d'action du PDM.



A Le comportemental

Le PDM a pour ambition forte de tenter de modifier les habitudes des habitants de la Métropole et de ses environs : faire baisser l'utilisation de la voiture particulière surtout en centre-ville, réduire l'autosolisme, augmenter l'utilisation des transport collectifs, faciliter les déplacements à vélo et promouvoir la marche.

Métropole rouennaise: ambitions du PDM 2035 en matière d'évolution des parts modales

2023	VP	TC	vélo	marche
Ville centre	45	23	2	29
Première couronne	56	17	1	25
Ensemble métropole	61	13	1	26

2035	VP	TC	vélo	marche
Ville centre	26	28	12	36
Première couronne	37	23	7	33
Ensemble métropole	45	18	5	32

Pour accompagner les changements de comportement en termes de mobilité, la MRN met en place des actions en faisant preuve de « pédagogie » tout en souhaitant valoriser les bonnes pratiques :

* Aménager un espace public « marchable » :

- ✓ Élaboration et mise en œuvre du PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics sur le territoire métropolitain)
- ✓ Aménagement de traversées piétonnes
- ✓ Création d'un espace public « apaisé », plus sécurisé, plus ludique, plus ouvert sur la nature

* Faciliter l'utilisation du vélo :

- ✓ Multiplication des « offres » vélo : stationnement sécurisé (Lovelé Stationnement), libre-service, location longue durée, aide à l'acquisition
- ✓ Amélioration du Réseau Express Vélo (REV) : itinéraires directs (efficacité et lisibilité), rapides, sécurisés.
- ✓ Création d'un réseau Interconnecté Vélo (RIV)
- ✓ Finalisation de l'itinéraire la Seine à Vélo
- ✓ Sensibilisation à partir d'événements grand public : bourses aux vélos, ateliers d'auto-réparation de vélos, Mon P'tit atelier de la COP21, rassemblements et balades découvertes

*Améliorer le réseau et la qualité des transports collectifs :

L'autobus :

- ✓ Accessibilité : réflexion autour des arrêts de bus, modernisation du service Handistuce, continuité des cheminements, signalisation sonore
- ✓ Attractivité : confort à bord, sécurité, correspondances plus efficaces, suivi qualitatif
- ✓ Décarbonation et diversification du parc roulant métropolitain

Le train :

- ✓ Projet de création de la Ligne Nouvelle Paris Normandie et de la nouvelle gare de Rouen Saint Sever
- ✓ Projet du Service Régional Métropolitain (SERM)
- ✓ Intégration du mode ferroviaire dans la chaîne de déplacement

* Faciliter un usage collectif du véhicule particulier :

- ✓ Consolider le Covoiturage (voies réservées, application numérique, l'autopartage...)
- ✓ Optimiser le réseau routier : gestion et régulation des trafics, tête Nord du Pont Flaubert, entretien des ouvrages d'arts

- ✓ Mener une « culture stationnement » partagée

B Le social

Au travers de son PDM, la MRN a pour ambition de permettre un accès aux transports pour tous en luttant contre l'immobilité comme facteur de précarité. Pour ce faire :

- ✓ Mettre en place un réseau de transports plus complet, au plus près des lieux de vie et plus lisible, accompagné d'outils plus adaptés comme avec l'offre Lovélo et le plan Mobilité-Employeurs.
- ✓ Assurer plus de sécurité et plus de confort dans les transports collectifs ou sur les pistes cyclables dédiées dotées d'un stationnement sécurisé
- ✓ Proposer une tarification plus solidaire prenant en compte les revenus de chacun
- ✓ Mener une réflexion sur la gratuité des transports
- ✓ Travailler à une mobilité plus adaptée aux problématiques rencontrées par les personnes qui relèvent du handicap avec notamment la mise en place de systèmes de sonorisation adaptés et la modernisation du service Handistuce
- ✓ Assurer un accompagnement de proximité pour les personnes les plus démunies : création de différents supports de communication dans le cadre du MAAS, implication des ambassadeurs de Mobilité
- ✓ S'appuyer sur la contribution du Comité Citoyen Mobilité et l'analyse des réponses au questionnaire « Mobilité : ça bouge ! » pour faire en sorte que chaque citoyen soit acteur de sa propre transition écologique (PACTE)

C L'environnemental

Le Plan de Mobilité de la MRN a pour objectif de réduire, de façon sensible, l'impact sanitaire et climatique lié à la mobilité.

En s'appuyant sur une évaluation environnementale stratégique notamment du code du transport, à partir de l'analyse de nombreux critères précis : GES (Gaz à Effet de Serre), NO₂ (Oxyde d'Azote), PM₁₀ (particules fines issues de produits chimiques) et PM_{2,5} (particules micro fines qui provoquent des problèmes respiratoires et cardiovasculaires), des tendances sont clairement annoncées.

En effet, le PDM projette de réduire les émissions liées au trafic routier (-58 % d'émission de gaz à effet de serre d'ici 2030) et de baisser la consommation d'énergie liée aux transports (-55 % pour le transport du fret d'ici 2030).

Les actions retenues

- ✓ Mise en place d'une ZFE et création des vignettes Crit'air (les catégories 4 -5 et non classées sont interdites sur une partie déterminée du territoire de la MRN)
- ✓ Un parc roulant métropolitain du réseau ASTUCE 100 % décarboné en 2032
- ✓ Déploiement de parkings de rabattement attractifs
- ✓ Réflexion d'un schéma de covoiturage à l'échelle du bassin de vie métropolitain
- ✓ Réflexion autour du train comme mode de déplacement urbain avec aménagement de pôles multimodaux autour des gares
- ✓ Mise en place de voies réservées à certains types de transports pour une mobilité plus adaptée
- ✓ Acheminement repensé des marchandises vers les centres villes (utilisation du transport fluvial, livraison finale à vélo par exemple)
- ✓ Un territoire renaturé où il est agréable de marcher

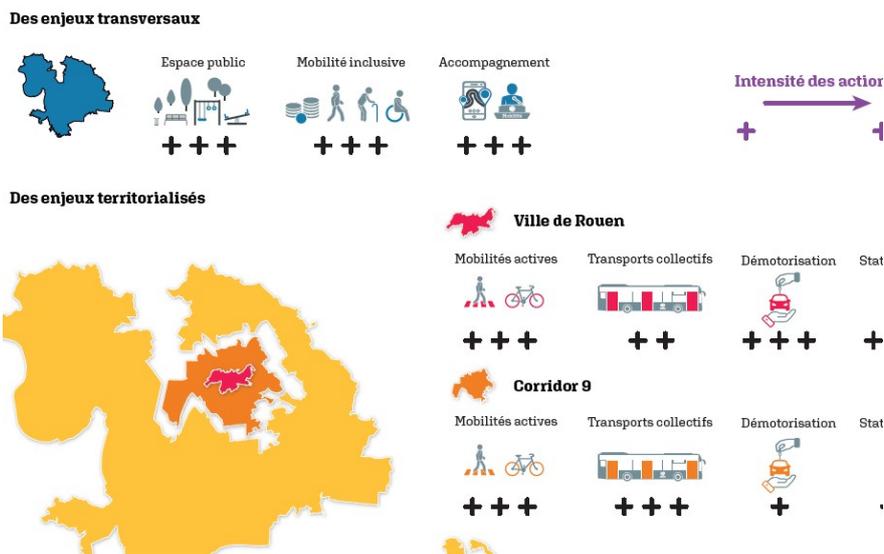
Les nuisances sonores liées au trafic routier sont également à prendre en compte dans le cadre de l'impact sanitaire pour les habitants de la MRN.

Plusieurs zones sensibles concernées par l'intensité du bruit ont été recensées et cartographiées : 37 zones routières et 4 zones ferroviaires.

Les actions retenues :

- ✓ Aménagement du réseau
- ✓ Régulation et diminution du trafic routier
- ✓ Décarbonation du parc roulant
- ✓ Augmentation des déplacements doux (marche, vélo)

L'intensité des enjeux de la mobilité est adaptée aux différents territoires de la Métropole



6. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

A Phase préalable à l'ouverture d'enquête

Détermination des modalités pratiques de l'enquête publique avec les représentants de la Métropole Rouen Normandie

Le 20 février 2024, les membres de la commission d'enquête ont rencontré des représentants de la métropole Rouen Normandie et du cabinet Terralma.

Au cours de cet échange, il a été convenu que la durée de l'enquête publique serait de 33 jours consécutifs, du lundi 25 mars 2024 à 9h00 au vendredi 26 avril 2024 à 17h00. Le siège de l'enquête a été fixé à la Métropole Rouen Normandie. Il s'agit du bâtiment du 108 au numéro 108, allée François Mitterrand à Rouen.

Pendant toute la durée de l'enquête, le public pouvait formuler ses observations et propositions :

- ✓ Par voie numérique :
 - ✓ Sur le site internet du registre numérique : « <https://www.enquete-publique-mobilites-mrn.fr> », accessible 7j/7, et 24h/24, pendant toute la durée de l'enquête
 - ✓ Par courrier numérique, à l'adresse de messagerie suivante : « enquete-publique-mobilites-mrn@registre-dematerialise.fr »
- ✓ Par voie manuscrite :
 - ✓ Sur un registre papier mis à disposition du public dans les 14 lieux d'enquête, aux jours et heures d'ouverture habituels
 - ✓ Par courrier adressé par voie postale à Madame la Présidente de la Commission d'enquête, au siège de l'enquête publique

B Déroulement de l'enquête

Arrêté de la Métropole Rouen Normandie

Monsieur le Président de la Métropole Rouen Normandie a pris, le 1^{er} mars 2024, un arrêté n°24.084.DEPMD afin de prescrire l'ouverture de l'enquête publique.

Le dossier d'enquête

Le dossier a été réalisé par les services de la Métropole.

Il est composé des éléments suivants, lesquels ont été mis à la disposition du public pendant la période d'enquête publique :

Les pièces administratives comprenant :

- ✓ L'arrêté d'ouverture de l'enquête publique
- ✓ La décision du tribunal administratif désignant les membres de la commission d'enquête
- ✓ La copie des annonces légales

Les avis législatifs et réglementaires comprenant :

- ✓ L'avis de l'autorité environnementale
- ✓ Les avis des personnes publiques associées et consultées

Les pièces relatives au projet de Plan De Mobilité arrêté le 25 septembre 2023 et ses annexes.

Les permanences des membres de la commission d'enquête publique

Conformément à l'arrêté précité, la commission d'enquête a tenu vingt et une permanences pour recevoir les observations et propositions du public :

Sites	Lieux d'enquête	Jours et horaires des permanences
Duclair	Mairie - Place du Général de Gaulle, 76840 Duclair	-Jeudi 28 mars 2024, 9h-12h00, -Lundi 8 avril 2024, 14h-17h00
Canteleu	Mairie - 13 Place Jean Jaurès, 76380 Canteleu	-Jeudi 4 avril 2024, 9h-12h00, -Mardi 23 avril 2024, 14h-17h00
Malaunay	Mairie - Place de la mairie, 76770 Malaunay	-Jeudi 18 avril 2024, 14h-17h00, -Mardi 9 avril, 9h-12h00
Bois-Guillaume	Mairie - 31 Place de la libération, 76230 Bois-Guillaume	-Mercredi 27 mars 2024, 9h-12h00, -Jeudi 11 avril 2024, 14h-17h00
Darnétal	Mairie - Place du Général de Gaulle, 76160 Darnétal	-Mardi 23 avril 2024, 14h-17h00
Franqueville-Saint-Pierre	Mairie - 331 Rue de la République, 76520 Franqueville-Saint-Pierre	-Mardi 02 avril 2024, 14h-17h00, -Jeudi 18 avril 2024, 9h-12h00
Saint-Aubin-Lès-Elbeuf	Mairie - Rue de Pattensen, 76410 Saint-Aubin-Lès-Elbeuf	-Jeudi 28 mars 2024, 14h-17h00, -Jeudi 11 avril 2024, 9h-12h00
Grand-Couronne	Mairie - Place Jean Sallen, 76530 Grand-Couronne	-Mercredi 10 avril 2024, 14h-17h00
Rouen	Mairie - 2 Place du Général De Gaulle, 76000 Rouen	-Vendredi 12 avril 2024, 11h-14h00
Les Authieux-sur-Le-Port-Saint-Ouen	Mairie - Place du 19 mars 1962 - 76520 Les-Authieux-sur-Le-Port-Saint-Ouen	-Mercredi 17 avril 2024, 9h-12h00
Bardouville	Mairie - 247 Rue de l'école 76 480 Bardouville	-Jeudi 18 avril 2024, 9h-11h30
Fontaine-sous-Préaux	Mairie - Place de la République, 76160 Fontaine-sous-Préaux	-Vendredi 12 avril, 14h30-17h30
Saint-Etienne-du-Rouvray	Mairie – Place de la Libération, 76806 Saint-Etienne-du-Rouvray	-Jeudi 28 mars 2024, 14h-17h00
Métropole Rouen	108 Allée François Mitterrand, 76006	-Lundi 25 mars 2024, 9h-12h,

Normandie	Rouen	-Vendredi 26 avril 2024, 14h-17h00
-----------	-------	------------------------------------

La publicité légale de l'enquête dans la presse

Conformément aux dispositions de l'arrêté du Président de la Métropole Rouen Normandie précité, un avis d'information au public reprenant les indications du présent arrêté et les dates d'ouverture et de clôture de l'enquête publique, a été publié par voie de presse en caractères apparents, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de l'enquête.

- 1^{er} avis :
 - ✓ Paris Normandie le 9 mars 2024
 - ✓ GazetteNormandie.fr le 9 mars 2024
- 2^{ième} avis :
 - ✓ Paris Normandie le 30 mars 2024
 - ✓ GazetteNormandie.fr le 30 mars 2024

L'affichage

L'avis d'enquête a été affiché dans les mairies des communes présentes sur le territoire de la métropole Rouen Normandie ainsi qu'au siège de la Métropole Rouen Normandie, et ce, au minimum, quinze jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de l'enquête.

Les registres d'enquête

A l'expiration du délai de l'enquête, il a été convenu que les registres d'enquête seraient transmis sans délai à la commission et clos par la Présidente.

Dans les huit jours de cette transmission, les membres de la commission ont rencontré les représentants du pétitionnaire pour leur communiquer les contributions et remarques écrites, consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le pétitionnaire disposait ainsi d'un délai de 15 jours pour produire son mémoire en réponse soit jusqu'au 22 mai 2024.

Modalités de la mise à disposition du dossier d'enquête publique

Le dossier et ses pièces annexes étaient consultables en version numérique :

- ✓ Sur le site internet de l'enquête « <https://www.enquete-publique-mobilites-mrn.fr> », accessible 7j/7, et 24h/24, pendant toute la durée de l'enquête.
- ✓ Sur une borne informatique mise à disposition en accès libre au siège de l'enquête, aux jours et heures d'ouverture habituels.

En outre, le dossier et ses pièces annexes étaient consultables en version papier :

- ✓ Dans les 14 lieux d'enquête publique, aux jours et heures d'ouvertures habituels : au siège de l'enquête publique (Hôtel de la Métropole Rouen Normandie, le 108), et dans les mairies de Duclair, Canteleu, Malaunay, Bois-Guillaume, Darnétal, Franqueville-Saint-Pierre, Saint-Aubin-Lès-Elbeuf, Grand-Couronne, Rouen, les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen, Bardouville, Fontaine-Sous-Préaux et Saint-Etienne-du-Rouvray
- ✓ Un registre d'enquête à feuillets non mobiles, était consultable aux jours et heures habituels d'ouverture des lieux des permanences et au siège de la Métropole Rouen Normandie.

Toute personne pouvait, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de Monsieur le Président de la Métropole Rouen Normandie.

Publicités diverses

- ✓ La Métropole Rouen Normandie a distribué un exemplaire de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique, huit affiches au format A3 pour les lieux de permanences et quatre pour les autres communes.
- ✓ Envoi d'un mail aux maires et DGS de chaque commune de la MRN le 5 mars 2024 pour préciser les dates et modalités de l'Enquête publique
- ✓ En complément de la consultation légale, l'avis et l'arrêté d'enquête publique ont été mis à disposition du public sur la plateforme de participation Je Participe : <https://jeparticipe.metropole-rouen->

[normandie.fr/actualite/ouverture-de-lenquete-publique-sur-le-plan-de-mobilite-2035](https://www.normandie.fr/actualite/ouverture-de-lenquete-publique-sur-le-plan-de-mobilite-2035) avec renvoi vers la page « Mobilités : ça bouge ! », espace de participation et « vitrine » historique de la démarche d'élaboration du PDM.

- ✓ Info presse transmise à la presse locale et régionale le 26 mars 2024
- ✓ Article « En quête de mobilité » dans Le Mag n°91 d'avril 2024
- ✓ Articles dans les newsletters de la MRN dont Le Fil #50 (environ 6 000 abonné.e.s) : Reprise de l'article « En quête de mobilité » le 28 mars et dans JeParticipe (environ 3 850 abonnés) : relais du post suivant <https://www.facebook.com/jeparticipe.rouenmetro/posts/pfbid0kQBzVWniXE6ftDjN7AsgNz4y1ioY7Hk4yi7wG8dvj62Njq44hKN1vp6aZFwMSiHJl> le vendredi 5 avril.
- ✓ Diffusion sur les écrans du Tram et des 4 lignes TEOR pendant tout le mois d'avril (boucle de 6 à 7 mn)
- ✓ Utilisation des réseaux sociaux dont Facebook et Instagram MRN le 9 avril 2024 et Facebook JeParticipe : <https://www.facebook.com/jeparticipe.rouenmetro/posts/pfbid0kQBzVWniXE6ftDjN7AsgNz4y1ioY7Hk4yi7wG8dvj62Njq44hKN1vp6aZFwMSiHJl> avec un relais le 23 mars et les 9 et 18 avril.

Climat de l'enquête

L'enquête publique s'est déroulée dans un climat serein et de qualité. Les commissaires enquêteurs ont été reçus dans les lieux de permanences dans de bonnes conditions.

7. LES AVIS DES COMMUNES ET DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE SUR LE PROJET

Conformément aux dispositions de l'article L.1214-15 du Code des Transports, les 71 communes situées sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie ont été consultées pour avis. Ceux-ci étaient recevables dans un délai de trois mois.

En l'absence de réponse l'issue de ce délai, l'avis était réputé favorable. Les avis des communes sont repris dans le tableau ci-dessous.

Tableau de synthèse de l'avis des communes

COMMUNES	DATE DE DELIBERATION	AVIS	REMARQUES/RESERVES
Amfreville-la-Mi-Voie			
Anneville-Ambourville			
Bardouville			
Belbeuf			
Berville-sur-Seine	08/02/2024	Défavorable	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Pas de volonté d'uniformiser le service du transport sur l'ensemble du territoire de la Métropole Rouen Normandie, ✓ Le Plan de Mobilité n'est pas adapté aux communes rurales qui représentent 2/3 des communes du territoire de la Métropole Rouen Normandie.
Bihorel			
Bois-Guillaume			
Bonsecours			
Boos			
Canteleu			
Caudebec-lès-Elbeuf	20/12/2023	Favorable	oui
Cléon	22/02/2024	Favorable	
Darnetal	23/02/2024	Favorable	
Deville les Rouen	01/02/2024	Favorable	Observations
Duclair			
Elbeuf			

Rapport de la commission d'enquête – Plan de mobilité – Métropole Rouen Normandie

Épinay-sur-Duclair			
Fontaine-sous-Préaux			
Franqueville-Saint-Pierre			
Freneuse			
Gouy			
Grand-Couronne	19/12/2023	Favorable	
Hautot-sur-Seine			
Hérouville	02/02/2024	Favorable	Observations
Houpeville	19/12/2023	Favorable	Observations
Isneauville			
Jumièges	14/02/2024	Pas d'Avis	Pas d'observation
La Bouille	15/01/2024	Favorable	
La Londe	06/12/2023	Favorable	
La Neuville-Chant-d'Oisel			
Le Grand-Quevilly			
Le Houlme	13/12/2023	Favorable	Observations
Le Mesnil-Esnard	24/01/2024	Favorable	Observations
Le Mesnil-sous-Jumièges			
Le Petit-Quevilly			
Le Trait	22/02/2024	Favorable	
Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen	25/01/2024	Favorable	
Malaunay			
Maromme	31/01/2024	Favorable	Sous réserve
Montmain			
Mont-Saint-Aignan			
Moulineaux			
Notre-Dame-de-Bondeville			
Oissel			
Orival			
Petit-Couronne	22/02/2024	Favorable	
Quevillon	21/02/2024	Favorable	
Quévreville-la-Poterie			
Roncherolles-sur-le-Vivier	12/12/2023	Favorable	
Rouen	19/02/2024	Favorable	
Sahurs			
Saint-Aubin-Celloville	13/12/2023		Note observation
Saint-Aubin-Épinay	29/01/2024	Favorable	
Saint-Aubin-lès-Elbeuf			
Sainte-Marguerite-sur-Duclair	29/01/2024	Favorable	
Saint-Étienne-du-Rouvray	14/12/2023	Favorable	
Saint-Jacques-sur-Darnétal	08/02/2024	Favorable	
Saint-Léger-du-Bourg-Denis			
Saint-Martin-de-Boscherville	29/12/2023	Favorable	
Saint-Martin-du-Vivier			
Saint-Paër			

Saint-Pierre-de-Manneville			
Saint-Pierre-de-Varengueville			
Saint-Pierre-lès-Elbeuf			
Sotteville-lès-Rouen	09/02/2024	Favorable	
Sotteville sous le val	24/01/2024	Pas d'avis	
Val-de-la-Haye			
Yainville			
Ymare			
Yville-sur-Seine			
Saint-Étienne-du-Rouvray			
Saint-Jacques-sur-Darnétal			
Saint-Léger-du-Bourg-Denis			
Saint-Martin-de-Boscherville			
Saint-Martin-du-Vivier			
Saint-Paër			
Saint-Pierre-de-Manneville			
Saint-Pierre-de-Varengueville			
Saint-Pierre-lès-Elbeuf			
Sotteville-lès-Rouen			
Tourville la rivière	13/12/2023	Favorable	
Val-de-la-Haye			
Yainville			
Ymare	07/02/2024	Défavorable	
Yville-sur-Seine			

Sur les 71 communes sollicitées :

- ✓ ont émis un avis favorable
- ✓ ont émis un avis favorable avec remarques (dont 1 avec recommandations)
- ✓ ont émis un avis favorable assorti de réserves
- ✓ ont émis un avis défavorable
- ✓ communes n'ont pas donné de réponse (avis réputé favorable)
- ✓ communes ont répondu hors délai

Commentaire de la commission :

La commission regrette que les assemblées délibérantes des communes ne se soient pas toutes positionnées sur le projet. En effet, seules 30 communes parmi elles ont rendu un avis sur le projet, soit 37% sur l'ensemble des communes.

8. LES OBSERVATIONS RECUEILLIES

Communication du procès-verbal de synthèse et du mémoire en réponse

La synthèse des contributions du public ainsi que les remarques de la commission d'enquête ont été reprises dans le procès-verbal prévu, à cet effet, en vertu des textes légaux et réglementaires en vigueur. Ce dernier a été communiqué au pétitionnaire le 7 mai 2024.

Ce procès-verbal est structuré en différentes parties. Ainsi, il aborde les contributions du public relatives à plusieurs thèmes en première partie. Il poursuit sur des contributions qui ne mentionnent qu'un thème unique et/ou ont été

déposées par une association en partie II. Ce procès-verbal mentionne également les observations des personnes publiques associées et des personnes publiques consultées en partie III. Enfin, il comprend les remarques de la commission sur divers points du dossier en quatrième et dernière partie.

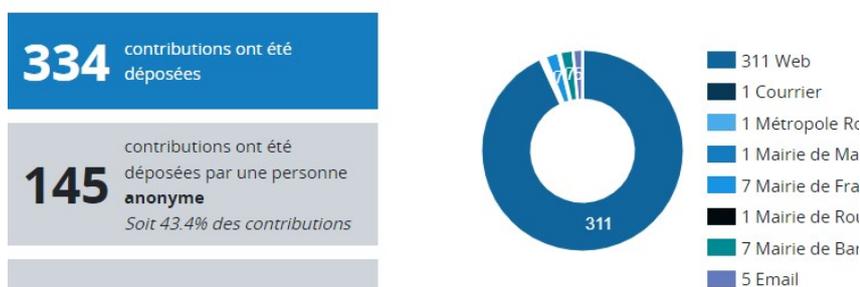
Afin de faciliter le rendu des réponses, le procès-verbal comprenait des espaces réservés au pétitionnaire. Le mémoire en réponse a ainsi été rendu le 22 mai 2024 par courriel.

9. ANALYSE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

Au total, la commission a classé et analysé 334 contributions, soit un total de 730 observations, qui ont toutes été reprises dans ce procès-verbal, lesquelles sont réparties comme suit :

- ✓ 311 contributions sur le registre numérique
- ✓ 5 contributions par courriel réintégré sur le registre numérique
- ✓ 17 contributions sur les registres "papier" réintégré sur le registre numérique
- ✓ 1 note ou courrier reçu ou déposé et annexé dans le registre papier

Par ailleurs, la commission a identifié 11 contributions en doublons. Ces dernières ont alors été « enlevées » de la synthèse tout en étant dénombrées.



Extrait des données issues du registre numérique

A Rappel sur l'anonymisation des contributions du public

Le règlement général sur la protection des données (RGPD) ne comporte pas d'obligation générale d'anonymisation. Il s'agit d'une solution, parmi d'autres, pour pouvoir mettre à disposition du public, le procès-verbal de synthèse des observations, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête dans le respect des droits et libertés des personnes.

Dans le cas de contributions déposées sur le registre numérique, ce procédé technique permet de contribuer en ligne, de manière anonyme, à l'enquête publique. Le fait de ne pas volontairement recourir à cette faculté, par une case à cocher, signifie que le contributeur a fait le choix que son nom apparaisse dans les documents.

Dans le cas de contributions déposées par courriels, les messages mentionnant le nom de leurs déposants sont considérés comme "publics", les autres sont considérés comme "anonymes".

Dans le cas des registres "papier", les contributions seront anonymisées au préalable, sauf volontés contraires du public. Une mention de la possibilité d'anonymisation était présente sur la page de garde de chaque registre papier.

B Numérotation, classement et traitement des contributions

La participation du public à l'échelle de ce projet a été essentiellement numérique. En effet, peu de personnes se sont déplacées aux permanences. Parmi l'ensemble des contributions, certaines évoquent des aménagements complémentaires ou développent de nouvelles propositions au projet. Quelques contributions affichent leur opposition totale ou partielle audit projet de PDM, et ce parfois sans en mentionner les raisons.

La commission a retenu treize thèmes au regard de l'ensemble des contributions du public. Bien souvent, ces dernières portent sur plusieurs thèmes, ce qui rend l'individualisation plus compliquée voire impossible parfois. Aussi, il a été décidé d'élaborer ce procès-verbal pour être le plus exhaustif possible, vis-à-vis du public et du pétitionnaire, et ce, en reprenant l'ensemble des contributions dans leur quasi intégralité. Les passages enlevés au sein des

contributions correspondent uniquement à des extraits de formules de politesse ou des propos sans importance pour le traitement du procès-verbal des observations du public.

Ainsi, les thèmes retenus sont :

- ✓ 01. « Piétons » soit 14 observations, ce qui représente 1,91% du nombre total de contributions.
- ✓ 02. « Vers plus de gratuité, vers plus d'accessibilité » soit 10 observations, ce qui représente 1,37 % du nombre total de contributions.
- ✓ 03. « Des modes de livraisons mieux adaptés » soit 6 observations, ce qui représente 0,82 % du nombre total de contributions.
- ✓ 04. « Ferroviaire » soit 7 observations, ce qui représente 0,96 % du nombre total de contributions.
- ✓ 05. « Combiner plus simplement les mobilités » soit 43 observations, ce qui représente 5,9 % du nombre total de contributions.
- ✓ 06. « Environnement et santé » soit 10 observations, ce qui représente 1,37 % du nombre total de contributions.
- ✓ 07. « Pistes cyclables » soit 242 observations, ce qui représente 33,15 % du nombre total de contributions.
- ✓ 08. « Hors sujet PDM » soit 14 observations, ce qui représente 1,91 % du nombre total de contributions.
- ✓ 09. « Houppesville » soit 26 observations, ce qui représente 3,56 % du nombre total de contributions.
- ✓ 10. Mesnil- Esnard soit 199 observations, ce qui représente 27,26 % du nombre total de contributions.
- ✓ 11. « Contre PDM » soit 14 observations, ce qui représente 1,9 % du nombre total de contributions.
- ✓ 12. « Stationnement » soit 81 observations, ce qui représente 11,10 % du nombre total de contributions.
- ✓ 13. « Transports en commun (TEOR, TRAM et bus) » soit 64 observations, ce qui représente 8,77 % du nombre total de contributions.

10. MEMOIRE EN REPONSE ET COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE

De manière générale, le mémoire en réponse transmis dans les délais, comporte de nombreuses réponses aux diverses observations du public. Il est parfois regrettable de constater une rédaction partielle à certains questionnements.

Afin de faire une présentation exhaustive des contributions, la commission a choisi de suivre leur ordre en les synthétisant parfois. Dans cette présentation, le public est en mesure de découvrir les commentaires de la commission suite aux contributions individuelles, ainsi que les réponses du pétitionnaire, présentées en vert pour faciliter la lecture. L'analyse sommaire de la commission sur les réponses du pétitionnaire est également présentée à la suite dans une couleur bleue.

A- Les contributions multithématiques du public

Contribution n°4

Par LE COGUIC Arnaud -Déposée le vendredi 29 mars 2024

« Bonjour, concernant le PDM, j'avais 4 suggestions : - réaliser un grand parking relais à proximité de Leroy Merlin Isneauville sur les parcelles ZA0014 et ZA0059 et organiser le terminus du bus F1 à cet endroit;

- concernant les bus FAST (ex F1), organiser des bus Fast express qui ne s'arrêtent que toutes les 4 ou 5 stations (idem RER express en Ile-de-France)

- remettre le terminus du bus F1 au Zénith, ce qui permettrait d'aller d'Isneauville au Zénith sans perte de charge au niveau du giratoire des Bruyères.

- continuer la réalisation de métros souterrains permettant de poursuivre la piétonnisation du centre-ville (ex: rue Saint-Eloi, rue G Leclerc jusqu'au boulevard Gambetta) »

Commentaire de la commission d'enquête

Cette contribution porte sur le développement des autres modes de transport sur différents axes importants du territoire métropolitain.

Réponse du pétitionnaire :

- P+R Leroy Merlin

Deux offres P+R existantes sur cet axe (Rouges Terres : 120 places – taux d'occupation : 55 %, Plaine de La Ronce : 80 places – taux d'occupation : 82 %)

Considérant la réserve de places disponibles, le 1er objectif est donc de mieux remplir ces capacités en rendant ces équipements plus attractifs (signalisation, communication, offres de mobilité complémentaires...) au-delà de capacités supplémentaires qui devront être trouvées sur le bassin Nord plus généralement (objectif: + 400 places à 2035/délibération P+R du 6 février 2023). La maîtrise du foncier, dans le contexte de l'objectif ZAN, est un paramètre complexe. Une stratégie de veille foncière a d'ailleurs été mise en place pour vigiler les opportunités. Le cas échéant, l'étude de la mise en ouvrage de ces deux P+R pourrait être envisagée.

- Fast express

Compte-tenu de l'absence d'aménagements pour les bus, ce n'est malheureusement pas la suppression de quelques arrêts qui vont permettre d'obtenir des temps de parcours très compétitifs. Le sujet de la sélection des arrêts se pose donc ; quel bon seuil ? En effet, les arrêts qui ne seraient plus desservis seraient, a priori, ceux pour lesquels la demande est faible. Les temps d'arrêts sont donc très réduits et les gains de temps minimes. Néanmoins, la métropole n'est pas fermée à la mise en œuvre d'expérimentations sur certains secteurs.

Par ailleurs, dans le cadre des études relatives au réseau de transports en commun 2035, est étudié le passage de la ligne F1 en TEOR. Ce passage en TEOR, imposera des aménagements complémentaires au profit de la compétitivité de la ligne (dont vitesse commerciale).

- Terminus F1 Zenith

Aujourd'hui, le T4 dessert le Zénith toutes les 8 minutes en heures de pointes et 12 minutes en heures creuses, avec une correspondance efficace et confortable avec le F1, au niveau du rond-point des Bruyères. Un doublon de l'offre T4 et F1 jusqu'au Zénith serait surdimensionné et coûteux au regard des besoins sur ce corridor.

Par ailleurs, une augmentation de la fréquence de 8 mn à 6 mn est prévue à la rentrée de septembre 2024.

- Métros souterrains

Ce sujet appartient à une réflexion plus globale sur l'évolution de l'architecture du réseau de transport en commun structurant (Tramway/TEOR) dans son ensemble, de manière à allouer les moyens où ça pousse le plus en termes de demande. Une étude d'opportunité est en cours afin d'arrêter un scénario global d'évolution qui pourra par la suite être confirmée en faisabilité, afin de considérer les contraintes infrastructurelles.

Analyse de la commission d'enquête

La réponse apportée est claire et argumentée.

Contribution n°5

Par David - Déposée le mardi 02 avril 2024

« D'une manière générale, le PDM MRN est d'une grande qualité. On peut ne pas être d'accord avec toutes les orientations mais les travaux réalisés sont remarquables. En revanche, il n'est pas assez relayé et utilisé pour étayer la politique de mobilité du territoire.

Sur le TOME 4 : Plan d'actions VEL-01-2 Mettre à l'étude le tracé qui permettrait de connecter Saint Aubin Celloville à l'aéroport de Boos via les chemins et une route d'accès à l'aéroport existante. Le défi réside dans la traversée de la RD 95 avec un ouvrage d'art. Plusieurs bénéfices à ce tracé.

- En plus de Saint Aubin Celloville, 3 communes (Gouy, Ymare, et Quevreville la poterie) peuvent rejoindre Saint Aubin Celloville pour rejoindre la piste REV Boos - Franqueville

- L'aéroport de Boos pourrait recevoir des services de type vélos Cargos pour livrer des repas, des colis... toute l'infrastructure de stockage (Sec et Frigorifique) est disponible i.e LOG.02

- Une Station Lovelo - Un P+R avec station Lovélo pourrait être installé pour faciliter le report modal vers la ligne de bus.

- Une répartition aux commerces et services équitables entre Boos et Franqueville

- Un centre d'apprentissage à la pratique du vélo... Cette infrastructure s'inscrit parfaitement dans la logique de quadriller le territoire.

VEL-01-3 Appliquer les préconisations immédiatement et permettent un écoulement fluide entre la piste cyclable du lycée Galilée, la nouvelle piscine et la piste cyclable de Belbeuf. TC.06 (A créer) - Open payment sur l'ensemble du réseau TC Simplifier l'accès à l'offre de Transport en commun en généralisant la Technologie OPEN paiement. La carte bancaire devient le titre de Transport. Plus besoin d'acheter son ticket aux distributeurs, en gare, à la montée du bus.... Un simple top sur le valideur et l'achat et la validation sont effectués simultanément. Permettre la multi-validation (Plusieurs TAP possibles pour voyager en Groupe ou en famille) et permettre les faction de capping mensuel (Meilleur tarif garanti payé par prélèvement bancaire à la fin du mois) TC.07 (A créer) - Taxi à la demande pour les abonnés ASTUCE sur réservation - SERVICE PREMIUM Pour répondre à la demande des personnes périurbaines qui sortent le WE et qui ne peuvent pas rentrer chez eux tard le soir INTER.01-2 Créer un P+R sur le parking de l'aéroport de Boos, mettre de l'information en temps réel sur les temps de parcours comparé, les coûts. INTER.01 Le budget est de 32 000 000 € pour 3000 places de stationnement supplémentaires soit un peu plus de 10 000€ la place. A quelques Euros près, c'est proche du coût de réalisation pour l'aire de covoiturage de Tourville (459.200€ pour 49 places soit 9371€ la place). Ces infrastructures sont nécessaires eu égard à l'évolution des usages néanmoins il est nécessaire d'inscrire dans les recommandations de construire moins cher et plus sobrement. Ex. : Le parking de Tourville la Rivière aurait pu servir de Parking de co-voiturage et une passerelle pour piétons aurait pu être construite pour franchir la voie d'accès et de sortie de l'autoroute pour rejoindre une aire d'embarquement / dépose sécurisée. En plus, cela fait marcher :-)

STAT.01 Communiquer et sensibiliser le grand public et les commerçants autour du stationnement >>> S'appuyer sur les travaux du CEREMA. STAT.03 Par défaut, refuser toutes les demandes de construction de places de stationnement en voirie dans les communes ou les lotissements, les rues et routes sont existantes. Pourquoi : La réfection des rues, des routes ou des lotissements offrent des opportunités de création de places qui n'ont pas lieu d'exister. Il y a toujours une bonne raison pour créer des places de stationnement devant chez soi en faisant la demande à Madame/Monsieur Le maire... Pour aider les Maires des petites communes, créer une équipes d'ASVP communautaire qui viendrait constater et mettre des amendes pour tous les véhicules garés en infraction sur les trottoirs ou les voitures ventouses. L'affectation des recettes iraient à l'aménagement des voiries pour favoriser la marche et aménager des voies pour les personnes en situation de handicap. VOIT.01-1 Mettre le service de Co-voiturage ainsi que le Paiement du Stationnement en voirie et en ouvrage dans la même application MaaS. Les usagers doivent voir l'ensemble des services depuis la même application. Leur offrir la possibilité de ne pas utiliser certains services. VOIT.01-4 (A créer) Rajouter de la gamification pour encourager l'usage du service. LOG.02-6 Utiliser le service DiaLog. C'est une plateforme d'état (DGTIM) qui permet de numériser la réglementation de circulation routière. <https://dialog.beta.gouv.fr/> ACC.01 Mettre tous les services de mobilités : co-voiturages, stationnement, vélos, Taxis.... INCLUS.06 (A créer) Mettre une carte bancaire Mobilité inclusive pour regrouper toutes les mesures dans un seul support »

Commentaire de la commission d'enquête

Cet habitant de la MRN souligne la qualité du PDM tout en faisant des remarques et des suggestions qui en substance sont les suivantes :

Le vélo : - Création d'une liaison St Aubin Celloville/aéroport de Boos via la piste REV Boos/Franqueville en y associant les communes de Gouy, Ymare et Quevreville. - Suggestion de mise en place de vélos cargo pour transport fret aéroport/communes. (VEL.01-2) - Création d'une liaison lycée Galilée/piscine/piste cyclable de Belbeuf. - Création d'un P+R (parking aéroport) et d'une station Lovélo attenante. (VEL.01-3)

Le stationnement : - Interdire la création de nouveaux stationnements dans les rues des communes, en particulier rurales. - Maîtriser les coûts de construction des nouvelles aires de covoiturage (Tourville la Rivière par ex) ou de P+R (à ce jour 10 000€ coût moyen de la place de parking).

L'accompagnement : - Création d'un centre d'apprentissage déplacements à vélo.- Open paiement : utilisation de sa seule carte bleue pour payer tous les déplacements (plus de ticket) et/ou création d'une carte bancaire "Mobilité Inclusive". (ACC.02) - Service Dialog : numérisation des arrêtés de circulation et de stationnement qui sont lisibles par les usagers via l'application (facilitation des déplacements).- Sensibiliser aux problématiques du stationnement en s'appuyant sur les travaux du CEREMA.- Améliorer l'application MaaS au service des usagers (ajouter le covoiturage par ex). (ACC.01)

Quelle est la position de la Métropole Rouen Normandie (MRN) face à ces propositions ?

Réponse du pétitionnaire :

Vélo

Liaison St Aubin Celloville/aéroport de Boos

La mise en œuvre du Plan Vélo 2035 de la MRN (délibération du Conseil du 13/11/2023), permettra une liaison cyclable structurante entre Saint-Aubin-Celloville et l'aéroport de Boos via :

-L'itinéraire REV n°8 entre Bonsecours et La Neuville Chant d'Oisel.

-Un itinéraire RIV, à travailler avec les élus locaux, associations et habitants, connectant Saint-Aubin-Celloville, Gouy et Quévreville la Poterie.

De la même manière, il sera étudié un aménagement de type RIV sur la RD7, permettant de connecter le lycée Galilée/ piscine/ Belbeuf à l'itinéraire REV n°8.

Vélos cargo

La charte métropolitaine de logistique urbaine durable, co-construite avec les acteurs économiques et institutionnels et les citoyens du territoire, qui sera proposée à l'approbation du Conseil Communautaire du 17/06/2024, contient une action visant la poursuite du développement de la cyclo-logistique sur le territoire et traitant de ce sujet (étude d'opportunité de création de places de stationnement/livraison dédiées aux vélos-cargos). Le cas de l'aéroport et sa desserte logistique sera regardée à ce titre.

Station Lovélo (aéroport)

Les coûts d'investissement et de fonctionnement d'une station LOVELO « fixe » sur ce secteur seraient disproportionnés au regard des besoins du secteur. Néanmoins, en complément de la station LOVELO « fixe » de Rouen, la MRN travaille à créer des points relais qui seraient portés par les communes. Les Plateaux Est sont identifiés comme potentiels points relais.

- Stationnement

Aéroport (P+R)

Un P+R au niveau de l'aéroport existe déjà. Celui-ci a été mis en service en mai 2023 et est actuellement desservi par la ligne 13.

Sur ce secteur, la stratégie de rabattement s'articule autour de la ligne F5, beaucoup plus structurante, et des deux P+R déjà existants : Haut Hubert 38 % d'occupation moyenne et Parcs de Loisirs/Barreau Malot 52 % d'occupation moyenne en 2023. Malgré les réserves de capacité restantes, dans une logique pragmatique (ZAN, foncier contraint, coût), la MRN étudie l'extension de ces deux P+R.

Interdiction création nouveaux stationnements communes

La compétence du pouvoir de police de la circulation et du stationnement appartient aux maires.

Néanmoins, au travers de ses compétences propres (voirie, parc de stationnement, ...), la Métropole tend à optimiser le stationnement, levier fort des politiques de mobilités.

Par ailleurs, l'approche complexe du stationnement est à considérer en fonction de l'armature urbaine du territoire. Dans les zones rurales, la dépendance à la voiture est et restera importante. Au-delà de la problématique du stationnement, il convient de mieux accompagner l'usage de la voiture et d'organiser une meilleure intermodalité voiture/transports en commun/train/vélos.

Maitrise cout aires de covoiturage/P+R

L'optimisation financière des aménagements des aires de covoiturage/P+R est un enjeu pour la MRN, à la recherche d'un équilibre permanent entre des coûts d'acquisitions foncières, des aménagements nécessaires à sa fonctionnalité (barriérage, éclairage, surface) et à son attractivité (services connexes de mobilité). On peut d'ailleurs noter que les fonciers les plus pertinents pour ce type d'équipement sont situés dans des zones en forte tension foncière, ce qui peut de prime abord expliquer un coût d'acquisition conséquent. Pour information, le coût moyen d'une place de stationnement en rabattement est de l'ordre de 8 000 € (acquisitions foncières comprises).

- Accompagnement

Centre d'apprentissage déplacement vélos

Aujourd'hui, la station Lovélo propose des formations/ateliers de remise en selle. Ces ateliers se déroulent en deux temps avec une partie théorique (discussion et code du guidon) et une partie pratique (mise en circulation) en vélo Lovélo.

En parallèle, la MRN accompagne les établissements scolaires, extra scolaires, les structures jeunes en mettant à disposition une flotte de vélos et déploie le dispositif « Savoir rouler à vélo ».

Application MaaS

Le développement d'une application MaaS est en cours. Celle-ci permettra de concentrer toutes les informations relatives aux services de mobilité, de les réserver, de les payer et d'être facturé via un seul compte et un seul support, incluant les TC, vélo, stationnement, P+R, train (via intégration tarifaire), taxis, covoiturage.

Open paiement

L'open paiement n'est pas encore déployé sur le réseau Astuce. Cependant, le réseau dispose déjà d'une solution de paiement à bord par carte bancaire, avec délivrance d'un reçu faisant office de titre de transport. Le renouvellement à moyen terme du système billettique du réseau Astuce occasionnera une réflexion sur l'intégration d'une véritable solution d'open paiement.

Service dialog

Le pouvoir de police de circulation et du stationnement est une prérogative des communes.

Sensibilisation problématique stationnement

Levier fort des politiques de mobilité, une meilleure sensibilisation autour du stationnement est donc nécessaire. Dans ces circonstances, la MRN va créer une culture partagée autour du stationnement (STAT. 01) via :

- un « observatoire du stationnement » pour objectiver la situation (nombres de places, statut, ...)
- un comité stationnement pour partager, échanger et agir avec toutes les parties prenantes,
- une sensibilisation et communication plus grand public.

Analyse de la commission d'enquête

La réponse apportée est claire et argumentée. La position générale de la MRN est assez « ouverte » sur les propositions voire il est noté que certaines actions sont déjà en cours de réalisation.

Contribution n°6

Par Anonyme - Déposée le mardi 02 avril 2024

« Habitant de Franqueville-Saint-Pierre, lotissement du Val Thierry, j'ai quelques suggestions concernant le Plan de Mobilité : - parking vélo au Sivom du Mesnil-Esnard. - piste cyclable sécurisée le long de la côte de Saint-Léger pour pouvoir ensuite emprunter la voie le long du Robec, pour rejoindre la gare de Rouen. - une vraie piste cyclable le long du Boulingrin (et pas une voie partagée avec le bus : pas rassurant!) - possibilité d'emprunter le F5 avec son vélo (non électrique) sans contrainte horaire pour pouvoir remonter de Rouen vers Bonsecours, Mesnil-Esnard, Franqueville-Saint-Pierre. »

Commentaire de la commission d'enquête

Cette personne, qui veut pouvoir se déplacer à vélo entre Franqueville et la gare de Rouen, propose ces aménagements : Parking vélo à Mesnil-Esnard, piste cyclable dédiée côte de St Léger, piste cyclable dédiée le long du Boulingrin (et non plus partagée avec le bus pour + de sécurité) et possibilité de pouvoir prendre le F5 avec son vélo (non électrique) pour remonter sur le plateau Est. Quelle position la MRN adopte-t-elle ?

Réponse du pétitionnaire :

- Parking vélo Mesnil-Esnard

Des abris couverts sont installés aux abords des sites culturels, sportifs et touristiques appartenant à la Métropole ou d'intérêt métropolitain accueillant un public intercommunal (*Plan vélo 2035 de la MRN*)

- Piste dédiée Saint-Léger

Projet itinéraire Réseau Express Vélo n°9 : Canteleu-Saint-Léger-du-Bourg-Denis (11,5 km) (*Plan vélo 2035 de la MRN*).

- Piste dédiée Boulingrin (pas partagée bus)

L'emprise de la voirie n'était pas suffisante au regard de la superposition des fonctions sur cet axe (contre allée, stationnement, trottoirs, alignements d'arbres, ...).

- Vélo dans F5

Dans le but de favoriser l'intermodalité, la Métropole et Réseau Astuce ont mis en place un dispositif "VELO+BUS" grâce à un système d'accrochage sécurisé des vélos dans les bus des lignes F1, F2 et F5. La charge de fréquentation impose d'ouvrir cette possibilité sur des plages horaires définies, avec moins de voyageurs. En effet, la charge des lignes structurantes aux heures de pointes est difficilement conciliable avec la « circulation » du vélo pour entrer, le garer, sortir du bus, et de la gêne occasionnée en cas d'intempérie (contact des roues avec d'autres usagers), ... Les vélos pliants sont autorisés dans les bus, TEOR et métro sans contraintes particulières, à condition d'être muni d'un titre de transport valide.

Analyse de la commission d'enquête

La MRN détaille bien sa réponse afin d'informer le public sur les secteurs dans lesquels des aménagements supplémentaires ne sont pas envisageables. Elle répond aussi sur les actions déjà mises en œuvre.

Contribution n°31

Par ANNE Xavier - Déposée le lundi 08 avril 2024

« Belbeuf a perdu une grande partie de ses bus en 20 ans ! De ce fait, seule la voiture permet de sortir le soir, d'aller au cinéma ... ou de faire ses courses. Du fait de la chasse aux voitures en ville, j'ai déplacé mes achats chez AMAZON pour ne plus galérer dans cette ville qui ne veut plus de nous. La Métropole est devenue le meilleur ambassadeur d'Amazon au détriment du commerce local. Sans oublier que le centre-ville accueillant les mêmes chaînes que dans les galeries marchandes, plus besoin d'aller en ville : on y retrouve les mêmes boutiques ... et sans payer de parking ! Dommage pour le commerce de centre ville ... tué par la Métropole et ses décisions dogmatiques, anti seniors et anti familles ... »

Commentaire de la commission

La contribution évoque la situation de Belbeuf qui ne dispose plus d'autant de bus que précédemment. La MRN a-t-elle envisagé de renforcer les transports collectifs dans ce secteur ?

Réponse du pétitionnaire :

- Renforcement TC Belbeuf

La dernière recomposition du réseau de transports en commun de 2022, a permis d'analyser et d'adapter l'ensemble du réseau géré par Transdev.

Concernant la ligne 13, Belbeuf a en effet vu son offre évoluer au regard :

- du peu de fréquentation de la ligne,
- du profil des usagers, 40 % sont des scolaires restant sur le plateau Est,
- du nombre de personne impacté par la correspondance vers Rouen, une cinquantaine quotidiennement.
- d'une offre complémentaire : Filo'r + une ligne scolaire (ouvert à tous les usagers du réseau Astuce).

L'offre en transports en commun est donc jugée adaptée à une commune de 2 300 habitants telle que Belbeuf.

Cette évolution de l'offre sur Belbeuf (diminution de l'offre) a été réinjectée ailleurs. Pour rappel, la recomposition du réseau 2022, c'est :

- 10 millions d'offre annuelle supplémentaire,
- un meilleur quadrillage du territoire,
- 4 nouvelles lignes FAST.
- une meilleure amplitude horaires des lignes TRAM, TEOR et FAST.

Analyse de la commission d'enquête :

La MRN a mis en place d'autres moyens de transports collectifs notamment le Filo'r. Le redéploiement de l'offre a d'ailleurs été analysée lors de la recomposition du réseau 2022. La question restée en suspens est de savoir si la faible fréquentation est induite par l'inexistence réelle de la demande ou par une inadéquation de l'offre aux besoins quotidiens. Sur ce point, la MRN n'apporte pas d'éléments supplémentaires.

Contribution n°33

Par Anonyme - Déposée le mardi 09 avril 2024

« La mise à disposition de vélo à assistance électrique en libre service est nécessaire pour les développer sur les communes autour de Rouen (Bonsecours, Mensil-esnard, Franqueville, Bihorel, mont saint aignan, etc...) et il est nécessaire de fournir un service de vélo libre service sur ces communes qui soit uniforme sur l'ensemble du territoire métropolitain pour favoriser les déplacements ! »

Commentaire de la commission

La mise à disposition de vélos à assistance électrique en libre-service est nécessaire pour en développer l'utilisation sur les communes proches ou limitrophes de Rouen. La contribution est favorable à cette partie du projet de PDM.

Réponse du pétitionnaire :

- VLS Plateau Est

Cette dernière année, le service VLS (Lovélo courte durée) a vu son offre augmenter considérablement avec un maillage plus dense sur la commune de Rouen et une extension de son périmètre sur les communes de Petit Quevilly, Sotteville-Lès-Rouen et les sites universitaires.

Pour ces nouvelles communes, la fréquentation des stations reste pour le moment faible malgré une géographie propice à l'usage du vélo (service à faire connaître ? manque d'aménagements cyclables ?).

Par conséquent, avant d'étendre ce service, aux coûts de fonctionnement importants, à d'autres communes, la MRN souhaite capitaliser sur cette première extension hors de l'hyper centre, et d'ajuster sa stratégie sur le sujet.

Concernant le choix du type de vélo, la MRN a souhaité une approche complémentaire de ses services de locations avec :

- des vélos exclusivement mécaniques pour le service de VLS Lovélo Courte durée, répondant à des usages plutôt urbains, ponctuels et de courte distance.

- des vélos à assistance électrique, pliants et spécifiques pour le service Lovélo Longue durée, répondant à des usages urbains et périurbains, pendulaires, intermodaux et de moyenne distance.

Analyse de la commission d'enquête

Conformément à ses ambitions, la MRN encourage le développement de la pratique cycliste. Pour ce faire, elle tend à proposer le service Lovélo courte durée, dont le succès actuel est plutôt mitigé, ainsi que différentes catégories de vélos complémentaires entre elles. Cette démarche correspond bien à l'esprit même des actions à inscrire dans le plan de mobilité. Il s'avère effectivement utile de se demander si la demande faible de ce service s'explique par un manque d'information ou une inadéquation des secteurs visés.

Contribution n°34

Par Anonyme - Déposée le mardi 09 avril 2024

« Développement des transports en commun efficaces et accessibles : Renforcement des lignes de bus existantes, extension du réseau de tramway, amélioration de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Promotion des modes de déplacement doux : Aménagement de pistes cyclables sécurisées, création de zones piétonnes dans le centre-ville, installation de stations de vélos en libre-service.

Transition vers la mobilité électrique : Installation de bornes de recharge pour véhicules électriques dans les parkings publics et les lieux stratégiques, subventions pour l'achat de véhicules électriques pour les résidents.

Mise en place de zones à faibles émissions : Création d'une zone à faibles émissions dans le centre-ville, interdiction des véhicules les plus polluants dans cette zone.

Optimisation de la gestion du trafic : Utilisation de systèmes de gestion du trafic intelligents pour réguler les feux de circulation, mise en place de mesures de modulation de la vitesse sur les axes principaux.

Encouragement au covoiturage et au partage de véhicules : Promotion des applications de covoiturage, création de zones de stationnement réservées aux véhicules en covoiturage. Intégration des nouvelles technologies : Expérimentation de navettes autonomes dans certaines zones de la ville, utilisation de capteurs pour collecter des données sur le trafic et les déplacements.

Planification urbaine axée sur la mobilité : Favoriser le développement de quartiers mixtes avec des commerces, des services et des logements proches les uns des autres, réaménagement des espaces publics pour favoriser la marche et le vélo.

Participation citoyenne et sensibilisation : Organisation de réunions publiques pour recueillir les avis des habitants sur les projets de mobilité, campagnes de sensibilisation sur les avantages des modes de transport durables.

Mesure de l'impact et adaptation continue : Suivi régulier de la qualité de l'air, de la congestion routière et de l'utilisation des modes de transport alternatifs, ajustement des politiques en fonction des résultats obtenus. »

Commentaire de la commission :

La contribution propose différentes actions. Comment se positionne la MRN par rapport à ces dernières ?

Réponse du pétitionnaire :

- Renforcement TC

Pour rappel, un « saut d'offre » important a été permis grâce la recomposition du réseau 2022 :

- 10 millions d'offre annuelle supplémentaire,

- un meilleur quadrillage du territoire,

- 4 nouvelles lignes FAST.

- une meilleure amplitude horaires des lignes TRAM, TEOR et FAST.

En complément, une nouvelle ligne TEOR T5 sera mise en service fin 2025, permettant de relier la rive gauche au campus de Mont Saint-Aignan, via le quartier Flaubert.

Par ailleurs, une réflexion plus globale sur l'évolution de l'architecture du réseau de transport en commun structurant (Tramway/TEOR) dans son ensemble, de manière à allouer les moyens où la demande est la plus forte est en cours. Une étude d'opportunité est en cours afin d'arrêter un scénario global d'évolution qui pourra par la suite être confirmée en faisabilité, afin de considérer les contraintes infrastructurelles (TC.03-2).

Suite à l'attribution de la nouvelle Délégation de Service Public (DSP) début 2026 du réseau de transports en commun, une nouvelle recomposition du réseau pourra être étudiée.

- Modes de déplacements doux

Outre le volet « vélos » du PDM, fixant les grandes orientations autour du vélo, le Plan vélo 2035 de la Métropole Rouen Normandie, voté par la Métropole en novembre 2023, a permis une traduction plus opérationnelle de la politique cyclable métropolitaine. En complément, la MRN souhaite travailler à son pendant « marche à pied » pour tendre vers un territoire marchable (EP. 02)

- Mobilité électrique

La Métropole s'est fixée l'objectif de déployer 400 points de charges sur l'espace public d'ici 2026. La MRN travaillera à une nouvelle programmation post 2026 (Délibération PDIR du Conseil du 13/12/2021).

Parallèlement, les P+R et les parkings métropolitains sont en cours d'équipement de bornes de recharges.

Dans le cadre de la mise en place de la ZFEm, une enveloppe 40 M€ aides a été votée par la MRN à l'accompagnement financier pour le renouvellement des véhicules des particuliers, avec près de 8 M€ attribués mi-2024. L'aide ne concerne pas exclusivement les véhicules électriques.

- ZFEm

Déjà en place sur 13 communes de la MRN pour les vignettes 4, 5 et NC. Le passage à la vignette 3 a été repoussé du fait de l'amélioration de la qualité de l'air depuis 3 ans, mais la MRN et Atmo Normandie restent vigilants sur la poursuite de l'amélioration et l'évolution réglementation européenne vers 2030, qui pourrait abaisser les seuils.

Une enveloppe 40M€ aides a été votée par la MRN à l'accompagnement financier pour le renouvellement des véhicules des particuliers, avec près de 8 M€ attribués à la mi-2024.

- Gestion du trafic

La gestion dynamique du trafic est déjà effective sur la MRN. Cette gestion est assurée via le PCRT pour faire face à diverses problématiques de circulation. Celui-ci tend à évoluer vers un hyperviseur, permettant ainsi une meilleure supervision de la mobilité, une dimension plus prédictive et donc une adaptation en temps réel.

- Covoiturage et partage des véhicules

Aujourd'hui la MRN prône le partage et l'usage collectif de la voiture particulière et dispose déjà de plateformes de covoiturage ; BlaBlaCar Daily (ex Klaxit) et Covoit'ici (Voit.01-1).

Par ailleurs, la MRN dispose déjà de 276 places de covoiturage (Aire de l'Antenne (Grand Couronne) 64 pl - Aire des Essarts (Grand Couronne) 63 pl - Aire de l'aéroport (Boos) 100 pl - Aire de Tourville la Rivière 49 pl) et s'inscrit d'une stratégie interterritoriale du covoiturage, avec les concours de EPCI du bassin de mobilité Cœur Vallée de Seine (INTER.02-2).

Concernant le véhicule/navette autonome, les expérimentations Rouen Normandy Autonomous Lab (RNAL) ont permis de tester des technologies qui confirment la faisabilité technique, mais le niveau de maturité reste néanmoins limité avec des obligations d'équipements très onéreux qui ne permettent pas, dans des conditions budgétaires acceptables un passage à l'échelle métropolitaine. Cependant la MRN reste en veille sur le sujet, notamment sur les perspectives automatisées des véhicules de transports collectifs.

- Planification urbaine

La MRN révisé actuellement ses documents de planification tels que :

- SCOT-AEC : arrêt du projet courant 2025

- PLUi : arrêt du projet courant 2025

Outre l'intégration du PDM 2035 à ces documents, leurs révisions permettront de faire évoluer la stratégie, les orientations et les actions mobilités en cohérence avec le futur projet de territoire.

- Participation citoyenne

Outre les concertations préalables réglementaires aux grands projets, la Métropole s'appuie sur sa plateforme JeParticipe pour informer, concerter et coconstruire les projets avec les habitants et usagers du territoire.

<https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr/>.

Pour la grande majorité des projets d'aménagement de l'espace public ou de transports en commun, des réunions publiques, des marches exploratoires, des visites terrain sont organisées.

En parallèle, la MRN travaille avec le Conseil de Développement Durable, et plus particulièrement avec le Comité des Partenaires Mobilités qui a contribué et émis un avis sur le PDM.

Enfin, la MRN travaille à la création de Comité de lignes pour dialoguer et proposer des solutions adaptées en fonction des lignes de transports en commun.

- Mesure de l'impact et adaptation continue

Sur la qualité de l'air, c'est déjà le cas avec un suivi continu grâce aux 7 stations localisées sur le territoire.

Mise en place d'un comité d'experts par l'Etat en cas de pics de pollution, incluant la MRN pour déclenchement de la gratuité du réseau Astuce lors des pics.

Concernant la mobilité, la MRN dispose de plusieurs sources de données pour adapter ses politiques en fonction des résultats obtenus. Le plus structurant d'entre eux est l'EMD (Enquête Ménage Déplacements) réalisée tous les dix ans selon une méthode certifiée par le CEREMA. La prochaine EMD est prévue à ce stade en 2026/2027 afin de mettre à jour les données obtenues lors de l'enquête de 2017 (budget : environ 1.7 M€).

En dehors de cette enquête structurante, la MRN dispose de données régulières et arrivant en continu qui lui permettent de mesurer l'évolution du trafic routier (réseau des boucles de comptages et compteurs routiers reliés au Poste central de régulation du trafic), l'évolution de la fréquentation du réseau Astuce (évolution des validations, nombre de voyageurs, ligne par ligne, par période...) ainsi que l'évolution de la pratique cyclable (actuellement une trentaine de

compteurs sont en place, et il est prévu d'atteindre une cinquantaine d'ici 2026). Les données de ces compteurs vélo sont disponibles en open data.

Enfin, en fonction des besoins, des difficultés rencontrées ou des projets mis en œuvre, des comptages et enquêtes qualitatives ponctuelles peuvent être réalisés.

Analyse de la commission d'enquête

Cette réponse est très complète et informe le public de l'état dans lequel se trouve certaines études ou actions ciblées. Compte tenu de la réponse à la question précédente sur le système Lovelo courte durée, il paraît étonnant que la MRN n'ait pas fourni de plus amples informations sur l'aspect « *Plan vélo 2035 de la Métropole Rouen Normandie, voté par la Métropole en novembre 2023* », qui « *a permis une traduction plus opérationnelle de la politique cyclable métropolitaine* ». En effet, la traduction plus opérationnelle de cette politique laisse à penser qu'une enquête auprès des usagers et citoyens a été menée pour connaître les raisons de la faible utilisation du service.

Contribution n°35

Par Marcotte Alain - Déposée le mardi 09 avril 2024

« *Il manque une passerelle ou quelque chose de la sorte, pour les piétons, voire les cyclistes pour relier la rive gauche avant (coté Paris) le Pont aux Anglais (ou viaduc d'Eauplet).* »

Commentaire de la commission

Il s'agit d'une demande de passerelle pour les piétons, voire les cyclistes pour relier la rive gauche avant (coté Paris) le Pont aux Anglais (ou viaduc d'Eauplet). Cette demande est-elle techniquement réalisable pour la MRN ?

Réponse du pétitionnaire :

Il est prévu d'étudier l'opportunité et la faisabilité d'une nouvelle traversée fluviale à l'Est du Pont Mathilde (faisceau à définir) d'ici 2025 – Action TC.03-4 du PDM.

Analyse de la commission d'enquête

La proposition de la MRN s'oriente davantage vers un transport fluvial et non pas terrestre supplémentaire.

Contribution n°36

Par Anonyme - Déposée le mardi 09 avril 2024

« *- Convertir certaines lignes TEOR en tramway (au moins pour l'axe commun entre le Mont-Riboudet et le CHU), - Accroître davantage la verticalité des lignes sans passer par le centre-ville de Rouen, - Pour inciter davantage de personnes à prendre les transports en commun, élargir la gratuité le week-end dans un premier puis, généralisation à moyen terme à toute la semaine, - prolonger la ligne TEOR (T2) jusqu'au centre commercial du Houlme. ou créer une ligne plus régulière sur l'axe Malaunay-Le Houlme via la Route de Dieppe.* »

Commentaire de la commission

Plusieurs propositions sont faites dans cette contribution comme convertir certaines lignes TEOR en tramway, prolonger la ligne TEOR (T2) jusqu'au centre commercial du Houlme, accroître la verticalité des lignes sans passer par le centre-ville de Rouen. Il est également demandé la gratuité le week-end et la généralisation à moyen terme pendant la semaine. Ces propositions vous semblent-elles envisageables ?

Réponse du pétitionnaire :

- *Convertir TEOR en tramway*

Ce sujet appartient à une réflexion plus globale sur l'évolution de l'architecture du réseau de transport en commun structurant (Tramway/TEOR) dans son ensemble, de manière à allouer les moyens où la demande est la plus forte. Une étude d'opportunité est en cours afin d'arrêter un scénario global d'évolution qui pourra par la suite être confirmée en faisabilité, afin de considérer les contraintes infrastructurelles (TC.03-2)

- *Prolongement ligne T2 Le Houlme*

Une étude avait à l'époque écarté cette possibilité, ne générant pas à une fréquentation suffisante et en risquant de surcroît de fragiliser la ligne actuelle, dans un contexte de concurrence et de complémentarité vis-à-vis d'un transport ferroviaire plus compétitif en temps de parcours (Gare de Malaunay-Le Houlme-Gare de Rouen : 8 minutes).

Le projet d'intégration tarifaire au 1er septembre 2024 (action TC.05-3) permettra aux résidents métropolitains d'utiliser le train dans le périmètre métropolitain avec un abonnement Astuce. Un élargissement aux titres à décompte ou unitaire sera envisagé dans un second temps.

- *Verticalité des lignes*

C'est le sens de la recomposition du réseau qui a été opérée en 2022, ce nouveau réseau permettant de passer d'un réseau en « étoile », dont le principe consistait à faire passer la majorité des lignes par Rouen, à un réseau en « quadrillage » avec des lignes transversales et des correspondances efficaces pour :

Créer des nouvelles liaisons directes pour un réseau plus simple d'utilisation,

Limiter la saturation en proposant plusieurs solutions de transport en évitant de repasser systématiquement par le cœur du réseau <https://www.reseau-astuce2022.fr/avant-apres-carto-dynamique/> (exemple lignes transversales F6, F8, 14...)

- Gratuité week-end et généralisation pendant la semaine

Des réflexions sont engagées pour créer de nouvelles « tranches » de gratuité. La gratuité totale imposerait de compenser 32 millions d'euros de recettes de billetterie (2023) + 18 millions de TVA à payer chaque année (La Métropole Rouen Normandie est actuellement exonérée de TVA ; ses recettes doivent au moins représenter 10% de l'ensemble de ses dépenses) + 20 millions nécessaires pour renforcer l'offre (hausse de fréquentation), avec un taux versement mobilité (contribution due par les employeurs qui embauchent plus de 10 salariés et permettant de financer les transports en commun) plafonné par la loi à 2 % pour le territoire de la Métropole Rouen Normandie.

Outre de nouvelles « tranches » de gratuité, la MRN étudie la mise en place de la tarification solidaire (Action INCLUS.01).

Analyse de la commission d'enquête

La réponse de la MRN est complète et démontre les réflexions en cours pour encore mieux adapter l'offre de transports collectifs, leur transversalité et leur complémentarité. La réponse sur le prolongement de la ligne T2 Le Houlme est intéressante mais il serait peut-être utile pour la MRN de s'interroger sur la mise en œuvre d'un sondage ou d'une enquête sur l'éventuel intérêt des habitants de cette commune et de ses environs pour actualiser l'étude menée « à l'époque ». La commission ne détient pas d'information supplémentaire sur la date de cette étude et il est flagrant de constater le changement contemporain des habitudes de déplacement compte tenu des coûts induits par ces derniers. En outre, là encore, une nouvelle information sur le service existant dans ce secteur pourrait peut-être « booster » son utilisation et satisfaire les attentes.

Contribution n°38

Par Le Boulanger Christophe - Déposée le mardi 09 avril 2024

« Ce plan est bon mais pourrait être plus ambitieux et innovant : il en serait plus performant : Pour réduire la voiture individuelle proportionnellement à la densité de population, développer l'intermodalité c'est à dire pouvoir laisser son vélo ou sa voiture à un arrêt de bus ou de train. Un ticket de transport unique doit intégrer cette possibilité. Utiliser tout le réseau ferré en ajoutant des haltes et des gares dans chaque commune où passe une voie ferrée, y compris celles aujourd'hui réservées au trafic de marchandises : vallées du Cailly , de l'Austreberte et du Robec ; bords de Seine, d'Amfreville la Mivoie au Val de la Haie, de Oissel à Moulineaux, et au Sud, Elbeuf , St Aubin et Cléon, et de Tourville à Charleval. Repenser le service de bus de nuit pour les retours, mais aussi pour les marchés et à l'occasion des principales manifestations. Pour les livraisons, le « dernier kilomètre » n'est pas traité : des plateformes proches des commerces et des entreprises rassemblent et mutualisent les livraisons par quartier. Il faudrait donc en contrepartie réduire certaines dépenses : En priorité abandonner le projet d'autoroutes A133-A134, et étaler l'équipement du parc des bus à l'hydrogène tant que l'électricité renouvelable correspondante n'est pas produite sur place. S'il y a moins de voitures en ville, le projet de ZFE n'a plus d'urgence. Il vaut infiniment mieux acheter un vélo et un abonnement de transport en commun qu'une nouvelle voiture. »

Commentaire de la commission

Cet habitant de la MRN souligne la qualité du PDM tout en faisant des remarques et des suggestions. Ces propositions sont-elles toutes ou en partie réalisables ?

Réponse du pétitionnaire :

- Intermodalité

Concernant les parkings de rabattement, l'objectif fixé est de **3 000 places supplémentaires**, à répartir sur l'ensemble du territoire. Outre les capacités de stationnement en P+R, la MRN souhaite développer la multimodalité autour de ces lieux de rabattement aménagés et équipés en conséquence, permettant ainsi plusieurs combinaisons VP/TC – vélo/TC – VP/vélo (INTER. 01).

La Carte Atoumod permet déjà l'utilisation d'un titre unique entre le train et le réseau Astuce à l'échelle de la Normandie.

Le futur MaaS de la MRN permettra un support unique pour tous les services de mobilité du territoire.

- Réseau ferré

De compétence régionale, le ferroviaire revêt une importance stratégique dans la politique de mobilité métropolitaine. La Métropole accompagne donc les acteurs ferroviaires et développe sa politique d'accès au ferroviaire en s'appuyant sur plusieurs grandes orientations, conformément à sa délibération cadre du 3 octobre 2022 en la matière :

1. Le transport ferroviaire et la gare comme élément d'une politique globale de mobilité

- Axe 1 : Améliorer l'accessibilité piétons, vélos, transports collectifs et voitures aux gares du territoire métropolitain.

- Axe 2 : Mieux intégrer le ferroviaire dans la chaîne de déplacements : La démarche partenariale "train comme mode urbain"/Le ferroviaire au sein du futur MAAS de la Métropole/L'intégration tarifaire qui au 1er septembre 2024 (action TC.05-3) permettra aux résidents métropolitains d'utiliser le train dans le périmètre métropolitain avec un abonnement Astuce. Un élargissement aux titres à décompte ou unitaire sera envisagé dans un second temps.

2. Améliorer les infrastructures ferroviaires pour améliorer l'offre à moyen et long terme

- Les études de Service Express Régional Métropolitain (SERM). La Région Normandie, la Métropole Rouen Normandie, la Communauté d'Agglomération Seine-Eure, et la Communauté de communes de Caux-Austreberthe, ont sollicité l'Etat pour qu'il procède à la labellisation du projet de SERM (Service Express Régional Métropolitain) à Rouen. Le périmètre d'étude est formé de 23 gares formant le cœur de l'étoile ferroviaire, sur les trois aires urbaines de Rouen, Louviers et Yvetot qui comptabilisent près de 730 000 habitants et 300 000 emplois.

- Des projets/travaux/investissements prévus à moyen terme (2027 à 2030)
- Des études en cours concernant les gares et les haltes
- Des projets de grande ampleur à long terme

3. Le ferroviaire comme facteur de rayonnement logistique

- Travaux liés à la tranchée ferroviaire rive gauche
- L'accès sud au port de Rouen
- Seine-sud
- Stratégie logistique régionale

- Service bus de nuit

Depuis 2019, les lignes structurants du réseau Astuce (TRAM, TEOR, FAST) ont vu leur amplitude augmentée, notamment en soirée (jusqu'à minuit). Ces services sont évalués régulièrement pour être adaptés le cas échéant. Le T1 est en service de 5h30 à 2h30.

En parallèle, le ligne Noctabus permet de relier les sites universitaires de Mont-Saint-Aignan et du Madrillet au centre-ville de Rouen.

- Livraison dernier kilomètre

La Métropole Rouen Normandie est engagée dans le programme InterLud. A ce titre, une charte de logistique urbaine est en cours d'élaboration, avec pour objectif de créer un cadre pérenne de dialogue entre les acteurs publics et privés autour d'un programme d'actions collectif.

- Projet A133-A134

La Métropole Rouen Normandie a voté à une délibération revenant sur sa décision de financer sa quote-part. Elle a de plus accompagné ce retrait de financement de propositions d'alternatives vertueuses basées sur la notion de report modal.

- Equipement bus hydrogène

L'objectif métropolitain est de décarboner la totalité de sa flotte de bus d'ici 2032. Le choix s'est porté sur un mixte énergétique entre bus électriques et hydrogènes pour diverses raisons telles que : les coûts d'investissement, la disponibilité de matériel, la maturité technologique, ...

Sur le volet énergétique, la MRN ambitionne de devenir un territoire 100 % Energies Renouvelables d'ici 2050 ; de la production à la consommation des énergies.

A titre d'information, en 2026, le parc mis à disposition des exploitants sera de 400 véhicules dont 219 bus électriques (55%) et 14 bus hydrogène (3.5%).

- ZFEm

Déjà en place sur 13 communes de la MRN pour les vignettes 4, 5 et NC. Le passage à la vignette 3 a été repoussé du fait de l'amélioration de la qualité de l'air depuis 3 ans, mais la MRN et Atmo Normandie restent vigilants sur la poursuite de l'amélioration et l'évolution réglementation européenne vers 2030, qui pourrait abaisser les seuils.

Une enveloppe 40M€ aides a été votée par la MRN à l'accompagnement financier pour le renouvellement des véhicules des particuliers, avec près de 8 M€ attribués mi-2024.

Analyse de la commission d'enquête

La réponse de la MRN est complète et démontre les réflexions en cours pour encore mieux adapter l'offre de transports existante.

Contribution n°39

Par Anonyme - Déposée le mercredi 10 avril 2024

« Ce plan est très auto centré et ne prend pas suffisamment en compte les conditions de déplacement vers les villes les plus éloignées de la Métropole. Il ne prend pas non plus en considération les études qui ont été menées en terme de mobilité de sécurité routière dans des villes comme Le Trait. Un plan est prêt à être déployé seul les moyens et la volonté de faire grandir d'autres villes métropolitains autre que celles de la couronne proche Rouen. Peut être est il encore temps de s'y intéresser à ce pôle qui accueille plus de 4000 salariés par jour. Bien cordialement »

Commentaire de la commission

Il apparaît nécessaire de mieux prendre en compte la situation des villes moyennes éloignées de Rouen en s'intéressant aux études qu'elles ont menées pour la mobilité et la sécurité routière. Le PDM a-t-il tenu compte de ces études ?

Réponse du pétitionnaire :

Les villes moyennes sont bien évidemment considérées au même titre que des communes plus peuplées dans la définition de solutions de mobilité. Cependant, la densité est un facteur clé pour la mise en place d'une offre de transport collectif, ne permettant pas d'envisager les mêmes types de solution, la même intensité d'offre, en fonction des différentes situations géographiques. Au-delà de solutions spécifiques à ces typologies de territoires telles que des liaisons interurbaines de transport collectif ou de transport à la demande, une attention particulière est donc portée à ce titre sur des solutions permettant une pratique collective du véhicule particulier et d'intermodalité, facilitant un rabattement depuis les véhicules particuliers vers d'autres solutions collectives de mobilité autour de hub, tel que des P+R ou des Pôles d'échanges intermodaux (exemple des gares).

Les projets de voirie et d'espace public étant concertés avec les élus locaux, les études menées en propre par les communes viendront alimenter les réflexions et concrétisation des projets.

Analyse de la commission

La problématique liée au transport des personnes depuis les communes périurbaines est appréhendée ici. Cependant, à l'heure actuelle, les solutions adoptées semblent encore insuffisantes au regard des contributions des usagers. Il est évident que le coût global du service est un argument décisif des mesures adoptées. Pour autant, de manière ponctuelle, au cas par cas, la MRN devrait « sortir » de cette logique pour offrir une offre répondant réellement à la demande des citoyens des petites ou moyennes villes. L'objectif de diminution du nombre de véhicules personnels et de développement en termes de population de ces petites et moyennes villes en sont également la résultante sans qu'il soit possible de la quantifier monétairement. Certaines actions ne sont pas à appréhender uniquement à partir de données chiffrables.

Pour mémoire, les communes de moins de 3500 habitants représentent 41 communes sur les 71 du territoire métropolitain, ce qui est loin d'être négligeable.

Contribution n°41

Par Slimani Samy - Déposée le mercredi 10 avril 2024

« -concernant les transports en commun pour les publics précaires : travaillant dans le domaine social/précarité, une partie du public précaire n'a pas/plus les documents nécessaires pour justifier des réductions tarifaires pour les transports en commun (pas la carte AME car en cours de renouvellement, pas les conditions pour l'obtenir car viennent d'arriver sur le territoire etc....). Les structures d'accueil sont aujourd'hui éclatées sur le territoire de la métropole : accueil de jour à Sotteville (arrêt Zola, métro), service d'accueil et d'orientation (arrêt chartroux T4), PASS du CHU (arrêt CHU Teor), etc... Les structures sociales donnent quelques tickets de bus, mais vraiment pour dépanner, donc cela ne règle pas le problème. Proposition: si les personnes ne remplissent pas les conditions => sur courrier d'orientation d'un travailleur social, proposer la mise en place de tickets de transport sur un temps donné (mensuel, trimestriel) afin que les personnes puissent se déplacer sereinement. -prolonger la gratuité des transports en commun à l'ensemble de la semaine, à minima au dimanche. (cela réglerait le pblm ci-dessus) - ajouter dans les vélos proposées par la vélostation des cartoles à vélo: c'est plus abordable si on souhaite en acheter une par la suite, cela permet d'avoir une autonomie pour les personnes n'ayant pas de voiture. -ajouter aux loveo en libre service des vélo électrique (vu dans la grande majorité des villes que j'ai pu visiter- Paris, marseille...utile quand on veut monter à la gare par exemple, mais aussi augmenter le nombre de cycliste qui ne se voit pas faire du vélo sans assistance. -faire plus de publicité / voire créer une équipe de promotion des activités proposées par la métropole sur les mobilités: pourtant bien renseignées sur cette thématique,, j'ai découvert les cours "remise en selle" après beaucoup de temps: et à ce cours, il y avait très peu de personnes (alors qu'on peut se dire que "le besoin est là"?!). Dans la même veine = augmenter les actions de promotion mobilité auprès des quartiers prioritaires de la ville.. Exemple : sur la création des "garages à vélo" à installer si besoin identifié de plusieurs dans le quartier, je ne sais pas si cette information est très connue dans les QPV. -continuer les pistes cyclables spécifiques (et merci pour toutes celles déjà créés !), privilégier soit ces pistes, soit partagé avec bus. Mais pas les pistes "sur trottoir" qui font du mal au vélo, au dos (hauteur trottoir comme au niveau des quais boulevard des belges au niveau du bar), et mal identifié par les piétons etc... -mettre quelques pompes à vélo en libre service (à ma connaissance uniquement devant le loveo ?) En tous cas bravo au développement de la mobilité, beaucoup de travaux et d'effort ont été réalisés ces dernières années et on voit le résultat aujourd'hui ! »

Commentaire de la commission

Dans cette contribution, on note une demande plus importante d'adaptation tarifaire pour les transports collectifs qui semble nécessaire pour les personnes en situation de précarité, la nécessité de développer ce qui est relatif au vélo : pistes cyclables, vélo électrique, matériel pour vélo. Il est également évoqué la nécessité de développer l'information pour inciter à la pratique du vélo. Quelle position la MRN a-t-elle adoptée sur ces thèmes ?

Réponse du pétitionnaire :

- Adaptation tarifaire pour les transports collectifs

Des réflexions sont engagées pour créer de nouvelles « tranches » de gratuité. La gratuité totale imposerait de compenser 32 millions d'euros de recettes de billetterie (2023) + 18 millions de TVA à payer chaque année (La Métropole Rouen Normandie est actuellement exonérée de TVA ; ses recettes doivent au moins représenter 10% de l'ensemble de ses dépenses) + 20 millions nécessaires pour renforcer l'offre (hausse de fréquentation), avec un taux versement mobilité (contribution due par les employeurs qui embauchent plus de 10 salariés et permettant de financer les transports en commun) plafonné par la loi à 2 % pour le territoire de la Métropole Rouen Normandie.

Outre de nouvelles « tranches » de gratuité, la MRN étudie la mise en place de la tarification solidaire (Action INCLUS.01).

- Vélo (pistes cyclables, vélo électrique, matériel, information)

Outre les actions « vélos » du PDM, fixant les grandes orientations autour du vélo, le Plan vélo 2035 de la Métropole Rouen Normandie, votée par la Métropole en novembre 2023, a permis une traduction plus opérationnelle de la politique cyclable métropolitaine.

Approche complémentaire de ses services de locations vélos avec :

- des vélos exclusivement mécaniques pour le service de VLS Lovélo Courte durée, répondant à des usages plutôt urbains, ponctuels et de courte distance.

- des vélos à assistance électrique, pliants et spécifiques pour le service Lovélo Longue durée, répondant à des usages urbains et périurbains, pendulaires, intermodaux et de moyenne distance.

Pour les locations Lovélo Longue durée, une tarification selon le quotient familial Caf a été mise en place. Au même titre qu'une tarification étudiante. Un accueil physique à la station Lovélo permet d'obtenir tous les renseignements nécessaires.

- Contrat de ville

L'objectif stratégique « Encourager le recours à des mobilités douces et durables » inscrit au contrat de ville 2024-2030 délibéré par le Conseil métropolitain le 15/04/2024 se décline en 3 objectifs opérationnels :

. Poursuivre l'amélioration de la desserte en transports en commun des QPV (Consolider le niveau d'offre en fonction des besoins)

- Lever les freins physiques, psychologiques et financiers à l'usage des mobilités douces et durables (Faciliter l'accès aux transports en commun via le renforcement d'une politique de tarification / Améliorer la sécurité dans les transports en commun et dans l'espace public / Renforcer le rôle en conseil de mobilité qui vise à faciliter la mobilité des personnes et des entreprises rencontrant des difficultés de déplacements)

- Inciter et former à l'usage du vélo, développer une culture vélo (Créer des espaces de concertation et réaliser des évaluations / Construire un large territoire cyclable / Développer des services pour encourager la pratique du vélo / Accompagner les changements pour favoriser la pratique du vélo).

Analyse de la commission d'enquête

La commission n'a pas d'observation complémentaire à cette réponse qui est étayée et permet d'affirmer que tous les publics sont pris en considération dans les actions du plan de mobilité.

Contribution n°46

Par Sylvie - Déposée le jeudi 11 avril 2024

« Il me semble que ce serait utile d'organiser des stages pour apprendre à faire du vélo tout simplement. Actuellement il existe à ma connaissance des stages pour les personnes ne travaillant pas car les jours d'apprentissage sont durant les jours de semaine. Je pense qu'il faudrait développer les stages de primo-apprenant :) à faire du vélo pour tout le monde. Je pense ne pas être la seule dans ce cas, mais la plupart des gens ont honte de le dire. Je pense qu'il y aurait de la demande. »

Commentaire de la commission :

La contribution propose l'organisation de stages pour apprendre à faire du vélo en dehors de la semaine.

Réponse du pétitionnaire :

Des stages « remise en selle » sont dispensés par Avélo et Lovélo. Ces ateliers se déroulent en deux temps avec une partie théorique (discussion et code du guidon) et une partie pratique (mise en circulation) en vélo Lovélo. Ces stages se déroulent à la vélostation rue Jeanne d'Arc de Rouen, de 10h à 12h30 un samedi par mois. <https://www.reseau-astuce.fr/fr/actualites/3/envie-de-tester-lovelo-/4/297>

Analyse de la commission d'enquête

La réponse de la MRN met en avant les actions d'accompagnement proposées en lien avec les associations locales.

Contribution n°48

Par David - Déposée le jeudi 11 avril 2024

« Sur le plan vélo, j'ajoute une mini étude réalisée par mes soins en 2023 qui est une alternative ou un ajout au tracé qui est prévu par la MNR (Franqueville à Saint Aubin Celloville). Ce travail est connu par le Maire mais selon ses dires, la MRN a choisi son tracé, il passera sur des terrains privés, une route secondaire de Celloville, un aménageant de la RD95...

Sur le stationnement, le PDM se focalise sur la ville de Rouen et son étalement vers plus de quartiers/Rues pour réguler à travers du stationnement payant les flux. RAS. J'ajoute une mini étude réalisée par mes soins et partagée avec le Maire de ma commune montrant que l'usage du domaine public est abusif par certains habitants, qu'un rappel à la règle (Police) s'impose et que la création de places de stationnement dans les rues de la commune est questionnable puisque les usagers disposent de m2 sur leurs terrains pour y garer leurs véhicules. > Aucune action du Maire > Aucune réponse de M. Cyril Moreau, VP Mobilités à la MRN et son secrétariat pour demande d'entretien > Aucune réponse de M. Cyril Moreau, VP Mobilités à la MRN sur mon message LinkedIn > Une réponse polie de M. Bonaterre via LinkedIn mais aucun retour tangible sur la prise en compte

de la demande Data - Rapport OMMeR 2022 Page 44 : On constate une baisse du nombre d'abonnés dans les parking d'ouvrages, il serait intéressant de comprendre si les abonnés ont quitté le service pour retourner en voirie avec des abonnements Résidentiels ou quitté le service car ils n'ont plus de voitures et utilisent les transports en commun, le vélo, la marche.... Data La MRN / Rouen ont fait le choix d'installer des capteurs en voirie à Rouen. C'est une très bonne nouvelle qui enrichira la connaissance et la prise de décision éclairée notamment pour la logistique urbaine. C'est une pratique à encourager et pas seulement pour les voiries à Rouen. Tous les ouvrages (P+R, Parking de co-voiturage, Points Nodaux) devrait être équipés de capteurs et de préférence de même type. OMMeR propose un très observatoire dynamique pour gagner en efficacité pour capter la data, il est souhaitable que les services de la Métropole référence pour plusieurs années des fournisseurs de capteurs, Privacy By Design, français et compatible avec la plateforme numérique de OMMeR. En terme de gouvernance, aucune commune ne pourra installer des capteurs différents que ceux prévus par les services MRN / DSI notamment pour des raisons de Cybersécurité. Sur ce point, RIEN ABSOLUMENT RIEN n'apparaît dans le PDM 2035. Pourtant qui pourrait croire que la transformation des mobilités attendues avec l'usage du digital ne fait pas porter de risques à la MRN et aux usagers. Des explications s'impose en matière de gouvernance et de pilotage de la thématique CYBERSECURITE / SOUVERAINETE Tome 8 : Notice Financière Transport en commun La mesure de la gratuité des Transports Publics est appliquée dans environ 45 villes en France, majoritairement dans des A.Urbaines qui ne sont pas des Métropoles. Montpellier (TAM) est la seule métropole de France qui a fait ce choix. La MNR souhaite aller vers plus de Gratuité. La notice financière ne dit rien à ce sujet en terme d'impact sur le coût pour les finances publiques et dit assez peu sur les modes de financements. Un petit paragraphe parle d'une piste sur le Versement Mobilités. La note "Mobilité inclusive" ? Impact tarification solidaire / Gratuité du réseau Astuce à évaluer" ne suffit pas. Déjà il serait souhaitable que vous (Enquêteurs) puissiez connaître le montant du déficit / voyage dans les TC sous gouvernance Métropolitaine en 2024. Prenez le dernier rapport de OMMeR 2022, vous verrez l'augmentation des M-tickets depuis l'introduction du service mais qui sont ces gens. Des marcheurs qui profitent de la gratuité ou des nouveaux usagers qui arrivent des P+R ? Investir dans des nouveaux bus pour les remplir avec des personnes qui marchaient avant à ZERo plus value pour la décarbonation et le changement de comportement. A titre d'information, le déficit / voyage moyen en France est de 1,90€. Sur la réseau Sytral à Lyon, le déficit / voyage est en dessous de 0,60€. Lyon n'a pas fait le choix de la gratuité des transports, au contraire le choix a été fait d'indexer le prix des abonnements et titres de transport sur l'inflation depuis longtemps. Le résultat est que Lyon et sa métropole sont en mesure de rembourser les emprunts de leurs investissements. Plus experts en France dont Yves Crozet, économiste des transports et mobilités, interrogent pour ne pas dire plus, le modèle de la Gratuité et la soutenabilité de cette mesure pour des métropoles. Offrir la Gratuité revient à dire, je n'ai plus besoin d'argent pour financer mes infrastructures et exploitation de réseau puisque tout est fait et je peux me passer des recettes commerciales. L'ambition du PDM2035 a besoin de financement pour les 10 prochaines années. C'est dommage de se priver de recettes commerciales quand des études d'opinion comme le crédoc et l'Ifop indiquent que les français (ce qui inclut les normands) seraient à lâcher leur voiture et aller dans les TC, la fréquence des TC étaient plus importantes. la prix n'est pas le déterminant pour attirer les clients ! Le problème c'est l'offre. La MRN peut changer d'avis, elle l'a fait sur la gratuité du rechargement pour les voitures électriques et le stationnement des véhicules électriques pour encourager le report modal, c'est bien. Stationnement - Dépenses / Recettes Dépenses : 11m€, de quoi sont ils constitués ? Achat d'horodateurs, investissement de véhicules LAPI..., Digitalisation des places de stationnement, Observatoire avancé..... Ce serait bien d'avoir du détail sur ce poste qui est capital car dans le PDM 2035, le Stationnement permet de rentrer 35m€ en recette sur la période. Pour permettre à n'importe quel citoyen de comprendre les recettes, il n'est pas recommandé d'utiliser le terme Forfait Post Stationnement. La dépenalisation du stationnement est récente (2018) et l'acronyme n'est pas courant. Derrière le 35m€, peut on avoir du détail ? cela me semble bizarre que les recettes soient uniquement le fruit des FPS. Il est nécessaire de comprendre si 35m€ est le résultat de la vente des tickets visiteurs sur tous les canaux de ventes (Horodateurs / Mobile) en voirie, des abonnements résidentiel, des FPS, des ventes additionnelles pour la réservation des places pour le déménagement, la location des terrasses éphémères l'été....., les recettes des Parking d'Ouvrage.....et tient compte des recettes futurs du stationnement payant pour les livraisons. qui finiront par être mis en place. D'une manière générale, le stationnement voirie + ouvrage n'est pas décrit avec suffisamment de détails pour permettre une transition vers du report modal. Je ne dis pas que les services en charge ne font pas biens. Je dis la gouvernance politique sur le territoire bénéficie d'une opportunité que d'autres n'ont pas à savoir : un maire et un président de la métropole qui est la même personne. Qu'à travers la SPL Rouen Park Auto, il y a de quoi créer les conditions d'un stationnement (Voiture et velo...) très pointu et d'une mobilité apaisée. Pour le moment, c'est trop light. MaaS : l'investissement est de 4m€. Pouvez vous (Enquêteurs) demander un status sur ce compte. Ou en est on sur les dépenses engagés ? est ce que les 4 m€ correspondent à la période 2024-2035. Combien de services de mobilités vont être connectés dans l'application "Astuce". Demandez la liste des services attendue exemple y aura t-il un service paiement du stationnement en voirie et en ouvrage, y aura t-il les services co-voiturages, y aura t-il le service lovelo, y aura t-il les transports régionaux TER / Serm.... Demandez aussi les coûts de RUN annuels de la plateforme ? et sont-ils couverts dans les 4m€ »

Documents : contribution_48_Web_1.pdf, contribution_48_Web_2.pdf

Commentaire de la commission

Qu'est-ce que la MRN envisage de développer parmi les propositions de cette contribution ?

Réponse du pétitionnaire :

- Liaison vélo Franqueville/Saint-Aubin-Celloville

Le réseau structurant prôné dans le Plan Vélo 2035 est le fruit d'une réflexion technique concertée (élus et associations cyclistes notamment) qui optimise tous les paramètres à considérer dans la définition d'un aménagement cyclable.

La question d'un itinéraire RIV connectant Saint-Aubin-Celloville, Gouy et Quévreville la Poterie à Franqueville-Saint-Pierre sera concertée le cas échéant avec les élus locaux.

- Stationnement

La compétence du pouvoir de police de la circulation et du stationnement appartient aux maires.

Néanmoins, au travers de ses compétences propres (voirie, parc de stationnement, ...), la Métropole tend à optimiser le stationnement, levier fort des politiques de mobilités.

-Focus ville de Rouen

Aujourd'hui, seules les villes de Rouen et d'Elbeuf ont mis en place du stationnement payant sur voirie et possèdent du stationnement en ouvrage. Les autres communes se limitant à réglementer le stationnement via des zones bleues, sans véritable contrôle de ses zones.

Le focus sur Rouen s'explique également par son importance stratégique dans la réussite des politiques de mobilité. En effet, la contrainte sur le stationnement à destination est un levier fort de report modal. Or, Rouen, par son statut de cœur économique, concentre une grande partie des flux pendulaires. Il apparaît donc important de prioriser les actions sur Rouen pour ensuite étendre les politiques de stationnement aux communes limitrophes. Cette approche par gradient permet également de mieux appréhender et de répondre aux effets de bords liés par exemple à la mise en place de stationnement payant (les automobilistes se garent plus loin, là où c'est gratuit).

Par ailleurs, l'approche complexe du stationnement est à considérer en fonction de l'armature urbaine du territoire. Dans les zones rurales, la dépendance à la voiture est et restera importante. Au-delà de la problématique du stationnement, il convient de mieux accompagner l'usage de la voiture et d'organiser une meilleure intermodalité voiture/transports en commun/train/vélos.

- *Nombre d'abonnés dans les parkings en ouvrage*

La MRN ne possède pas d'éléments objectifs sur le sujet.

- *Capteurs place de stationnement*

La MRN a choisi d'expérimenter plusieurs solutions (capteurs au sol, capteurs par images) afin de déterminer les meilleures solutions techniques, avant d'envisager un déploiement à plus grande échelle. De nombreuses sociétés développent désormais des solutions avec différentes technologies. Il conviendra donc d'abord de stabiliser les solutions techniques avant d'engager une consultation auprès des fournisseurs potentiels. La mise en place de capteurs sur les aires de livraison et les places de stationnement sur voirie implique un travail avec les communes qui restent compétentes en matière de réglementation et de contrôle du stationnement sur voirie.

Néanmoins, ces expérimentations portées par la MRN ne contraignent aucunement les communes souhaitant expérimenter elles-mêmes d'autres solutions. De la même manière, un choix différent de systèmes n'empêchera pas la remontée d'informations vers des services ou observatoires.

- *Recettes et dépenses stationnement*

Dans la notice financière du PDM, les 11 millions d'investissement concernent les futurs aménagements des parkings en ouvrage de la MRN. Les achats liés aux horodateurs sur voirie et des véhicules LAPI sont à la charge de Rouen Normandie Stationnement. En outre, les coûts d'aménagement du stationnement sur voirie ne peuvent être dissociés de l'enveloppe des projets de voiries. Ceux-ci sont donc considérés dans les investissements liés aux espaces publics.

Les 35 millions de recettes sont liés exclusivement au forfait post stationnement. Sur la base des recettes perçues par le FPS (environ 2,6 millions d'€ en 2022), celui-ci a été reporté annuellement à échéance 2035. Les recettes liées au paiement sur stationnement sur voirie, via les horodateurs, sont perçues par les communes.

- *Gouvernance/cybersécurité*

Comme toute autorité administrative, et conformément à la réglementation en vigueur, notamment l'ordonnance n° 2005-1516 du 8 décembre 2005 relative aux échanges électroniques entre les usagers et les autorités administratives et entre les autorités administratives, la MRN met en place une homologation RGS (Référentiel Général de Sécurité) de ses systèmes informatiques.

Dans le cadre des expérimentations actuelles, aucune donnée personnelle n'est recueillie par la MRN. En effet, l'expérimentation sur Rouen consiste à alerter la police municipale dans le cas de stationnement abusif (temps d'occupation important) sur des aires de livraisons, sans relevé de plaque d'immatriculation. C'est un agent assermenté sur site qui jugera de la nécessité de verbaliser.

- *Impact financier gratuité*

Des réflexions sont engagées pour créer de nouvelles « tranches » de gratuité. La gratuité totale imposerait de compenser 32 millions d'euros de recettes de billetterie (2023) + 18 millions de TVA à payer chaque année (La Métropole Rouen Normandie est actuellement exonérée de TVA ; ses recettes doivent au moins représenter 10% de l'ensemble de ses dépenses) + 20 millions nécessaires pour renforcer l'offre (hausse de fréquentation), avec un taux versement mobilité (contribution due par les employeurs qui embauchent plus de 10 salariés et permettant de financer les transports en commun) plafonné par la loi à 2 % pour le territoire de la Métropole Rouen Normandie.

Outre de nouvelles « tranches » de gratuité, la MRN étudie la mise en place de la tarification solidaire (Action INCLUS.01).

- *MaaS*

Le développement d'une application MaaS est en cours. Celle-ci permettra de concentrer toutes les informations relatives aux services de mobilité, de les réserver, de les payer et d'être facturé via un seul compte et un seul support, incluant les TC, vélo, stationnement, P+R, train (via intégration tarifaire), taxis, covoiturage. (ACC. 01).

D'un coût global d'environ 4M€, aujourd'hui environ 40% ont été engagés. Le coût Run (= de fonctionnement) est estimé à 780 k€ HT par an. La mise en service est prévue à la rentrée de septembre avec une intégration progressive de l'ensemble des services de mobilité.

Périmètre fonctionnel en septembre 2024 :

- Calculateur d'itinéraires temps réel tous modes
- Information voyageur temps réel tous modes
- Réservation
 - Transport à la Demande Filo'R
 - Transport à la Demande Allobus
 - Association des taxis Blancs
 - Association des taxis Jaunes
- Paiement
 - Boutique en ligne
 - Paiement comptant et par prélèvement automatique
 - M-ticket
 - Paiement comptant et par prélèvement automatique

- Gamme tarifaire complète (y compris une gestion des profils)
- Compte fidélisation « Le Club My Astuce »
- Hébergement numérique le.taxi
- Connexion via France Connect

Périmètre fonctionnel à venir dans les versions suivantes (rentrée 2025) :

- Intégration complète du VLS
- Paiement du stationnement sur voirie
- Intégration du paiement des parkings en ouvrage
- Intégration de l'accès aux parkings relais

Analyse de la commission d'enquête

La réponse de la MRN est très précise notamment en ce qui concerne les données financières.

Contribution n°50

Par Anonyme- Déposée le vendredi 12 avril 2024

« Ma contribution se trouve en pièce jointe »

Documents : contribution_50_Web_1.pdf

Commentaire de la commission

Une partie de la contribution est hors sujet du PDM. Néanmoins, on note douze observations sur 7 thématiques 1 – nuisances sonores importantes 2 - Ferroviaire : arrêts supplémentaires, augmentation du nombre de train Dieppe-Rouen 3 - Mise en place de 30 km/h dans tous les centres denses de type UA ou UB 4 – Qui pilotera le plan de mise en accessibilité (PAVE) des communes pour assurer une logique sur l'ensemble du territoire métropolitain ?

5 - Déplacements piétons non sécurisés (notamment Route de Dieppe) 6 - Piste cyclable - rappel de l'article L.228-2 : mise en place d'itinéraires cyclables sur les aménagements neufs 7 - Aménagement touristique de la vallée du Cailly 8 - Transport : problématiques des lignes F4 et T2 9 - La vallée du Cailly toujours en cours d'étude pour le réseau express vélo 10 - Restreindre le tout voiture 11 - Demande de réaliser une étude de réduction du coût public de la route 12 - Problème d'investissement de la Métropole concernant les mobilités douces sur la ville de Houlme.

Cette contribution correspond à celle qui a été déposée sur le registre papier de la mairie de Rouen (dépôt du 12 Avril 2024). Contribution indexée : N°1 - Annexe 1 dans ce registre.

Quelle position la MRN adopte-t-elle sur ces thématiques ?

Réponse du pétitionnaire :

- Nuisances sonores importantes

Dans la continuité de la cartographie du bruit adoptée en mars 2021 par le Conseil Métropolitain, un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) a été approuvé en janvier 2022. Il comporte des rappels techniques et réglementaires, un diagnostic acoustique identifiant les zones bruyantes dépassant les valeurs réglementaires, un plan d'actions pour diminuer les effets du bruit par des actions d'aménagement urbain (éloigner les sources de bruit des habitations, isoler les bâtiments, réaliser des murs anti-bruit...). Il décrit également les « zones calmes » désignées par les communes, en plus des espaces dans lesquelles le bruit moyen est inférieur à 55dB.

<https://www.metropole-rouen-normandie.fr/transport-et-mobilite/plan-de-prevention-du-bruit-dans-lenvironnement>.

Le prochain PPBE métropolitain sera approuvé d'ici la fin de l'année 2024, avec au préalable une consultation du public de 2 mois. Enfin, le développement progressif des mobilités douces et partagées, moins bruyantes que la voiture particulière, devrait contribuer sur le long terme à faire baisser le niveau du bruit routier et par conséquent ses coûts sociaux.

- Ferroviaire

De compétence régionale, le ferroviaire revêt une importance stratégique dans la politique de mobilité métropolitaine. La Métropole accompagne donc les acteurs ferroviaires et développe sa politique d'accès au ferroviaire en s'appuyant sur plusieurs grandes orientations, conformément à sa délibération cadre du 3 octobre 2022 en la matière :

1. Le transport ferroviaire et la gare comme élément d'une politique globale de mobilité

- Axe 1 : Améliorer l'accessibilité piétons, vélos, transports collectifs et voitures aux gares du territoire métropolitain. L'amélioration de l'accessibilité de la Gare de Malaunay-Le Houlme est à l'étude.

- Axe 2 : Mieux intégrer le ferroviaire dans la chaîne de déplacements : La démarche partenariale "train comme mode urbain"/Le ferroviaire au sein du futur MaaS de la Métropole/L'intégration tarifaire qui au 1er septembre 2024 (action TC.05-3) permettra aux résidents métropolitains d'utiliser le train dans le périmètre métropolitain avec un abonnement Astuce. Un élargissement aux titres à décompte ou unitaire sera envisagé dans un second temps.

2. Améliorer les infrastructures ferroviaires pour améliorer l'offre à moyen et long terme

- Les études de Service Express Régional Métropolitain (SERM). La Région Normandie, la Métropole Rouen Normandie, la Communauté d'Agglomération Seine-Eure, et la Communauté de communes de Caux-Austreberthe, ont sollicité l'Etat pour qu'il procède à la labellisation du projet de SERM (Service Express Régional Métropolitain) à

Rouen. Le périmètre d'étude est formé de 23 gares formant le cœur de l'étoile ferroviaire, sur les trois aires urbaines de Rouen, Louviers et Yvetot qui comptabilisent près de 730 000 habitants et 300 000 emplois.

- Des projets/travaux/investissement prévus à moyen terme (2027 à 2030)
- Des études en cours concernant les gares et les haltes
- Des projets de grande ampleur à long terme

3. Le ferroviaire comme facteur de rayonnement logistique

- Travaux liés à la tranchée ferroviaire rive gauche
- L'accès sud au port de Rouen
- Seine-sud
- Stratégie logistique régionale

- Modération des vitesses dans les centre dense 30 km/h et les sens de circulation

La compétence du pouvoir de police de la circulation et du stationnement appartient aux maires.

Néanmoins, au travers de ses compétences propres, la Métropole tend à :

Sensibiliser les communes sur les impacts de la circulation, du stationnement et des vitesses sur le partage de l'espace public, la sécurité des usagers, les nuisances sonores et environnementales.

Accompagner les communes sur les solutions d'aménagements les plus adaptées et favorables aux plus vulnérables, du piéton à l'automobiliste.

- PAVE

Même si la commune (+ 1 000 habitants) a conservé la compétence d'élaboration du PAVE (programmation des aménagements accessibles), la Métropole Rouen Normandie détient elle la compétence voirie pour assurer la mise en accessibilité de l'espace public

En cohérence avec les PAVE communales, la Métropole Rouen Normandie agit pour tous au quotidien afin de permettre une continuité dans la chaîne de déplacements. Pour réaliser les travaux, la Métropole travaille de concert avec les communes pour prendre en compte les besoins particuliers des habitants.

Les 5 pôles de proximité de la Métropole Rouen Normandie ont œuvré à la mise en accessibilité de la voirie sur le territoire. Ces travaux sont entrepris dans un cadre plus global de réhabilitation des espaces publics afin de mutualiser les différents types de travaux en voirie.

La Métropole Rouen Normandie a ainsi créé le Fonds de Soutien aux Investissements Communaux (FSIC). Dotée d'une enveloppe de 60 millions d'euros sur la période 2016-2020, la Métropole a soutenu à hauteur de 15 millions d'euros l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

- Déplacements piétons non sécurisés

La sécurité, composante centrale et permanente des stratégies d'aménagement de la Métropole, s'incarne au travers des différentes politiques sectorielles, depuis les projets sur le développement du réseau cyclable vers des aménagements permettant de sécuriser les itinéraires de transports collectifs.

- REV Vallée du Cailly

Des études techniques ont démontré que l'emprise viaire disponible ne permettait pas de développer un itinéraire continu selon la typologie REV à l'échelle de la Vallée du Cailly. L'étude actuelle sur l'évolution du réseau TCU structurant 2035 doit permettre de questionner sur ce secteur cette emprise disponible.

- Mise en place itinéraires cyclables sur les aménagements neufs

La Métropole Rouen Normandie se conforme à la loi française (*Loi LAURE - 1996 - Article 20*) qui rend obligatoire la mise en place d'itinéraires cyclables lors de toute rénovation sur la voirie urbaine, au-delà des nouveaux projets d'aménagements.

- Aménagement touristique Vallée du Cailly

La « balade du Cailly » est un projet de promenade à pied et à vélo de 14 km entre Malaunay et les bords de Seine à Rouen. Passant par le Houlme, Notre-Dame-de-Bondeville, Maromme, Canteleu et Déville-lès-Rouen, l'aménagement de cet itinéraire a pour objectif de favoriser les déplacements non motorisés (autres que voitures, motos, transports en commun...) au sein de la vallée.

- Desserte TC

Correspondance F4/T2

Étude en cours sur l'amélioration de la correspondance entre la ligne F4 et la ligne T2 en direction de Malaunay, avec l'installation d'un auvent au niveau de l'arrêt F4 « Mairie Schœlcher ». Abri déjà présent dans l'autre sens en direction de Rouen.

Prolongement ligne T2 Le Houlme

Une étude avait à l'époque écarté cette possibilité, ne générant pas à une fréquentation suffisante et en risquant de surcroît de fragiliser la ligne actuelle, dans un contexte de concurrence et de complémentarité vis-à-vis d'un transport ferroviaire plus compétitif en temps de parcours (Gare de Malaunay-Le Houlme-Gare de Rouen : 8 minutes).

Par ailleurs, le projet d'intégration tarifaire au 1er septembre 2024 (action TC.05-3) permettra aux résidents métropolitains d'utiliser le train dans le périmètre métropolitain avec un abonnement Astuce. Un élargissement aux titres à décompte ou unitaire sera envisagé dans un second temps.

- Le tout voiture

Les actions du PDM contribuent au développement d'un bouquet de mobilités en sortant du modèle du tout voiture qui reste cependant, pour certains secteurs en fonction de leur situation géographique et de leur densité, la seule alternative de déplacement pour toute ou partie du trajet. Preuve de cette ambition, les objectifs de part modale voiture fixés par le PDM : de 45 à 24% à l'échelle de Rouen, de 57 à 37% à l'échelle de la couronne urbaine et de 61 à 48% à l'échelle de la MRN.

- Etude réduction coût public de la route

La Direction Générale du Trésor (DGT) a publié en avril 2021 un chiffrage des coûts externes du trafic routier en France et de son taux de couverture par les usagers de la route. En 2015, les prélèvements ne couvraient en moyenne qu'un tiers des externalités de la circulation. Cette sous-tarifcation concerne la grande majorité des véhicules et des milieux étudiés.

Analyse de la commission d'enquête

La MRN formule une réponse très étayée et complète, laquelle démontre l'interdépendance des acteurs locaux entre eux pour mener à bien certaines actions, notamment dans le cadre de l'aménagement des voiries ou la mise en valeur de certains secteurs comme la Vallée du Cailly.

Contribution n°51

Par Veronique Janin - Déposée le vendredi 12 avril 2024

« Mettre en place des taxis collectifs au prix du ticket de métro pour les personnes loin des passages de bus ou les jours où les bus sont rares (dimanche) Mettre en place un site officiel de covoiturage et communiquer dessus pour qu'il devienne une évidence facile à utiliser Prolonger la ligne de métro vers St Hilaire avec un arrêt à la piscine Marie Marvingt »

Commentaire de la commission

Trois Observations : 1 - Mise en place de taxis collectifs 2 - Mise en place d'un site officiel de covoiturage 3 - Prolongation de la ligne de métro vers St Hilaire avec un arrêt à la piscine. La MRN entend-elle étudier voire retenir l'ensemble de ces propositions ? Certaines sont-elles déjà en cours d'étude ?

Réponse du pétitionnaire :

- Taxis collectifs

Filo'r et Allobus proposent déjà un déplacement à la demande au tarif Astuce pour les zones éloignées des lignes de bus régulières. Aujourd'hui, l'expression de besoins ponctuels couplés aux coûts des services à la demande (rapportés à l'usage) ne permettent pas une offre sur le dimanche.

Par ailleurs, outre les services à la demande, les taxis seront intégrés au MaaS : il sera possible de réserver et payer un taxi (Taxis Jaunes et Taxis Blancs) et d'héler numériquement un taxi via l'interface (API) nationale « le.taxi ».

-Site officiel de covoiturage

Aujourd'hui la MRN prône le partage et l'usage collectif de la voiture particulière et dispose déjà de plateformes de covoiturage ; BlaBlaCar Daily (ex Klaxit) et Covoit'ici (Voit.01-1).

La mise en service du MaaS, permettra une interface unique regroupant l'ensemble des services de covoiturage.

-Prolongement métro Saint-Hilaire

Aujourd'hui la ligne structurante T4 permet de relier efficacement la rive gauche à la gare, avec un arrêt à la piscine Marie Marvingt.

Néanmoins, le sujet du prolongement du TRAM appartient à une réflexion plus globale sur l'évolution de l'architecture du réseau de transport en commun structurant (Tramway/TEOR) dans son ensemble, de manière à allouer les moyens où la demande est le plus forte. Une étude d'opportunité est en cours afin d'arrêter un scénario global d'évolution qui pourra par la suite être confirmée en faisabilité, afin de considérer les contraintes infrastructurelles.

Analyse de la commission d'enquête

La MRN met en avant l'intermodalité des transports entre eux et la nécessaire mise en relation numérique de ses solutions de « transports collectifs » au sens large du terme. Il est évident que la gestion numérique centralisée au moyen du MaaS apportera un confort supplémentaire et facilitera le recours à ces solutions de transports pour les usagers. Cette démarche est à souligner tant elle sera utile.

Contribution n°55

Par Delphine - Déposée le vendredi 12 avril 2024

« Beaucoup plus de pistes telles que celles sur le boulevard de l'Europe par exemple en allant vers Sotteville, Grand Quevilly, st Etienne... Les pistes actuelles sont très anciennes mais pas entretenues, racines apparentes soit surélever la piste pour permettre aux ra Inès de continuer son chemin... Très dangereuses routes comme soulignaient par les motards... Rajouter des rames de métro a certaines heures de pointe ne seraient pas un luxe... Négocier avec la puissante tcar pour des horaires correctes même pendant les vacances... Soit il y a des vacanciers mais pour les pauvres bougres qui bossent tout de même c'est galère par moments. Lumières s'allumant au passage la nuit car vraiment dangereux au delà de minuit de revenir à vélo dans la banlieue de Rouen... Des parcs à vélo plus grands que 17 places et pourquoi pas gratuits aussi ou participation des entreprises... Des réductions pour les occasionnels (jours de pluie) en bus si marche si vélo le reste de l'année... Incitations à négocier avec entreprises rouennaises. Gratuité des transports pour tous tout le temps. Voilà j'suis épuisée ? »

Commentaire de la commission

Il s'agit de quatre observations dans cette contribution relatives au besoin de plus de pistes cyclables, de rajout des rames de métro à certaines heures, d'ajout de l'éclairage la nuit afin de revenir à vélo en toute sécurité et d'installation de parcs à vélos plus grands. La MRN est-elle favorable à l'ensemble de ces demandes ?

Réponse du pétitionnaire :

- Plus de pistes cyclables

Le PDM et le Plan vélo métropolitain prévoient la création du réseau REV (200 km) et RIV (250 km), permettant le maillage du territoire métropolitain.

- Ajout rame de métro à certaines heures

La remarque est jugée ambiguë. Est-il demandé d'ajouter des rames (plus de capacité) ou de l'offre avec une meilleure fréquence du TRAM.

L'ajout de rames (= véhicule plus long) imposerait la reprise de l'ensemble des stations du TRAM > techniquement contraint, voire impossible et très coûteux.

La fréquence de 3 mn en rive droite et de 6 mn sur chacune des branches en rive gauche, est jugée attractive et répondant à la demande actuelle. Néanmoins, la réflexion plus globale sur l'évolution de l'architecture du réseau de transports en commun structurant (Tramway/TEOR) permettra d'objectiver la situation actuelle et en devenir.

- Renforcement pendant les vacances

La grille horaire du réseau ASTUCE évolue lors des vacances scolaires au regard de la baisse de fréquentation globale des transports en commun. En effet, les scolaires représentent environ 25% des usagers au quotidien sur la partie TCAR et 40 % sur la partie elbeuvienne.

Néanmoins, au regard des demandes récurrentes et des ambitions de la MRN en termes de parts modales des transports en commun (notamment sur les pendulaires), à partir de septembre 2024, un renforcement de l'offre de certaines lignes FAST est prévu pendant les vacances scolaires. Cette même réflexion est à l'étude concernant les TEOR.

- Eclairage la nuit

Les itinéraires des réseaux REV et RIV étant localisés sur des axes routiers structurants (trajet le plus court), ceux-ci sont très souvent éclairés au même titre que le réseau routier. Imaginer un éclairage dynamique sur des linéaires aussi longs serait complexe, et peu efficace.

Néanmoins, dans le périurbain et le rural certains secteurs « dangereux » peuvent ne pas être suffisamment éclairés. Une approche au cas par cas de ces points noirs pourrait être menée par la MRN, avec les concours des communes.

Par ailleurs, la maîtrise de l'éclairage public est complexe pour les collectivités, devant intégrer les enjeux de biodiversité, d'usage et d'économie d'énergie.

- Parcs vélo plus grands

L'offre de parcs vélo de la Métropole est variée. Le choix du type de stationnement dépend du besoin (quantitatif), de l'usage, du foncier disponible et de son intégration à l'espace public.

Analyse de la commission d'enquête

La commission se demande si les transports en commun ont vocation à n'être mis en œuvre qu'en cas de « réduction du coût global ». Une réflexion « à la marge » permettrait une offre adaptée à la demande. La Métropole Rouen Normandie se dit d'ailleurs prête « *au regard des demandes récurrentes et des ambitions de la MRN en termes de parts modales des transports en commun (notamment sur les pendulaires), à partir de septembre 2024, un renforcement de l'offre de certaines lignes FAST est prévu pendant les vacances scolaires. Cette même réflexion est à l'étude concernant les TEOR* ». Pour rappel, la commune de Rouen ne représente que 22% de la population de la Métropole, il y a donc bien un certain intérêt à réfléchir à la problématique des transports vers Rouen ou entre communes les plus éloignées et ce, pour proposer un « vrai » service de transport qui est la vocation première du plan de mobilité.

Contribution n°56

Par romane bertin - Déposée le vendredi 12 avril 2024

« Installer un parking à vélo sur mont saint-Aignant (vatine et place des coquets) ainsi qu'un parking de covoiturage astuce par exemple pour les voitures afin de pouvoir se garer et ainsi accéder au vélo place en sécurité dans le parking à vélo. La forêt d'houpeville étant trop dangereuse pour ma part à vélo, cela me permettrait de la traverser en voiture puis de récupérer à vélo pour descendre en centre-ville »

Commentaire de la commission

Deux observations dans cette contribution : installer un parking à vélo à Mont-Saint-Aignan et un parking de covoiturage proche des parkings à vélo car problème de sécurité dans la forêt d'Houpeville. Ces aménagements sont-ils techniquement envisageables ?

Réponse du pétitionnaire :

- *Parking vélo Mont-Saint-Aignan*

La MRN a mis en place le service LOVELO stationnement, permettant un stationnement sécurisé à la demande. En effet, en cas d'absence de stationnement à son domicile ou à son entreprise (comptant moins de 20 salariés), le dispositif de stationnement à la demande peut être actionné. Il suffit de déposer une demande depuis les applications du service. A partir de deux demandes dans un rayon de 300m, le dossier sera instruit dans un délai de 3 à 6 mois.

- *Parking de covoiturage proche parking vélo*

Cette possibilité a été étudiée à l'occasion de l'aménagement récent de l'aire de covoiturage de Tourville-La-Rivière. Celle-ci n'a pas été retenue car l'accès cyclable au parking est peu confortable (absence d'aménagements cyclables, flux automobile conséquent, traversée de la RD7).

Par ailleurs, la combinatoire vélo/covoiturage ou covoiturage/vélo sera expertisée au cas par cas, car peu constatée pour le moment dans la chaîne de déplacement.

Analyse de la commission d'enquête

La commission estime qu'il est surprenant de la part de la MRN de citer une aire de covoiturage comme celle de Tourville la Rivière pour étayer ses propos relatifs au combinatoire vélo/covoiturage ou covoiturage/vélo. En effet, cette aire, assez récente, ne semble, tout comme d'autres, pas prendre en considération cet aspect combinatoire. La seule complémentarité recherchée entre les transports sur ces aires semble être voiture individuelle/covoiturage. En effet, elle est située dans un ancien champ en accès direct avec l'autoroute sur une départementale très passante. Pour autant, au regard de sa localisation, il aurait été judicieux pour la MRN, en lien avec les communes concernées, de réfléchir à ce combinatoire vélo/covoiturage. En effet, même très passante, la départementale semble suffisamment dimensionnée pour entrevoir la création d'une piste cyclable, nécessairement séparée de l'axe routier. En outre, la proximité avec la commune de Bédanne est un atout indéniable à exploiter.

La commission souhaite rappeler, comme l'a fait la MRAe, que, dans le cadre de la loi ZAN, il lui appartient de bien réfléchir aux différents combinatoires avant d'implanter ces aires de covoiturage dans une réflexion nécessairement plus globale, et ce, afin de limiter l'artificialisation des sols.

Contribution n°72

Par David - Déposée le dimanche 14 avril 2024

« J'ajoute à mes 2 précédentes contributions, des exemples factuelles d'aménagements dans la commune de Saint Aubin Celloville qui vont à l'encontre de la politique de mobilité voulu par le PDM2035, de la bonne gestion des ressources financières et des priorités en matière d'aménagements du territoire Métropolitain. **IMPORTANT** : Je ne remets pas en question l'autorité du Maire et du Conseil Municipal qui proposent des projets d'aménagements de la commune sur la base de leurs convictions, des demandes des habitants. Je questionne le suivi du personnel politique pour les "petits travaux de mobilités et d'aménagements du territoire": VP Mobilités, VP en charge des petites communes. - Quel est leur niveau d'implication ? - Y a-t-il des revues de projets sur les demandes des petites communes avec les techniciens de la métropole ? - Sont ils au courant de ces "petits travaux" ? Pourriez vous demander le modèle de gouvernance politique / technique qui est mise en place actuellement pour les petits travaux de mobilité et d'aménagement du territoire dans les petites communes ? J'ai découvert en Déc 2022 ce site de la métropole : [https://www.metropole-rouen-normandie.fr/chantiers-et-projets-metropolitains-en-cours-et-a-venir?field_commune_taxonomie_target_id=553&field_dates_end_value_1=&field_dates_value=Je vous invite à aller voir le niveau d'information qui est fourni....](https://www.metropole-rouen-normandie.fr/chantiers-et-projets-metropolitains-en-cours-et-a-venir?field_commune_taxonomie_target_id=553&field_dates_end_value_1=&field_dates_value=Je%20vous%20invite%20à%20aller%20voir%20le%20niveau%20d'information%20qui%20est%20fourni...) C'est extrêmement léger en matière de nature des projets, Descriptif, Objectifs visés, montant estimatif... Planning...Bénéfices Citoyens et AOM/Mairie VS le PDM 2035.... Pour info,Le maire de ma commune comme le technicien de la métropole qui travaille sur le plateau EST que j'ai eu au téléphone ont découvert cette page en Janvier 2023. Exemple 1 : Réhabilitation des trottoirs dans la Rue de 14 Pommiers à Saint Aubin Celloville. - Plan joint qui date de Mai 2023. Je n'ai pas plus récent. - Les marquages en voirie sont effectués. (Voir photos du 13 Avril 2024) > En synthèse : - Réfection des trottoirs pour sécuriser la marche - Arrachage des petites haies actuelles - Bitume - Création de 38 places de stationnement en voirie Le PLU de 2009 qui indiquait que " Bien que l'on ne puisse plus parler à leur sujet, de caractère rural traditionnel, ne serait-ce que par la proportion des pavillons et des matériaux employés, ces lotissements ont fait l'objet d'une attention particulière quant aux espaces publics" avec une photo à l'appui. Page 58. PLU Lien : https://www.metropole-rouen-normandie.fr/sites/default/files/documents/plu_approuve/Ensemble%20des%20documents%20d%27urbanisme%20communaux%20en%20vigueur%20avant%20l%27approbation%20du%20PLU%20m%C3%A9tropolitain/Saint-Aubin-Celloville-76558/760558_RP.pdf En conclusion : pourquoi s'engager dans une réfection qui va engendrer plus que des trottoirs en réalité ? C'est un encouragement à mettre sa voiture en voirie, allouer de l'espace public pour la voiture quand il pourrait être alloué à du cycle. Il y a destruction de petites haies et de la faune qui s'y trouve Exemple 2 : La MRN via une entreprise privée, est intervenue fin 2023 sur la route d'Ymare entre Saint Aubin Celloville pour la réfection de canalisation. C'est nécessaire, rien à redire la dessus. L'état de la route avant leur passage était déjà dégradé. Depuis c'est devenu une route de traverse, jonchée de trous, de graviers et gravillons....La commune, l'entreprise viennent mettre des rustines de bitume qui ne tiennent pas eu égard à l'état du support et des usages... Nous vivons cela depuis très très longtemps mais dernièrement c'est abominable surtout en hiver ! Quelques photos du 14 Avril 2024 Les raisons pour ne rien faire : cette route sera coupée par le Contournement Est..... donc on ne va pas investir....Une partie est la commune de Ymare, l'autre à Saint Aubin.... Pour faire simple, en 20 ans, cette route n'a reçu aucune réfection sérieuse par rapport à son usage. Pourtant, cette route est utilisée au quotidien par voitures, camions, tracteurs, marcheurs, motos, vélos..... C'est une sortie de village, une route de liaison qui sert au trajet Domicile Travail, Domicile loisirs car Ymare et Quevreville proposent des services aux usagers (Pharmacie, Ciné, Relais colis, Club de sports ...) à env. 2km. Il suffit de regarder les accotements et constater que cette voirie est clef dans l'interconnectivité de plusieurs petites communes Conclusion : Le PDM 2035 a cet objectif de faire en sorte que les usagers ne prennent plus leur voiture pour ces distances courtes ! Alors pourquoi ne pas prendre l'argent publique pour refaire cette route et la transformer en voirie capable de recevoir : - une piste cyclable / marche sécurisée - une voirie renforcée pour les tracteurs - camions - voitures Pour se faire, la MRN devrait reprendre du foncier sur quelques parcelles qui jalonnent le parcours. Est ce impossible à imaginer ? Elle a déjà repris la forêt qui est juste à côté pour l'exploitation forestière et le bois de chauffage de la MRN. Ça c'est une priorité et un investissement qui rapporte en décarbonations, en confort de vie pour les usagers. »

Documents : contribution_72_Web_1.pdf, contribution_72_Web_2.jpg, contribution_72_Web_3.jpg, contribution_72_Web_4.jpg, contribution_72_Web_5.jpg, contribution_72_Web_6.jpg, contribution_72_Web_7.jpg

Commentaire de la commission

Cette contribution sort partiellement du champ du projet de PDM.

Réponse du pétitionnaire :

- *Gouvernance*

Chaque projet métropolitain du plus petit au plus grand est le fruit d'une concertation avec les élus des communes concernées.

En fonction de l'importance du projet, la conduite de projet intègre des niveaux de concertation plus au moins importants (réunions techniques, réunions publiques, ...).

En parallèle, la MRN a mis en place une comitologie interne telles que les conférences territoriales des maires (toutes les communes métropolitaines sont conviées selon leur secteur géographique), une commission des petites communes (communes de moins de 4 500 habitants), qui permet de présenter et discuter de tous les projets d'aménagements métropolitains.

Analyse de la commission d'enquête

La commission prend acte de cette réponse.

Contribution n°100

Par Stéphanie Lekaj - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Habitant Grand Couronne, je travaille à Rouen. J'utilise depuis 2 ans BlaBlaCar et suis ravie de cette initiative. Mon mari loue un vélo à la métropole pour se rendre à son travail à Petit Quevilly. Tout ceci est très positif. Un seul regret pour nous, le réseau de bus encore trop restreint, trop long... Une ligne directe jusqu'à Rouen serait idéale avec quelques arrêts essentiels. Ou une ligne de métro. »

Commentaire de la commission

Utilisateurs de différentes modalités de déplacement sur le territoire, le souhait est émis d'un réseau de TC plus conséquent avec demande d'ouverture d'une ligne directe Grand Couronne/Rouen bus ou tram. Qu'en pense la métropole ?

Réponse du pétitionnaire :

- *Ligne directe Grand-Couronne/Rouen bus ou tram*

Avant la reconstitution du réseau 2022, la ligne 6 permettait de connecter directement Grand Couronne à Rouen. Néanmoins, à cette époque 80 % des usagers faisaient la correspondance L6/TRAM pour se rendre à Rouen.

Les préconisations techniques ont alors conclu à la pertinence de créer une nouvelle ligne FAST F6, permettant une meilleure desserte transversale Ouest – Est de la rive gauche (besoin fort), tout en facilitant une pratique déjà existante. De plus, malgré la correspondance F6/TRAM, le temps de parcours est identique au temps de parcours de l'ancienne ligne 6 pour un origine-destination identique.

Enfin, depuis la mise en service de la F6, l'augmentation de fréquentation est de + 25%.

Analyse de la commission d'enquête

La commission prend acte de la modification relative à la solution de déplacement entre ces communes au regard des données en sa possession sur la fréquentation de la ligne et les habitudes de déplacement des usagers.

Contribution n°105

Par Anonyme- Déposée le mardi 16 avril 2024

« Le Technopôle du Madrillet est difficilement accessible pour les travailleurs et étudiants venant la ligne de train Paris - Rouen. A l'heure actuelle deux routes équivalentes en temps (~30 minutes) sont possibles : - gare de Oissel - F3 - F6, très soumis aux aléas des retards à cause de la correspondance des bus - gare de Rouen Rive droite - Tram, moins d'aléas mais un rallongement de la distance de trajet de ~15km Serait il possible d'envisager un arrêt des trains Paris - Rouen à la gare de Saint-Étienne-du-Rouvray, permettant un trajet direct via le F6 vers le technopôle ? Cela permettrait de décharger en partie le tram en direction du technopôle et de faire économiser ~40 minutes par aller (~1h20 de trajet quotidien) à des centaines de travailleurs et d'étudiants. »

Commentaire de la commission

Il s'agit d'une demande d'un arrêt du train Paris/Rouen à la gare de St Etienne du Rouvray afin de combiner les déplacements en rejoignant le F6 pour gagner du temps et alléger le tram. Est-ce une possibilité à étudier ?

Réponse du pétitionnaire :

- *Arrêt du train Paris/Rouen à St Etienne du Rouvray*

La compétence ferroviaire est détenue par la Région. Les trains Rouen-Paris sont soumis à une exigence de temps de parcours et de sillons. Un sillon est un créneau d'autorisation de circulation alloué à un train sur un parcours précis de l'infrastructure à un instant précis. Multiplier les arrêts dégraderait les temps de parcours et ne permettrait plus de

s'insérer dans les sillons ferroviaires complexes liés à l'infrastructure ferroviaire locale et à la gare de Rouen Rive-Droite très contrainte.
Néanmoins, dans une volonté d'améliorer l'intermodalité sur son territoire, la Métropole travaillera à une meilleure coordination horaire des réseaux de transports collectifs (train et transports urbains).

Analyse de la commission d'enquête

La MRN est ouverte à une « adaptation du service » pour qu'il devienne plus cohérent. Cet engagement est pris en compte par la commission et devra être mis en œuvre en conséquence.

Contribution n°107

Par Anonyme - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Il faudrait revoir l'aménagement de certaines chicanes (à Mesnil-Raoul, rue Scherer à Mesnil-Esnard) qui, n'ayant pas de "bypass", sont extrêmement dangereuses pour les cyclistes. - sécuriser les pistes déjà existantes en installant les stop des rues adjacentes avant la piste et non après; en assurant l'entretien (balayage); en faisant la chasse aux véhicules qui y sont garés, en aménageant les rond-points pour éviter de se faire couper la route sur leurs sorties - créer un passage de Seine (sur le pont Mathilde ou bac piéton/vélo) en amont du pont Corneille car il faut aller jusque là-bas pour rejoindre Sotteville ou St Etienne depuis le plateau est. -Qu'est-il de la liaison Mesnil-Esnard-Bonsecours-Rouen? - la gratuité des bus le samedi est une très bonne chose, pourrait-on l'étendre en semaine, même sur des horaires restreints? »

Commentaire de la commission

Cette contribution aborde différentes thématiques : réflexion autour de chicanes dangereuses, l'entretien des pistes, la priorité aux cyclistes, la traversée de la Seine en amont du pont Corneille, la demande de création d'une piste cyclable : Rouen/plateau Est et enfin la gratuité des transports du samedi à étendre à tous les jours de la semaine. Certaines de ces propositions sont-elles possibles pour la MRN ?

Réponse du pétitionnaire :

- *Chicanes dangereuses vélo*

L'un des objectifs du Plan Vélo est d'améliorer le traitement des signalements relatifs aux aménagements cyclables utilisés par les cyclistes, et de travailler à la diminution des points noirs et à leur résolution.

La MRN s'est donc inscrite dans une logique de prévention en créant un groupe de travail « Points noirs » avec les associations cyclistes locales. Une application, créée par la Métropole, a été mise à disposition des associations afin qu'elles puissent faire remonter et géolocaliser les points noirs constatés. Des réunions de travail sont ensuite organisées avec les services techniques de la MRN pour échanger des solutions à mettre en œuvre et prioriser les interventions.

- *Entretien des pistes*

Le projet de PDM porte l'ambition de mettre en place un niveau qualitatif d'entretien des aménagements cyclables pour mieux répondre aux attentes des usagers, en coordination avec les communes qui entretiennent les espaces verts qui longent les itinéraires cyclables.

- *Traversée Seine en amont pont corneille*

Etude actée

- *Piste cyclable Rouen/Plateau Est*

Projet acté dans le cadre du Plan vélo métropolitain et repris dans le PDM (VEL.01-1)

- *Gratuité*

Des réflexions sont engagées pour créer de nouvelles « tranches » de gratuité. La gratuité totale imposerait de compenser 32 millions d'euros de recettes de billetterie (2023) + 18 millions de TVA à payer chaque année (La Métropole Rouen Normandie est actuellement exonérée de TVA ; ses recettes doivent au moins représenter 10% de l'ensemble de ses dépenses) + 20 millions nécessaires pour renforcer l'offre (hausse de fréquentation), avec un taux versement mobilité (contribution due par les employeurs qui embauchent plus de 10 salariés et permettant de financer les transports en commun) plafonné par la loi à 2 % pour le territoire de la Métropole Rouen Normandie.

Outre de nouvelles « tranches » de gratuité, la MRN étudie la mise en place de la tarification solidaire (Action INCLUS.01).

Analyse de la commission d'enquête

La MRN mettra en œuvre certaines des propositions de cette contribution. La commission salue le travail collaboratif et indispensable avec les associations, notamment cyclistes. Néanmoins, elle regrette que les alertes des particuliers, comme l'est cette contribution, ne puissent pas être directement remontées aux services de la MRN sans ce biais. La MRN pourrait éventuellement y réfléchir.

Contribution n°136

Par Anonyme - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Risque de manque de place de parking »

Commentaire de la commission

La contribution s'inquiète du manque de places de stationnement sans plus de précisions. La MRN a-t-elle connaissance du nombre de places de stationnement supprimé à terme avec la mise en place du PDM ?

Réponse du pétitionnaire :

La contribution semble estimer que le projet de PDM peut aboutir à un manque de capacités de stationnement, sans donner de précisions géographiques et sans caractériser le type de stationnement (sur voirie gratuit ou payant, en ouvrage, capacités privées...). Il est donc compliqué de lui apporter une réponse circonstanciée. Il est néanmoins possible de préciser que selon les différentes études et données à disposition de la Métropole sur cette thématique, il ressort principalement que le stationnement sur la voie publique et en ouvrage n'est réellement très contraint qu'au cœur de l'hypercentre rouennais. Dès lors que l'on s'en éloigne, les taux d'occupation et de rotation relevés ces dernières années confirment que des marges sont belles et bien existantes et qu'il reste donc aisé de trouver une place sur l'espace public, ou bien dans un parking en ouvrage, ou encore dans l'un des Pares relais appartenant à la Métropole dont les taux d'occupation sont en moyenne de 50%.

La situation actuelle permet donc, le cas échéant, que des places de stationnement soient supprimées sans impacter les usagers, et notamment afin que l'espace public rendu disponible par ces suppressions soit donné à d'autres usages. La politique publique menée par la Métropole, qui a pour objectif d'amener les habitants à délaisser l'usage solitaire de la voiture particulière, ne peut faire l'impasse sur cette question des capacités de stationnement, afin de garantir la cohérence de son action. En effet, il est démontré que la réduction des capacités de stationnement est un des leviers les plus forts pour favoriser le report des usages autosolistes vers le covoiturage, les transports en commun ou le vélo. Investir financièrement massivement dans ces modes partagés et doux se ferait donc à fonds publics perdus si par ailleurs la question des capacités de stationnement n'était pas traitée.

Cette acculturation commune sur un sujet aussi complexe que le stationnement est une nécessité (STAT.01)

Analyse de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse de la MRN. Elle rappelle également que la MRN propose dans le cadre de sa « Stratégie P+R en cours de déploiement », la création de « 3000 places supplémentaires ».

Contribution n°166

Par Anonyme - Déposée le mercredi 17 avril 2024

« Bonjour, Voici quelques idées qui pourraient améliorer les déplacements dans la métropole : - Installer des locaux à vélo sécurisés dans les centre-villes autour de Rouen, ce qui permettrait aux personnes n'ayant pas de garage de se déplacer et d'aller travailler en vélo (ex : Saint Léger du Bourg Denis). - Installer des locaux à vélos sécurisés sur les parking relais et ouvrir l'accès de ceux-ci aux utilisateurs du local vélo. (en bas des côtes de préférence : tout le monde n'a pas les moyens d'acheter un vélo électrique et une côte est difficile à monter en vélo mécanique. Ex, la côte de Bonsecours ou de Waddington) - Développer l'offre Lovelo dans la métropole au-delà de Rouen, Petit Quevilly et Sotteville les Rouen, dans les centre-villes ou à proximité des parking relais (ouverts aux utilisateurs Lovélo). Pour ma part, je suis fortement intéressée pour l'installation d'un local vélo sécurisé à Saint Léger du Bourg Denis avec un parking relais à proximité. Habitant sur le plateau Est et travaillant à Rouen rive droite (où il est impossible de circuler et de se garer après 8h), cela me permettrait de descendre et monter la côte de Waddington en voiture puis me garer à St Léger et continuer en vélo. Il y a déjà une infrastructure développée pour les vélos sur la majorité du trajet St Léger- Rouen. Les offres déjà existantes comme le trajet en bus prend beaucoup trop de temps aux heures de pointes (bus dans les bouchons). L'infrastructure est peu développée sur le plateau Est, ce qui est bien dommage. Une ligne TEOR aurait sa place jusque Boos, ville en plein développement (et villes alentours aussi). Merci pour votre compréhension »

Commentaire de la commission

Les trois principales observations de cette contribution sont : 1 - Locaux à vélo sécurisé en centre-ville de Rouen et parking relais ainsi qu'à St Léger du Bourg Denis 2 - Développement de l'offre LOVELO au-delà de Rouen 3 – Développement d'une ligne TEOR jusqu'à BOOS. Quelle position la MRN entend-elle adopter vis-à-vis de ces demandes ?

Réponse du pétitionnaire :

- Locaux à vélo-sécurisé en centre-ville de Rouen

La MRN a mis en place le service LOVELO stationnement, permettant un stationnement sécurisé à la demande. En effet, en cas d'absence de stationnement à son domicile ou à son entreprise (comptant moins de 20 salariés), le dispositif de stationnement à la demande peut être actionné. Il suffit de déposer une demande depuis les applications du service. A partir de 2 demandes dans un rayon de 300m, le dossier sera instruit dans un délai de 3 à 6 mois.

- P+R Saint-Léger-du-Bourg-Denis

Le potentiel de rabattement pour ce bassin de mobilité est plus affirmé sur le secteur de Darnétal, en appui d'une ligne forte de transport collectif type TEOR, d'une meilleure accessibilité routière et d'une situation en amont de la

congestion routière. L'actuel P+R des Deux-rivières répond partiellement à ces besoins. L'extension de ce parking en ouvrage sera étudiée. Parallèlement, une veille foncière existe sur ce secteur pour en accroître la capacité.

- *Développement offre LOVELO au-delà de Rouen*

Cette dernière année, le service VLS (Lovelô courte durée) a vu son offre augmenter considérablement avec un maillage plus dense sur la commune de Rouen et une extension de son périmètre sur les communes de Petit Quevilly, Sotteville-Lès-Rouen et les sites universitaires.

Pour ces nouvelles communes, la fréquentation des stations reste pour le moment faible malgré une géographie propice à l'usage du vélo (service à faire connaître ? manque d'aménagements cyclables ?).

Par conséquent, avant d'étendre ce service, aux coûts de fonctionnement importants, à d'autres communes, la MRN souhaite capitaliser sur cette première extension hors de l'hyper centre, et d'ajuster sa stratégie sur le sujet.

- *Ligne TEOR jusqu'à Boos*

Lors des études de restructuration du réseau, de nombreuses demandes avaient émergé pour avoir une ligne Fast voire TEOR desservant Boos. De ce fait, la desserte de Boos a fait l'objet de nombreuses études approfondies et d'une importante concertation pour expliciter les choix retenus et l'offre proposée (une offre multipliée par 3,5 sur la ligne 13, sans passage en ligne Fast). Au final, malgré les très nombreuses demandes des habitants, la fréquentation a progressé faiblement à la lueur du saut d'offre proposé.

Analyse de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse de la MRN qui aborde les dernières modifications du service notamment vers Boos. Cet écart entre la demande initiale et les résultats constatés en termes de fréquentation est peut-être lié à un besoin d'une meilleure communication auprès des usagers.

Contribution n°190

Par David - Déposée le vendredi 19 avril 2024

« Tome 4 TC02 Le volet sécurité du PDM n'est pas très détaillé. Dans les TC, la sécurité est un élément dimensionnant pour attirer les usagers à prendre les transports collectifs et délaisser l'autosolisme. Le budget de TC02 est de 107m€. Ce chiffre ne détaille pas les montants alloués à chaque section. Pouvez vous fournir le chiffrage pour TC02-1 et notamment le montant le renforcement de la sécurité à bord ? Qu'est il prévu pour la sécurité aux arrêts ? Prévoyez vous d'installer de la vidéo surveillance Qu'est il prévu en matière de sécurité pour les P+R ? L'éclairage, vidéo..... »

Commentaire de la commission

Qu'en est-il de la sécurité aux arrêts, parkings, quel en est le montant alloué ?

Réponse du pétitionnaire :

Un Contrat Local de Sécurité des Transports de la Métropole 2022 – 2026 a été signé entre la Métropole Rouen Normandie, l'Etat, le parquet et les exploitants des transports collectifs. Celui-ci s'articule autour de 15 actions :

- Observatoire d'ambiance et cellule de veille,
- Réseau intercommunal des référents sécurité (RIRS),
- Pôle médiation transport,
- Vérificateurs de perception,
- Actions pédagogiques,
- Equipements de vidéo protections,
- Vie nocturne,
- Police nationale : de la dissuasion à la répression réactivité aux phénomènes d'insécurité,
- Gendarmerie nationale,
- Lutter contre la fraude dans les transports en commun (réponse judiciaire),
- Lutter contre les incivilités commises à l'encontre des personnes chargées d'une mission de service public,
- Mobiliers urbains,
- Lutter contre les violences faites aux femmes,
- Stations prioritaires,
- Lutter contre le phénomène "wheeling".

Concernant la sécurité aux alentours des arrêts de bus, c'est de la prérogative des communes et de l'Etat.

La vidéoprotection des P+R est étudiée au cas par cas en fonction de la présence de ce type de dispositif au sein de la commune concernée (prérogative communale liée au pouvoir de police du maire).

Analyse de la commission d'enquête

La commission estime que cette problématique sécuritaire est déjà prise en compte par les services compétents.

Contribution n°191

Par David - Déposée le vendredi 19 avril 2024

« CONTRIBUTION sécurité pour travaux en cours ! J'ai fait part dans une précédente contribution de travaux de réfection de trottoirs, stationnement dans la rue de 14 pommiers à Saint aubin Celloville. A l'évidence, le PDM engendre et va engendrer de nombreux travaux et la

sécurité des usagers et des ouvriers et encadrements est primordiale. SVP regardez les photos et faites déplacer IMMÉDIATEMENT les bordures qui sont très mal entretenues sur le chantier, empêchent la circulation des piétons...un comble pour un PDM qui prône la marche !!!! Idée, les bordures pourraient aller en lieu et place de la pelleuse notamment par exemple.... Svp regardez qui a signé le PPSPS ! Inacceptable »
Documents : contribution_191_Web_1.jpeg, contribution_191_Web_2.jpeg, contribution_191_Web_3.jpeg

Commentaire de la commission

Cette contribution semble dépasser le cadre du PDM.

Réponse du pétitionnaire :

Au-delà d'une démarche inhérente à tous les chantiers, conformément aux règles en vigueur, la Métropole de Rouen et la Fédération Régionale des Travaux Publics s'associent pour la sécurité sur les chantiers avec la signature de la charte « Chantier franchement Sûr ». Son objectif, prendre en compte la prévention des risques professionnels dès la conception des ouvrages par la maîtrise d'ouvrage.

Analyse de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse de la MRN.

Contribution n°193

Par Ville de SAINT AUBIN LES ELBEUF - Déposée le jeudi 18 avril 2024

« *Objet : Délibération Dans le cadre de l'enquête publique portant sur le projet de Plan De Mobilité (PDM) de la Métropole Rouen Normandie, je vous transmets par la présente la délibération pour la Ville de SAINT AUBIN LES ELBEUF.* »

Commentaire de la commission

Il s'agit de la délibération de la commune de Saint Aubin les Elbeuf, laquelle est favorable au projet de plan de mobilité avec une réserve émise sur la gratuité liée aux mobilités.

Réponse du pétitionnaire :

Des réflexions sont engagées pour créer de nouvelles « tranches » de gratuité. La gratuité totale imposerait de compenser 32 millions d'euros de recettes de billetterie (2023) + 18 millions de TVA à payer chaque année (La Métropole Rouen Normandie est actuellement exonérée de TVA ; ses recettes doivent au moins représenter 10% de l'ensemble de ses dépenses) + 20 millions nécessaires pour renforcer l'offre (hausse de fréquentation), avec un taux versement mobilité (contribution due par les employeurs qui embauchent plus de 10 salariés et permettant de financer les transports en commun) plafonné par la loi à 2 % pour le territoire de la Métropole Rouen Normandie.

Outre de nouvelles « tranches » de gratuité, la MRN étudie la mise en place de la tarification solidaire (Action INCLUS.01).

Analyse de la commission d'enquête

La question de la gratuité des transports est primordiale dans la réflexion du plan de mobilité. Cette problématique est bien prise en considération par le pétitionnaire.

Contribution n°198

Par Gaël - Déposée le vendredi 19 avril 2024

« *Les mobilités en Métropole doivent être structurées et priorisées : - Le train pour les déplacements à travers la métropole et la grande couronne de Rouen : la mise en place d'un RER rouennais avec la région en concomitance avec la nouvelle gare Saint Sever et les reouverture de la ligne rouen Quevilly grand couronne Elbeuf notamment. La multiplication des haltes en zone centre (rive gauche avec Petit quevilly, flaubert, grand quevilly, couronnes....) et rive droite à Fond du val, Déville, Darnétal, Saint Hilaire, pour diffuser l'effet RER à une grande partie de la zone centre. Et pour disposer de capacités pour faire circuler ces nouveaux RER il faut mener à terme le projet LNPN sûrement dans une version revue (mais hors compétence Métropole) - Le tram et les bus pour les déplacements dans la zone centre : un plan en 3 phases. - 1) tramifier le TEOR sur le parcours Bondeville Rouen Darnétal et pour les liaisons bus avec les 3 plateaux, au lieu de coûteux et lourds bus électriques à batterie utiliser des trolleybus IMC comme à Lyon Saint Étienne ou Limoges à la topographie similaire. 2) une ligne de tram par la route de Neuchâtel vers Bois Guillaume et le plateau Nord diffusant vers la Vatine et les Sapins. A voir la faisabilité mais le Havre a bien fait monter son tramway sur ses hauteurs également. Relier également la nouvelle gare Saint sever au réseau tramway avec un nouveau franchissement de la Seine à travers L'Île Lacroix pour désenclaver ce quartier puis rejoindre le CHU et le Boulingrin pour une vraie boucle tramway. 3) à plus long terme tramifier le T4 jusqu'au Zénith et créer un réseau rive gauche avec une boucle tramway sur tout le boulevard de l' Europe de Mathilde à Flaubert. - en parallèle des modes de TC lourds continuer la dynamique des aménagements cyclables et piétons à travers la métropole - rendre réellement piétonne toute la zone historique du cœur de Rouen (entre Lecanuet et la Seine et Vieux marché jusqu'à Martainville/Saint Maclou.) De même rive gauche autour de la place des emmurees. - diminuer la place de la voiture en zone centre : suppression des parkings en surface, reconsidérer les quais haut rive droite en zone apaisée plutôt que cette autoroute urbaine actuelle. A plus long terme pourquoi pas supprimer les tremies routières et faire passer à la place la voie ferrée portuaire. La place libérée par le déplacement de la voie ferrée permettrait un aménagement en pente douce des quais hauts vers les quais bas et une meilleure connexion à la Seine. - pour le transport de marchandises : en plus de la logistique fluviale urbaine qui se développe ne pas oublier le fret ferroviaire. - pour les livraisons en zone centre Installer des micro hubs de logistique urbaine par exemple dans le quartier de la nouvelle gare. En zone piétonne faire respecter l'interdiction de livrer en camion après 11h et empêcher physiquement le passage de ceux-ci »*

Commentaire de la commission

Cette contribution évoque plusieurs modes de déplacements. Quelle est la position de la MRN sur ces propositions ?

Réponse du pétitionnaire :

- Le train

De compétence régionale, le ferroviaire revêt une importance stratégique dans la politique de mobilité métropolitaine. La Métropole accompagne donc les acteurs ferroviaires et développe sa politique d'accès au ferroviaire en s'appuyant sur plusieurs grandes orientations, conformément à sa délibération cadre du 3 octobre 2022 en la matière :

1. Le transport ferroviaire et la gare comme élément d'une politique globale de mobilité

- Axe 1 : Améliorer l'accessibilité piétons, vélos, transports collectifs et voitures aux gares du territoire métropolitain

- Axe 2 : Mieux intégrer le ferroviaire dans la chaîne de déplacements : La démarche partenariale "train comme mode urbain"/Le ferroviaire au sein du futur MaaS de la Métropole/L'intégration tarifaire qui au 1er septembre 2024 (action TC.05-3) permettra aux résidents métropolitains d'utiliser le train dans le périmètre métropolitain avec un abonnement Astuce. Un élargissement aux titres à décompte ou unitaire sera envisagé dans un second temps.

2. Améliorer les infrastructures ferroviaires pour améliorer l'offre à moyen et long terme

- Les études de Service Express Régional Métropolitain (SREM). La Région Normandie, la Métropole Rouen Normandie, la Communauté d'Agglomération Seine-Eure, et la Communauté de communes de Caux-Austreberthe, ont sollicité l'Etat pour qu'il procède à la labellisation du projet de SERM (Service Express Régional Métropolitain) à Rouen. Le périmètre d'étude est formé de 23 gares formant le cœur de l'étoile ferroviaire, sur les trois aires urbaines de Rouen, Louviers et Yvetot qui comptabilisent près de 730 000 habitants et 300 000 emplois.

- Des projets/travaux/investissement prévus à moyen terme (2027 à 2030)

- Des études en cours concernant les gares et les haltes

- Des projets de grande ampleur à long terme

3. Le ferroviaire comme facteur de rayonnement logistique

- Travaux liés à la tranchée ferroviaire rive gauche

- L'accès sud au port de Rouen

- Seine-sud

- Stratégie logistique régionale

- « Tramifier » le TEOR

Ce sujet appartient à une réflexion plus globale sur l'évolution de l'architecture du réseau de transport en commun structurant (Tramway/TEOR) dans son ensemble, de manière à allouer les moyens où la demande est la plus forte. Une étude d'opportunité est en cours afin d'arrêter un scénario global d'évolution qui pourra par la suite être confirmée en faisabilité, afin de considérer les contraintes infrastructurelles (TC.03-2).

- Micros-hubs logistique urbaine

La charte métropolitaine de logistique urbaine durable (LOG.01-2), co-construite avec les acteurs économiques et institutionnels et les citoyens du territoire, qui sera proposée à l'approbation du Conseil Communautaire du 17/06/2024, contient une action visant l'organisation foncière du territoire pour favoriser la logistique urbaine durable (LOG.02-1) et traitant de ce sujet (étude d'opportunité de création d'espaces de mutualisation des flux).

- Piétonisation du cœur historique rouennais

Riche de son patrimoine et de son activité urbaine et commerciale, ce secteur superpose une multitude de flux et fonctions (de mobilités, commerciales, de dessertes logistiques, touristiques, de nature en ville, résidentielles, ...).

Il est à noter que l'ensemble des parkings souterrains se situent en plein cœur du centre historique. Leur accès est donc une contrainte forte à considérer.

Néanmoins, dans sa volonté d'améliorer l'attractivité du cœur historique et son cadre de vie, toutes les dernières interventions de la Métropole et de la ville tendent à apaiser, piétonner et rééquilibrer le partage de l'espace public en faveur des mobilités actives (Les projets cœurs de Métropole en sont les parfaits exemples).

- Contrôle des zones piétonnes

Prérogative de la commune liée au pouvoir de police du maire.

Analyse de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse de la MRN. Elle rappelle également que la MRN propose dans le cadre de sa « Stratégie P+R en cours de déploiement », la création de « 3000 places supplémentaires ».

Contribution n°203

Par BLOQUET CANU Viviane - Déposée le vendredi 19 avril 2024

« mon second message : y aurait - il la possibilité de tout mettre en oeuvre pour avoir un bac de dépannage lorsque ceux ci tombent en panne ? que ce soit SAHURS. DUCLAIR JUMIEGES. ????? »

Commentaire de la commission

Il s'agit d'une demande relative à la possibilité d'avoir un bac de dépannage lorsque ce dernier est en panne. La gestion du bac relève-t-elle de la métropole ?

Réponse du pétitionnaire :

La gestion des bacs sur le territoire métropolitain est de la compétence du Département 76.

Analyse de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse de la MRN.

Contribution n°229

Par Anonyme - Déposée le lundi 22 avril 2024

« Mettre les cyclistes en sécurité en La Londe et Elbeuf et entre La Londe et Orival. »

Commentaire de la commission

L'observation porte sur la sécurisation des cyclistes - trajet LA LONDE/ELBEUF et LA LONDE/ORIVAL sans plus de précisions. La MRN est-elle consciente d'un problème sécuritaire sur cet axe ?

Réponse du pétitionnaire :

Le futur réseau cyclable prôné dans le Plan Vélo 2035 a bien identifié ce problème. Le maillage permis grâce à la superposition du REV, RIV et de la Seine à Vélo permettra de connecter de manière plus sécurisée les centralités de la boucle elbeuvienne, et notamment les communes de La Londe et Orival à Elbeuf.

Analyse de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse de la MRN qui correspond, à priori, entièrement aux attentes de cette contribution.

Contribution n°248

Par Latz, Odile - Déposée le mardi 23 avril 2024

« Le plan des mobilités de la métropole est une excellente initiative pour donner le choix à ses habitants de se déplacer de manière plus respectueuse de notre environnement. Notre "village" de Houppeville a une situation privilégiée en terme d'environnement puisqu'au milieu de la forêt verte. Le travail sur les différents corridors 3 et 4 pour Houppeville enrichi par un sondage réalisé auprès des habitants a permis de mettre en évidence des améliorations à apporter: Transports en commun: le bus ne dessert plus Rouen comme il le faisait autrefois, pas de bus le dimanche, pas de synchronisation avec les lignes Fast de Mont Saint Aignan, pas de service minimum en cas de grève Véhicules particuliers: Houppeville est devenu le couloir privilégié pour la circulation hors ZFE, augmentation du trafic pendulaire qui occasionne des longues files de voitures. la ville est maintenant en Zone 30- très peu respectée. Une solution pour réduire ce long flot de voiture - une zone de co voiturage entre St Jean du Cardonnay et Houppeville Vélo: Aucune solution pour permettre aux habitants de rejoindre la balade du Cailly (en cours de réalisation) ou Isneauville, la forêt Verte est aménagée vers Bois Guillaume et Mont Saint Aignan mais pas du tout vers Houppeville. Lors du travail sur le PDM il était convenu que la restructuration du réseau Actuce ne prenait pas en compte le résultat de nos réflexions et qu'une nouvelle phase suivrait, où en est-on? Le changement de comportement ne pourra se faire que si les infrastructures le permettent en toute sécurité. Force est de reconnaître que le chantier n'est pas simple mais il ne faut pas oublier les "petites communes" comme la nôtre. Pas de changements »

Commentaire de la commission

Si la contribution reconnaît l'initiative positive engagée en termes d'environnement par le PDM, la question se pose sur Houppeville et les communes voisines pour davantage de transports, notamment le dimanche vers Rouen.

Réponse du pétitionnaire :

- Desserte en transports en commun

Houppeville est aujourd'hui desservie par une ligne régulière 43 (1 bus toutes les 30 mn en heure de pointe – 24 allers retours quotidiens), et cela malgré son statut de « petite commune » (<= 4 500 habitants) puisqu'elle comprend environ 2900 habitants. Cette liaison permet de rejoindre directement Mont-Saint-Aignan et la Vallée du Cailly à Maromme, et Rouen en correspondance avec les lignes structurantes vers Rouen (F2 et F7 (vers la gare de Rouen), et T1) ainsi que la Vallée du Cailly et les Plateaux Nord (F8). En correspondance depuis plus de 20 ans en direction de Rouen, celle-ci a été améliorée lors la recomposition 2022. En effet, pour certains horaires en heures de pointe, l'arrivée de la ligne 43 a été coordonnée aux horaires de départ de la T1 au niveau de la Place Colbert à Mont-Saint-Aignan. Pour ces liaisons « coordonnées », le temps de parcours entre Houppeville et Rouen (Théâtres des arts) est de 35 mn.

En complément de cette offre régulière, Houppeville est desservie par 2 lignes scolaires (seulement en HP), ouvertes à tous les usagers.

Concernant la desserte du dimanche, à l'échelle métropolitaine, aucune commune de seconde couronne n'est desservie qu'il s'agisse de lignes régulières ou de transports à la demande.

Aujourd'hui, la ligne 43 enregistre une fréquentation moyenne journalière de :

- 300 usagers en période scolaire,
- 50 usagers en vacances scolaires (= ligne à vocation scolaire),
- 72 usagers le samedi.

Dans l'optique d'une fréquentation estimée à 50 usagers le dimanche et une offre de 7 allers retours /jour (= 15 000 km/an) le coût d'exploitation serait de 75 000 €, soit 29€ par voyageur. La MRN estime donc que le potentiel est insuffisant.

En complément de cette offre régulière, Houpeville est desservie par 2 lignes scolaires (seulement en HP), ouvertes à tous les usagers.

Analyse de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse de la MRN.

Contribution N°333 (Mairie de Bardouville)/207

Par M. Aubry Jean-Yves - Déposée le jeudi 18 avril 2024

« De la lecture, somme toute rapide, des différents dossiers joints à l'enquête publique relative au plan de mobilité de la métropole à l'horizon 2035, li ressort à mon sens, qu'il s'agit de mesures avant tout destinés aux zones urbaines. Ces documents présentent de nombreuses imprécisions et certains se sont pas finalisés, en particulier le rapport d'évaluation environnementale stratégique qui est une « version pour arrêt » comme mentionné sur chaque page. Ces omissions ou imprécisions ont d'ailleurs été mises en évidence dans « l'avis général du Comité des partenaires mobilité (février 2024) » et laissent à penser qu'il s'agit d'un dossier bouclé dans l'urgence pour répondre à un impératif précis.

Document n°1

Commentaire de la commission

L'observation rappelle que la situation de la presqu'île est particulière, plutôt isolée de Rouen et s'oriente de plus en plus vers Bourg-Achard. La voiture est indispensable pour le travail et les rendez-vous.

Elle interroge aussi sur la concertation qui a été mise en œuvre et elle propose plusieurs axes de réflexion tels que la mise en place d'un TC avec l'Eure et la CC du Roumois Seine, la formation à la pratique du vélo. Elle expose aussi les bénéfices et les inconvénients de la Seine à vélo. Qu'en pense la MRN ? Quel partenariat la MRN a-t-elle engagé avec les EPCI limitrophes ?

Réponse du pétitionnaire :

Au cœur d'une aire d'attractivité de près de 700 000 habitants, la Métropole attire et concentre une grande partie des flux de déplacements. On dénombre près de 125 000 déplacements échanges quotidiens entre la Métropole et les EPCI du périmètre de l'Enquête Ménages Déplacement. A titre de comparaison, à l'échelle de son territoire, la MRN compte 1,7 millions de déplacements quotidiens.

Néanmoins, l'empreinte carbone de ces déplacements depuis/vers la Métropole est forte, car réalisés presque exclusivement en voiture individuelle.

Pour répondre à ces enjeux de mobilité, la MRN a engagé et est engagée dans de nombreuses démarches partenariales avec :

- L'Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure : études pour ensemble des EPCI adhérentes/ démarche Itinéraire Grand Territoire intégrant ensemble EPCI adhérents/ limitrophes

- L'Agglomération Seine Eure : le Pôle Métropolitain qui regroupe MRN et CASE a indiqué dans son objet (en 2012) : « études visant l'amélioration des liaisons dans un souci de développement durable du territoire. Le pôle métropolitain pourra notamment mettre en œuvre des actions relatives à l'écomobilité ». Concrètement, outre la collaboration dans l'Enquête Ménages Déplacements :

- Sur le champ du co-voiturage, développement à compter du 1er mars 2022 d'une première ligne Covoit'Ici entre Rouen et Val de Reuil (2 050 inscrits, dont 200 covoitureurs actifs, 1 217 trajets réalisés au 31 janvier 2023). + partenariat MRN - BlaBlaCar Daily

- La création d'une ligne nouvelle de transport en commun qui relie Gaillon à Louviers- Pont de l'Arche-Criquebeuf- Martot- Elbeuf- Saint-Aubin-Lès-Elbeuf

- La comitologie particulière sur étoile ferroviaire rouennaise associant la CASE

- Convention d'Entente Mobilité avec Communauté de Communes Caux – Austreberthe. 4 axes de travail :

- Etude et expérimentation BHNS sur l'A150

- Participation conjointe étude projet de transformation gares de Barentin et Pavilly

- Coopération co-voiturage : création d'une ligne CoVoit'Ici en 2023 (financement MRN)

- Raccordement de la voie verte Le Trait-Duclair au tronçon de Saint Pierre de Varengueville - Villers-Ecalles

- Roumois Seine : Convention de coopération avec Roumois Seine. Plusieurs pistes de travail :

- Développement du co-voiturage (Aires et services de covoiturage)

- Ferroviaire et transports urbains

- Lyons Andelle : Une convention de coopération adoptée en 2018 doit être réactualisée.

- Entente Axe Seine : La thématique des mobilités a fait l'objet d'une rencontre de l'Entente en décembre 2022 avec une focale sur LNPN. Au titre de l'entente Axe Seine, la Métropole du Grand Paris, la Ville de Paris, la Métropole Rouen Normandie, la Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole se sont associées avec HAROPA PORT et Voies Navigables de France pour lancer un Appel A Manifestation d'Intérêt) AMI Logistique Urbaine Fluviale Axe Seine, encourageant de nouvelles façons de desservir la zone dense par la voie d'eau pour le transport de marchandises.34 sites mélangeant différents cas d'usage (quai public 100 % partagé / site 100 % amodié / quai partagé

avec amodiation du terrain plein) ont ainsi été identifiés, dont 4 sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie. Sur la base des résultats de cet AMI, deux appels à projets ont été lancés au printemps 2023, dont un à Rouen et l'autre à Paris.

- Le Bassin de Mobilité Cœur Vallée de Seine piloté par la Région Normandie en vue de définir un contrat opérationnel de mobilité.

Analyse de la commission d'enquête

La commission estime que la réponse permet d'apprécier, de manière concrète, les actions menées en commun avec les structures intercommunales voisines. Une telle démarche ne peut être que saluée tant la question des déplacements ne peut se résoudre à la seule échelle de la Métropole Rouen Normandie, laquelle n'est pas la seule créatrice de déplacements notamment individuels.

Contribution n°260

Par Le Floch sultana - Déposée le mercredi 24 avril 2024

« L'intermodalité bus / vélo ou vélo / métro est à privilégier aussi aux heures de bureau/ horaires scolaires Bref, Voir quelles solutions possibles pour ne plus circuler en voiture dans la Métropole et très rapidement (les changements climatiques nous rattrapent) »

Commentaire de la commission

L'intermodalité bus / vélo ou vélo / métro est à privilégier surtout aux heures de bureau et pendant les horaires scolaires.

Réponse du pétitionnaire :

La MRN souhaite développer la multimodalité à travers le déploiement des lieux de rabattement hiérarchisés, aménagés et équipés en conséquence, permettant ainsi plusieurs combinatoires VP/TC – vélo/TC – VP/vélo (INTER. 01). Le futur MaaS de la MRN permettra à travers un support unique pour tous les services de mobilité du territoire de faciliter ainsi l'intermodalité.

Analyse de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse de la MRN.

Contribution n°270

Par Anonyme - Déposée le mercredi 24 avril 2024

« Habitante des berges de seine svp ne pas amener la ville à la campagne interdire les déchets / la cigarette / les barbecues ou la presqu'île est assez mal desservie que ce soit Pompiers mais aussi urgentistes..... nos bords de route sont fauchés 2 fois par ans pour soit disons la biodiversité et maintenant on nous parlent de béton drainant ou autres !!! chercher l'erreur Attention certains endroits sont assez dangereux pour les enfants en bas age, il n'y a pas de muret partout mais merci de ne pas retirer les existants qui nous protègent des inondations, voir les réhausser. »

Commentaire de la commission

Habitante des berges de seine, il est demandé de « ne pas amener la ville à la campagne » notamment avec les aménagements envisagés sur cet axe, de respecter les cycles de la nature et de prendre en compte les risques d'inondations.

Réponse du pétitionnaire :

Le projet de Seine à vélo est un itinéraire inscrit au Schéma National des véloroutes et voies vertes. A termes l'objectif est de relier Paris au Havre et Deauville pour un linéaire de plus de 500 km (110 sur la MRN).

Ce projet s'inscrit dans un processus réglementaire, avec une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) ainsi que d'une Déclaration environnementale, au titre du code de l'environnement. Ces deux processus feront l'objet d'enquêtes publiques. A ce titre, l'Autorité Environnementale sera garante de la bonne considération de l'environnement, du maintien des cycles de la nature, et le cas échéant de la démarche Eviter – Réduire- Compenser (ERC).

- *Risques d'inondation*

La MRN travaille actuellement à la révision du son Plan de Prévention des Risques d'Inondation. Il s'agit d'un outil visant à encadrer l'urbanisation en zone inondable. 2 objectifs principaux :

- Contrôler des constructions en zone inondable pour éviter d'augmenter la population et les biens exposés, réduire la vulnérabilité de l'existant et ne pas aggraver les risques ou en créer de nouveaux
- Préserver les champs d'expansion des crues et les zones inondables non urbanisées

Chaque projet en zone inondable est lié à un zonage réglementaire et donc à un règlement strict de constructibilité. Le futur PPRI de la Métropole sera soumis à enquête publique à l'automne 2025.

Analyse de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse de la MRN.

Contribution n°272

Par KECHABIA - Déposée le mercredi 24 avril 2024

« Après avoir pris connaissance des différents éléments en rapport avec le plan de mobilité, je m'oppose catégoriquement. Pourquoi venir déposer des kilomètres de goudron sur un site protégé par le réseau Natura -2000? A l'heure où les problèmes de changement climatique sont devenus concrets (hausse des températures, accroissement de la gravité des tempêtes, augmentations du niveau des eaux etc...) pourquoi nos chères têtes pensantes veulent une nouvelle fois jouer aux apprentis sorciers en artificialisant les bords de Seine déjà fragile afin que des citoyens bobos en manque d'évasion et de paysages authentiques viennent faire leurs promenades dominicales en vélo ELECTRIQUE? Ces mêmes élus pseudo écologistes seraient-ils finalement des climato-septiques pour nous imposer un projet aussi obsolète au vu de l'actualité climatique et environnementale qu'au point de vue financier à l'heure où le gouvernement cherche à faire des économies? Les marais ont un rôle indispensable à la régulation des crues hivernales, les habitants des différentes communes de la presqu'île le savent trop bien et le faites d'artificialiser même en parties ces zones naturelles pourraient avoir des conséquences désastreuses sur la faune, la flore mais également sur les habitations. Les crues de l'hiver dernier en est un parfait exemple. La métropole serait-elle prête à indemniser les habitants en cas de crue accentuée par l'artificialisation des sols? Pourquoi ce budget pharaonique qui ne servira qu'à une poignée de cycliste du dimanche ne servirait-il pas à l'entretien et la consolidation des berges? »

Commentaire de la commission

Cette contribution se positionne à l'encontre du projet de PDM. Elle évoque plus précisément les impacts négatifs de la création de la piste cyclable sur l'environnement.

Réponse du pétitionnaire :

Les infrastructures cyclables sont très loin d'être un moteur de l'artificialisation des sols. Comparées aux autres projets d'aménagement (zones d'activités économiques, autoroutes, habitat), les pistes cyclables représentent une part infime de l'artificialisation. Il existe de surcroît une boucle vertueuse entre le développement des infrastructures cyclables et la transformation des habitudes de mobilité, entraînant de surcroît une baisse des besoins en infrastructures de transport structurant.

Par ailleurs, une très grande partie du réseau cyclable structurant projeté dans le Plan Vélo 2035, notamment le REV, se localise sur des axes routiers existants et donc déjà artificialisés. Outre le fait de développer l'usage du vélo, la création de ces pistes sur voirie permet un rééquilibrage du partage de la voirie au détriment de la voiture individuelle.

Analyse de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse de la MRN, laquelle sera plus développée en partie II sur ce thème unique de la Seine à vélo. Il n'en demeure pas moins que l'aménagement d'une piste cyclable nécessitera, quand même, quelques « petits aménagements » de l'espace concerné pouvant légitimement inquiéter.

Contribution n°279

Par Louis Dewalle - Déposée le jeudi 25 avril 2024

« Bonjour, Dans le cadre de la consultation publique proposée par la Métropole Rouen Normandie relative au plan de mobilité 2035. Veuillez trouver, en pièce jointe, une première contribution de l'Institut Départemental de l'Enfance, de la Famille et du Handicap pour l'Insertion (IDFHI) Notre Institut reste à votre disposition pour en échanger. »

Documents : contribution_279_Web_1.pdf

Commentaire de la commission

L'IDFHI, Institut Départemental de l'Enfance, de la Famille et du Handicap pour l'Insertion, demande :

- la mise en sécurité des piétons depuis la route de Duclair et la ligne 35,
- l'amélioration de la fréquence de la ligne 35,
- le vélo en libre-service depuis la route de Duclair,
- l'installation de bornes de recharges pour véhicules électriques à l'entrée du site pour les agents et visiteurs (propriété de la MRN)

La MRN compte-t-elle prendre en considération les demandes très précises de cet établissement qui accueille un public sensible ?

Réponse du pétitionnaire :

- Mise en sécurité piétons

Les photos annexées à la contribution illustrent parfaitement l'étroitesse de la voirie, de la potentielle insécurité des piétons. Les réponses à cette problématique demandent une analyse terrain précise. Il conviendra alors de réinterroger les besoins et usages de ce tronçon en vue d'un rééquilibrage du partage de celui-ci (nécessité du stationnement visible sur la photo ? mise en place d'une zone de rencontre ? ...).

Cette problématique sera remontée aux directions opérationnelles de la MRN.

- Fréquence ligne 35

23 rotations par jour sont effectuées par la ligne 35. Elle est jugée adaptée aux usages de cette ligne de transport. Outre la question de la fréquence, suite à la recomposition du réseau de 2022, la capacité de la ligne a été augmentée en heures de pointes, passant de véhicules de type taxis et un véhicule standard. En 2022, à l'arrêt IDFHI, on décomptait 15 montées et 17 descentes quotidiennes.

Également, se trouve à 800 mètres une station TEOR T3 (tous les 6 mn en HP). La MRN rappelle que pour les personnes en situation de handicap, le service Handistuce est à disposition, permettant ainsi le « porte à porte ».

- *VLS route de Duclair*

A court terme, il n'est pas prévu d'étendre le service VLS sur la commune de Canteleu. La MRN souhaite d'abord évaluer la mise en œuvre de ce service hors de la commune centre (communes de Petit Quevilly et Sotteville-lès-Rouen).

- *Bornes de recharges véhicules électriques entrée du site*

A court terme, la MRN au travers son Plan de Déploiement des Infrastructures de Recharge (PDIR) 2021-2026, s'est fixée un déploiement équitable à l'échelle de son territoire de 400 points de charges à l'échelle de son territoire. Le secteur de l'IDEFHI n'a pas été identifié dans ce PDIR.

La seconde brique du PDIR post 2026 sera l'occasion de questionner l'opportunité d'un déploiement d'une borne sur ce secteur.

Analyse de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse de la MRN, laquelle est très développée et sera étudiée par ses services pour tenter de résoudre les problématiques.

Contribution n°281

Par Anonyme - Déposée le jeudi 25 avril 2024

« Je trouve dommage d'avoir réalisé une piste uniquement cyclable entre Boos et Franqueville Saint Pierre. Prendre le bus à Boos est devenu insupportable. Les bus sont dans les bouchons. Une voie mixte bus et cyclable aurait été souhaitable. Il faudrait installer un local à vélos sécurisé à l'arrêt "parc de loisirs" à Franqueville saint pierre/Mesnil Esnard. Impossible de remplir le formulaire en ligne qui demande où l'on habite et où l'on travaille. Personnellement et nous sommes plusieurs à souhaiter se rendre au parc de loisirs en vélo, de le stationner en toute sécurité et de pouvoir prendre le bus 13 ou F5 pour se rendre à Rouen. »

Réponse du pétitionnaire :

- *Piste cyclable Boos/Franqueville*

Les contraintes techniques d'une piste cyclable bidirectionnelle de type REV et un couloir bus/vélo sont différentes. En effet, selon les préconisations du CEREMA et de la charte métropolitaine, un aménagement de type REV doit mesurer 3 mètres de large alors qu'un couloir bus partagé 4,5 mètres de large, permettant ainsi au bus de doubler confortablement le vélo. C'est d'autant plus important sur ce type de voie routière où le différentiel de vitesse peut être important. L'intégration d'un couloir bus partagée était donc plus contrainte.

Par ailleurs, il semblerait que la congestion routière sur ce secteur soit temporaire, car liée aux travaux actuels sur la RD6014.

- *Parc de vélo sécurisé centre de loisirs Franqueville Saint Pierre/Mesnil Esnard*

La MRN a mis en place le service LOVELO stationnement, permettant un stationnement sécurisé à la demande. En effet, en cas d'absence de stationnement à son domicile ou à son entreprise (comptant moins de 20 salariés), le dispositif de stationnement à la demande peut être actionné. Il suffit de déposer une demande depuis les applications du service. A partir de 2 demandes dans un rayon de 300m, le dossier sera instruit dans un délai de 3 à 6 mois. Le problème évoqué sera remonté au service en charge de LOVELO stationnement.

Analyse de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse de la MRN, laquelle sera étudiée par ses services pour tenter de résoudre le point soulevé sur le stationnement des vélos.

Contribution n°308

Par Héroux Pierre - Déposée le vendredi 26 avril 2024

« Une contribution un peu longue qui développe un argumentaire pour le rééquilibrage de l'espace public visant à favoriser les mobilités vertueuses que sont les transports en commun d'une part et surtout d'autre part les mobilités actives que sont la marche et le vélo et à réduire le poids de la voiture qui présente de nombreux inconvénients. Cet argumentaire présente en premier lieu l'impact de la mobilité automobile, puis met en avant l'intérêt qu'il y a à renforcer les parts modales des transports en commun, de la marche et du vélo. Il est nécessaire de rééquilibrer l'aménagement de l'espace public et en particulier de diminuer l'espace alloué au trafic automobile pour le réattribuer au développement d'espaces de vie, à l'installation d'espaces végétalisés et à des mobilités plus vertueuses. Le secteur des transports est en France le principal contributeur aux émissions de gaz à effet de serre avec une part d'environ 30%. L'automobile représente plus de la moitié des émissions du secteur. La pollution atmosphérique est responsable en France de 46000 décès prématurés par an. Cette pollution s'exprime notamment via des oxydes d'azote (NOx) et de particules fines (PM25 et PM10). Et si la Métropole Rouen Normandie est plus particulièrement visée par les mesures de restriction des émissions via le dispositif des ZFE, c'est bien parce que la pollution atmosphérique y est plus importante que la moyenne. On peut ainsi en déduire que les décès prématurés et les maladies dus à la pollution atmosphérique y sont plus fréquents que la moyenne du territoire français. Si le secteur des transports n'est pas le seul contributeur à la pollution atmosphérique, il est le principal. On constate en effet, une forte concentration des polluants à proximité des axes routiers, avec un secteur industriel dont l'activité se restreint et qui met en œuvre tout un panel de mesures d'atténuation visant à réduire ses émissions de polluant. Si l'électrification du parc de véhicules permet d'adresser une partie de cette problématique, elle n'y répond que partiellement. Tout d'abord, le renouvellement du parc de véhicules ne se fait que très lentement, au rythme de la durée de vie des véhicules. Par ailleurs, les particules fines émises par l'abrasion de la route, des pneus et des plaquettes de frein n'est pas réduite par cette électrification. Outre la pollution atmosphérique, le transport, et notamment le transport routier contribue à la pollution sonore qui a des impacts sur la santé comme l'indique le ministère de la transition écologique <https://www.ecologie.gouv.fr/bruit-nuisances-sonores-et-pollution-sonore> La multiplication par 6 du parc automobile et le développement des infrastructures routières depuis les années 1960 a impacté en profondeur le visage de nos villes et de nos

quartiers. Des routes importantes créées de véritables coupures urbaines. A d'autres endroits, en raison de l'étalement urbain et de la pression immobilière ont fait que des artères qui étaient précédemment en territoire périurbain se retrouvent dorénavant imbriqués dans les quartiers de vie. Une surface importante est allouée au stationnement. Cette surface est monopolisée par des véhicules qui ne servent pas plus de 95% du temps. La taille et le poids des véhicules ont eux-mêmes cru à tel point qu'il n'est pas rare de voir un véhicule occuper deux emplacements dans un parking ou empiéter sur le trottoir. Le développement automobile a également participé à l'étalement urbain puisqu'il a permis aux ménages de s'installer à des distances plus éloignées de leurs activités, notamment professionnelles. Il a également transformé les villes en permettant le développement de grandes zones d'activité ou de grandes zones commerciales en périphérie des agglomérations, participant ainsi à l'éloignement des services et de la fermeture de ceux de proximité. Il en est de même pour le commerce de proximité. Ainsi, l'automobile participe à la dévitalisation des centres-villes. Parallèlement, le développement de l'automobile a également engendré une baisse de la fréquentation des moyens alternatifs tels que le train ou le car avec à la clé la fermeture de petites lignes ou de petites gares. Avec l'éloignement des commerces et des services, et la réduction de l'offre de transport collectif, le développement de l'automobile l'a finalement rendue indispensable, participant à éloigner de la mobilité ceux qui ne conduisent pas ou n'ont pas d'automobile, par exemple les jeunes ou les précaires. La réduction de l'offre de transport collectif a fait que même de courts trajets sont majoritairement. L'enquête ménages déplacements de 2017 révèle par exemple que plus de 60% des trajets automobiles sont inférieurs à 5km, alors même que c'est lorsque le moteur est froid qu'il est le plus polluant. Outre l'emprise de l'automobile sur notre environnement et notre santé, cette dépendance à l'automobile pèse lourdement sur le budget des ménages et d'autant plus avec l'augmentation, passée et à venir, du coût de l'énergie. Malgré ce qu'elle coûte aux ménages, le coût de l'automobile n'est pas supporté uniquement par ses usagers. Une partie importante du coût, notamment de ses externalités négatives, est supportée par la collectivité comme le montre un rapport du ministère de l'économie. <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/2021/04/27/les-usagers-de-la-route-paient-ils-le-juste-prix-de-leurs-circulations> Parmi les externalités négatives de la mobilité routière, il est également important de souligner l'accidentologie tant du point de vue des dommages corporels (blessés et tués) que des dommages matériels. Après avoir présenté les avantages qu'il y a à réduire la place de l'automobile et plus particulièrement de l'automobile, nous présentons les intérêts qu'il y aurait à développer ses alternatives. Si les coûts sur l'investissement et sur l'exploitation des réseaux de transport en commun sont importants, il s'agit de la solution la plus capacitaire en termes de potentiel de flux de personnes transportées. Pour faire évoluer les habitudes de transport, il faut que les alternatives à l'automobile soient concurrentielles tant du point de vue du service qu'elles offrent à l'usager que du point de vue financier. Pour ce qui est des transports en commun, il faut un large réseau proposant des lignes structurantes à haut niveau de service (rapides, fréquentes et avec des plages horaires larges) qui s'articule avec des lignes qui assurent un maillage de proximité sur une large territoire. Il faut que les conditions de voyage soient les plus agréables possibles et que les tarifs soient supportables par l'ensemble de la population. Ainsi, une tarification sociale adaptée sur les conditions et les revenus des personnes doit être appliquée avec des systèmes d'abonnement incitatifs. Il est aussi primordial de développer les mobilités actives que sont la marche et le vélo. Ces mobilités présentent de nombreux avantages et mériteraient d'être développées, favorisées. Elles sont tout d'abord accessibles au plus grand nombre notamment des personnes qui ne sont pas en mesure d'accéder à l'automobile (jeunes, précaires...), et ce, à un coût extrêmement faible. Le développement du vélo à assistance électrique rend accessible ce mode de transport à des personnes qui n'y aurait pas eu accès via le seul vélo mécanique, notamment sur un territoire vallonné comme peut-être celui de la Métropole Rouen Normandie. Ces dernières années, la gamme des vélos s'est étendue et diversifiée pour s'adapter à de multiples usages et situations (remorques, vélos-cargos, tricycles, vélos adaptés au handicap moteur...) La marche et le vélo ont des externalités négatives extrêmement réduites et largement compensées par leurs externalités positives. En effet, le coût de fabrication du matériel et de la construction des infrastructures pour les modes actifs de transport sont bien moindres que ceux nécessités par le routier et les transport en commun. Ces infrastructures sont également plus durables considérant que l'usure par la marche ou le vélo est négligeable en comparaison de l'usure subie par les infrastructures routières ou de transport en commun. Le vélo est un produit durable. Il peut être facilement entretenu et réparé et ne produit que peu de déchets. A l'usage, la marche et le vélo n'ont aucune émission et aucune pollution (ni atmosphérique, ni sonore). Outre le fait que ces mobilités ne pèsent pas sur les conditions sanitaires de la population, elles les améliorent. En effet, elles permettent, simultanément à la fonction de mobilité, de pratiquer une activité physique modérée telle que recommandé par les instituts de santé publique. Inciter et développer les mobilités actives est un moyen de lutter contre la sédentarité responsables de nombreuses maladies. Alors que les capacités cardio-vasculaires des jeunes ont été réduite de 25% par rapport à ceux de 1983, la sédentarité risque de produire des générations de diabétiques et de cardiaques à 40 ans, ce qui pèsera inévitablement sur l'économie. Développer les mobilités actives est un des leviers pour lutter contre ce fléau. Les mobilités actives permettent également de réduire le nombre de certains cancers, 30 minutes de vélo par jour divise par deux le risque d'accident vasculaire cérébral. Mais la pratique de la marche et du vélo a également des impacts positifs sur la santé mentale et réduit le risque de développer une dépression. Et si le piéton et le cycliste sont exposés aux polluants atmosphériques émis par le transport routier, la concentration de ces polluants dans leur environnement est inférieure à celle qu'on retrouve dans l'habitacle de l'automobile. L'exposition est à ces polluants est certes rallongée au regard de la durée du trajet, l'activité physique modérée induite par la marche et le vélo engendre une inhalation accrue, mais les études scientifiques montrent que les bénéfices surpassent largement les risques encourus incluant les risques sanitaires et d'accidentologie. Ces avantages sont mesurés y compris sur le plan financier. On constate notamment que les employés se déplaçant à vélo ont en moyenne 15% d'arrêts de travail en moins que la moyenne. Dans son rapport de 2020 intitulé "Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France" (<https://bibliothèque.ademe.fr/mobilite-et-transport/332-impact-economique-et-potentiel-de-developpement-des-usages-du-velo-en-france-en-2020.html>), l'ADEME relevait notamment que, outre les bénéfices sur les autres secteurs économiques (industrie, logistique, tourisme, commerce) chaque kilomètre parcouru à vélo faisait réaliser un économie de 69 centimes d'euro en dépense de santé. Plus récemment, une équipe de chercheurs mettait en évidence que la pratique du vélo en France avait permis d'éviter 4,8 milliards d'euros de coûts sociaux de santé. Cette étude (<https://theconversation.com/le-velo-un-potentiel-inexploite-pour-ameliorer-la-sante-et-le-climat-225010>) révélait également que si un quart des trajets inférieurs à 5km actuellement fait en voiture se reportait sur le vélo, cela constituerait une économie additionnelle de 2,5 milliards d'euros en coût sociaux de santé. Enfin, le développement des mobilités actives présente un fort intérêt pour améliorer le cadre de vie. On l'a déjà dit, moins de pollution atmosphérique, moins de bruit, des infrastructures moins lourdes qui n'altèrent pas l'environnement et le cadre de vie. Ces mobilités permettent l'essor des services et commerces de proximité et ainsi de redynamiser les villes, d'en faire des lieux agréables à vivre plutôt que des axes de transit, et au final de réinstaurer du lien social. Sur le commerce, des études ont par exemple montré que si le panier moyen de l'automobiliste est supérieur à celui du piéton ou du cycliste, notamment en raison de la capacité d'emport, piétons et cyclistes sont des clients plus fidèles qui reviennent plus fréquemment avec au final un montant d'achat supérieur sur une période temporelle. Ces mêmes études ont montré que le pouvoir d'achat des automobilistes et des piétons et cyclistes étaient équivalents. On peut également souligner le fait qu'il est possible de stationner au moins 5 clients cyclistes sur l'emplacement occupé par un automobiliste. Un rapport très complet sur ce sujet est proposé sur <https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/Enquete/velocommerce03rapfin.pdf>. On notera que depuis l'édition de ce rapport, des solutions cyclables se sont développées pour répondre à la problématique de la capacité d'emport telle que la cyclologistique ou les remorques et vélos-cargos. Marche et vélo se marient également très bien avec les autres solutions de mobilité pour assurer les premiers et/ou les derniers kilomètres de trajets plus longs effectués idéalement en transport en commun. Ainsi, il est nécessaire de développer des dispositifs favorisant l'intermodalité comprenant notamment la marche et le vélo (emport des vélos dans les transports en commun, parking-relai, stationnement sécurisé des vélos en gare et en parking...). Ces avantages des mobilités actives ont bien été identifiés par les pouvoirs publics qui ont lancé plusieurs plans successifs pour les renforcer. Ainsi, dès 2018, Elisabeth Borne lançait le plan vélo et mobilités actives (<https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Dossier%20de%20presse%20-%20Plan%20-%20C3%A9lo%20-%20vendredi%2014%20septembre%202018.pdf>) qui visait de porter à 9% en 2024 et à 12% en 2030 la part modale du vélo. Un nouveau plan vélo et marche 2023-2027 est depuis lancé avec des volets bien identifiés (aidés à l'acquisition, à la formation avec le savoir rouler à vélo, des incitation aux déplacements domicile-travail avec le forfait mobilités durables, la lutte contre le vol, l'intermodalité, le développement des infrastructures...). La Métropole de Rouen Normandie a tout intérêt (sanitaire, économique, cadre de vie, pollution) à combler son retard. »

Commentaire de la commission

A partir d'une analyse étayée sur l'augmentation de l'utilisation de l'automobile et des transports routiers de marchandises, cette personne rappelle les nuisances fortes au niveau sonore et de pollution de l'air qui impactent la vie des habitants de la métropole de Rouen. Il est proposé de réduire le nombre de voitures dans le centre-ville en faisant la promotion des déplacements doux : marche et vélo, mais aussi de démultiplier le nombre de lignes de TC et d'en augmenter la fréquence. Il est aussi proposé une tarification solidaire. Enfin, il est montré que ces changements de pratiques dans les déplacements permettraient de réduire considérablement le coût des investissements de collectivités. Comment la MRN se positionne-t-elle face à ces propositions ?

Réponse du pétitionnaire :

- Réduction nombre voitures centre-ville

Objectif partagé par la MRN. Les actions du PDM contribuent au développement d'un bouquet de mobilités en sortant du modèle du tout voiture qui reste cependant, pour certains secteurs en fonction de leur situation géographique et de leur densité, la seule alternative de déplacement pour toute ou partie du trajet. Preuve de cette ambition, les objectifs de part modale voiture fixés par le PDM : de 45 à 24% à l'échelle de Rouen, de 57 à 37% à l'échelle de la couronne urbaine et de 61 à 48% à l'échelle de la MRN.

- Transports de marchandises et nuisances

La charte métropolitaine de logistique urbaine durable, co-construite avec les acteurs économiques et institutionnels et les citoyens du territoire, qui sera proposée à l'approbation du Conseil Communautaire du 17/06/2024, contient une action visant la poursuite du développement de la cyclo-logistique sur le territoire et traitant de ce sujet (étude d'opportunité de création de places de stationnement/livraison dédiées aux vélos-cargos).

- Démultiplier nombre de lignes TC et augmentation fréquence

Pour rappel, un « saut d'offre » important a été permis grâce la recomposition du réseau 2022 :

- 10 millions d'offre annuelle supplémentaire,
- un meilleur quadrillage du territoire,
- 4 nouvelles lignes FAST.
- une meilleure amplitude horaires des lignes TRAM, TEOR et FAST.

En complément, une nouvelle ligne TEOR T5 sera mise en service fin 2025, permettant de relier la rive gauche au campus de Mont Saint-Aignan, via le quartier Flaubert.

Par ailleurs, une réflexion plus globale sur l'évolution de l'architecture du réseau de transport en commun structurant (Tramway/TEOR) dans son ensemble, de manière à allouer les moyens où la demande est la plus forte est en cours. Une étude d'opportunité est en cours afin d'arrêter un scénario global d'évolution qui pourra par la suite être confirmée en faisabilité, afin de considérer les contraintes infrastructurelles (TC.03-2).

Suite à l'attribution de la nouvelle Délégation de Service Public (DSP) début 2026 du réseau de transports en commun, une nouvelle recomposition pourra être étudiée.

- Tarification solidaire

La MRN étudie, avec le concours du Comité des Partenaires Mobilité, quelle pourrait être une tarification solidaire sur son territoire (INCLUS.01).

En parallèle des réflexions sur la tarification solidaire, la MRN étudie également la possibilité de créer de nouvelles tranches de gratuité.

- Impact changement des pratiques sur le coût des investissements collectivité

En considérant les investissements relatifs à la politique cyclable et plus généralement des modes actifs sur l'espace public, on pourrait relever des effets d'entraînement sur d'autres politiques publiques, qui neutralisent voire génèrent des bénéfices liés à ces investissements tel que : l'amélioration de la qualité de l'aire et du cadre de vie, la réduction des heures improductives passées dans les embouteillages, la redynamisation du commerce de proximité, la création d'emplois, la libération d'espaces publics, la revitalisation du tourisme, économie de santé... Néanmoins, cette approche globale investissement/impacts au changement de pratique reste complexe et très fragile à quantifier.

- Qualité de l'air

La mise en œuvre des actions du PDM prévoit une amélioration significative de la qualité de l'air. Les modélisations d'Atmo Normandie estime une réduction, selon l'intensité de mise en œuvre du PDM, des émissions de :

- GES : -48% à -61%
- No2 : -60% à -65%
- PM 10 : -27% à -38%
- PM 2,5 : -27% à -39%

Analyse de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse étayée de la MRN.

B- Les contributions du public à thématique unique

1. OBSERVATIONS DU PUBLIC SUR LE SECTEUR HOUPPEVILLE

Contribution n°12

Par BECKERS MATHIEU - Déposée le vendredi 05 avril 2024

« J'habite la commune d'Houpeville et je travaille dans le centre-ville de ROUEN, j'aimerais bien prendre le bus pour aller au travail mais le 43 ne passe pas assez souvent et n'est pas forcément adapté aux heures de l'école maternelle et primaire. Par exemple le matin je dois déposer mon enfant à 8h20 et le préparer en classe alors que la 43 passe à 8h24, je n'ai donc pas le temps de le prendre et je n'ai pas le temps d'attendre le suivant car je commence à Rouen à 9H. Cela serait également plus pratique si le 43 allait directement sur Rouen, il y a 20 ans il passait par Rouen. si l'on veut éviter que les gens viennent en centre-ville avec leur voiture, il faut que le réseau de transport de la métropole soit bien développé, en ce qui concerne la commune d'Houpeville à mon humble avis c'est trop juste. »

Contribution n°13

Par Letellier natacha - Déposée le vendredi 05 avril 2024

« J'habite au hameau St Maurice à malaunay en limite d houpeville sur la route d houpeville. Énormément de circulation le matin à partir de 7h30 dans houpeville et sur la route d houpeville avec des embouteillages et des voitures qui ne respectent pas les vitesses. De plus les horaires du bus 43 sont beaucoup trop espacés (environ 30 min entre chaque passages) alors qu'il y a de plus en plus d habitants à houpeville. Vouloir que les gens laissent leur voiture pour prendre le bus je suis tout à fait d accord mais la les horaires trop espacés ne donnent pas la possibilité à bcp de pouvoir prendre le 43. »

Contribution n°14

Par Anonyme - Déposée le vendredi 05 avril 2024

« Bonjour, Habitante d'Houpeville je déplore le manque de bus du réseau astuce et des horaires trop peu adaptées à la réalité d'une vie d'un étudiant ou d'un travailleur. Exemple: des bus toutes les 30min le matin, lorsque l'on dépose son enfant à l'école, il est impossible d'avoir un bus pour être à 9h à Rouen. Idem pour les collégiens qui se rendent au Houlme, il suffit qu'un bus ne passe pas (c'est malheureusement trop souvent arrivé ces dernières semaines) et ce sont des dizaines et dizaines de collégiens qui doivent attendre de nouveau 30min le prochain bus. Parlons ensuite des XXX Stop mis en place sur la commune, fait visiblement pour ralentir la circulation. Beaucoup (trop) de stop grillés. Mettre la ville à 30km/h d'accord c'est bien mais encore faut-il que cela soit respecté, et vu le nombre de véhicules traversant la commune, et les bouchons du rond point (direction Malaunay/ Le Houlme) jusqu'au stop près du coiffeur, les conducteurs sont souvent très pressés de rouler pour rattraper leurs temps (je vous parle d'un horaire à 8h/8h30 en plein dans l'heure pour emmener les enfants à l'école) Y'aura t'il un jour une solution pour desservir les communes voisines (notamment Le Houlme/ Mont Saint Aignan? Notre dame de Bondeville) de pistes cyclables ? Les routes menant aux forêts sont DANGEREUSES, on prône le déplacement écologique mais se rendre au travail d'Houpeville à Mont St Aignan en vélo s'avère aujourd'hui irréalisable. Nous pouvons aussi nous "rabattre" uniquement à Houpeville, où de nombreux parents circulent à vélo pour emmener leurs enfants à l'école, encore une fois, avec la vitesse des véhicules et le fait de ne pas avoir de pistes cyclables, cela reste très dangereux. A quand des aménagements de pistes cyclables dans la commune ? »

Contribution n°15

Par Anonyme - Déposée le vendredi 05 avril 2024

« Faire en sorte que la circulation à Houpeville soit ralentie ou déviée. La vitesse n'est pas respectée même les zones à 30 km/h. Il y a de plus en plus de bouchons, les riverains de la rue Jean Jaurès sont constamment klaxonnés ou injuriés mais aussi dans les rues adjacentes. Cela devient infernal et dangereux dans ce "village". Les constructions de maisons poussent comme des champignons, ce qui amène aussi de plus en plus de passages de véhicules. Il faut penser aux houpevillais(es) qui pensaient que cet endroit serait tranquille et sans pollution, rien de tout ça. Aussi la propreté des espaces verts laissent à désirer, bien entendu il faut laisser la nature faire son travail, mais un désherbage régulier serait nécessaire. »

Contribution n°16

Par Anonyme- Déposée le vendredi 05 avril 2024

« Le seul bus 43 desservant la commune d'houpeville est trop peu fréquent, déjà qu'il ne va plus à Rouen, donc il faut prendre une correspondance mais encore faut il qu'il s'arrête à tous les arrêts de la communes sans laisser les enfants ou les actifs sur le trottoir dès le matin. Les mettant ainsi en retard à l'école pour leur examen ou obligeant donc les actifs à reprendre leur véhicule.! Donc aucun intérêt contre la pollution ou le desengorgemeng des route de la métropole. »

Contribution n°17

Par Anonyme- Déposée le vendredi 05 avril 2024

« Trop de véhicules rue Du Fond du Val, c'est l'autoroute... »

Contribution n°18

Par Duché Fatima - Déposée le vendredi 05 avril 2024

« Les vitesses excessives des véhicules dans Houpeville deviennent dangereuses. Nos enfants manquent de se faire renverser à chaque fois qu'ils descendent du 43. sans compter la circulation très dense, il nous faut plusieurs minutes pour sortir de nos jardins ou de stationnement. A ceci s'ajoute le souci du 43 qui soit est en retard, soit il ne passe pas. Nous payons des abonnements et nous devons conduire nos enfants régulièrement. »

Contribution n°20

Par Marie-Hélène Duhamel-Diebler - Déposée le vendredi 05 avril 2024

« Il serait très utile de pouvoir prendre le bus le dimanche : actuellement aucun moyen de transport collectif n'est proposé les dimanches et jours fériés pour se rendre à Rouen. »

Contribution n°22

Par Anonyme - Déposée le samedi 06 avril 2024

« J'habite Houppeville et prend régulièrement le bus 43 pour me rendre à mon travail sur Rouen. Un passage tous les 30 minutes n'est pas suffisant, et quand je termine mon travail à 20h à Rouen je n'ai plus moyen de rentrer sur Houppeville. Un bus direct pour Rouen serait beaucoup mieux, plus de personnes prendrait le bus si c'était le cas. Nous n'avons pas de pistes cyclables sur la commune, les routes dans la forêt sont devenues trop dangereuses avec des vitesses excessives des voitures, il y a souvent des accidents. »

Contribution n°24

Par Anonyme- Déposée le samedi 06 avril 2024

« Il serait bien d'avoir un transport en commun qui relie Houppeville à Montville et ses communes environnantes. ... il y a un lien en transport en commun possible vers Mont saint aignan (le 43) mais pas vers ces communes, il me semble... »

Contribution n°27

Par Anonyme - Déposée le dimanche 07 avril 2024

« Habitante de la commune d'Houppeville depuis 59 ans je trouve que la métropole de Rouen abuse sur la déserte des déplacements vers Rouen pas de ligne directe , la correspondance sur Mont Saint Aignan n'est pas suffisante. Beaucoup d'habitants prennent un véhicule personnel pour se rendre à un parking relais ce qui est mon cas, travaillant sur Rouen. La commune est grandissante en population. Rien n'est fait pour le développement durable. Je dirais que la déserte il y a 40 ans étant nettement mieux faite, des lignes directes vers Rouen. Pourquoi pas un parking relais à l'entrée d'Houppeville pour permettre à la métropole de mettre en place une liaison directe sur Rouen ce qui éviterait la circulation automobile sur la Rue Jean Jaurès qui bouchonne tous les jours sur les périodes scolaires. »

Contribution n°28

Par BRIVOAL DANIEL - Déposée le dimanche 07 avril 2024

« Dans la commune de Houppeville il serai bien de revenir au stationnement alterné surtout rue de Bon Vent et de verbaliser le stationnement sur les ralentisseurs. A la sortie des écoles il serai judicieux que l'agent municipal soit au passage pour piétons en haut de la rue des écoles pour sécuriser les enfants plutôt que près du portillon de sortie. »

Contribution n°29

Par Maugendre, Emilie - Déposée le lundi 08 avril 2024

« il faudrait trouver de vraies solutions pour ralentir la vitesse excessive des voitures sur Houppeville qui est normalement une zone 30 mais où les voitures roulent au dessus de 50. Certains axes principaux ont eu des mesures mais d'autres comme la Rue du Fond du Val n'ont qu'un ralentisseur et est doté d'un rond point qui n'en n'a que le nom vu le nombre de personne qui ne ralentisse pas à son approche risquant alors la collision. Des mesures de sécurité et de prévention doivent être mises en place pour la sécurité de tous (ralentisseurs, raccourcissement de voie etc.). Sur cet axe et plus globalement sur Houppeville, les gens roulent bien au dessus des vitesses autorisées et ne s'arrêtent même plus aux différents passages piétons et stop. Cela s'explique probablement par la densité de la circulation avec d'importants bouchons notamment matin et le soir principalement. Pour un village la pollution est digne d'une grande ville, il faudrait p-e envisager d'intégrer la ville en ZFE pour la santé des Houppevillais et réduire voir supprimer la circulation des poids lourds dans la ville. »

Contribution n°30

Par Alpanseque ugo - Déposée le lundi 08 avril 2024

« La circulation à Houppeville se dégrade fortement. La vitesse est limitée à 30kmh et si des moyens sont mis dans le centre ville, la rue du fond du val n'a qu'un ralentisseur en haut de la rue puis plus rien à part un rond point sur lequel on roule allègrement. Au cours de la journée on a soit des bouchons très importants (alors que c'est une route de village bordées de maisons) soit des gens qui roulent à plus de 60kmh et même des poids lourds. On a donc des nuisances sonores, de la pollution aux heures de pointes et un risque de sécurité. Il serait bon d'équiper ce côté d'Houppeville de régulation comme des rétrécissements de voie (comme partout ailleurs dans le village) + intégrer la zfe pour la qualité de l'air et éviter que le trafic se deporte dans le village pour l'éviter. De plus une ligne directe Houppeville Rouen serait la bienvenue pour éviter de prendre la voiture ou au minimum d'augmenter la fréquence des bus bien insuffisantes. »

Contribution n°32

Par ADAM Patrick - Déposée le lundi 08 avril 2024

« Comment éviter d'avoir moins de véhicules passant par Houppeville le matin aux heures de pointe , axe Montville -Mont Saint Aignan , cote du Houlme : bouchon aussi bien en campagne , village et forêt . A quoi servent les STOP s'ils ne sont pas respectés : 7 axe rue langevin ,pican et

plain bosc. et aussi au carrefour langevin -jaures . Qui doit entretenir les abords de la cote du Houleme : accotements creusés et branches des arbres qui débordent sur la route Le 30 a l'heure ? pourquoi il aurait fallu déjà faire respecter le 50 . une seule utilité devant les écoles . »

Contribution n°37

Par AMEEDÉ Kevin -Déposée le mardi 09 avril 2024

« Objectifs : Diminuer la part de voitures se rendant dans la ville de Rouen permettant la diminution du trafic routier sur la sud III et le boulevard industriel. Solutions : Augmenter considérablement la capacité du P+R du zénith en réalisant un parking sur plusieurs étages. Dans le même temps, augmenter la capacité des transports en commun à proximité, plus particulièrement la ligne T4. »

Contributions n°43, 44 et 45

Par Jocelyne - Déposées le mercredi 10 avril 2024

« Le bus 43 doit refaire le même parcours qu'autrefois. Trajet vers rouen en 1 demi heure. Pas de limitation à 30kms à l'heure dans un village si étendu. Des possibilités de sentiers balisés au départ d'houpeville pour les randonneurs avec une possibilité d'accueil pour la nuit. Cela attirerait les touristes. »

Contribution n°47

Par Latz Andreas - Déposée le jeudi 11 avril 2024

« Serait-il possible de prévoir une liaison directe en bus entre Houpeville et la gare de Rouen, de préférence en minibus à cause de la largeur des voiries, y compris le dimanche ? Serait-il possible d'aménager une piste cyclable entre Houpeville et Mont Saint Aignan à travers la Forêt Verte pour rejoindre le réseau de pistes cyclables déjà existant sur la Métropole ? Cette voie devrait être indépendante du réseau routier actuel qui est dangereuse à utiliser, voire suicidaire. »

Contribution n°57

Par Anonyme- Déposée le vendredi 12 avril 2024

« Une ligne directe houpeville vers isneauville serait appréciée pour rejoindre le collège lucie aubrac et ou le F1 Un arrêt obligatoire du 43 et non sur demande Abri de bus a la vatine Piste cyclable dans la forêt verte il y a de nombreux cyclistes et c est dangereux avec les voitures »

Contribution n°65

Par Anonyme -Déposée le samedi 13 avril 2024

« Je souhaite que la commune d'houpeville soit mieux desservie: le passage du bus 43 de manière régulière, une ligne directe houpeville-centre ville de Rouen et une piste cyclable houpeville-mont saint aignan. »

Contribution n°71

Par Anonyme- Déposée le dimanche 14 avril 2024

« Il est indispensable de développer les voies de mobilité douce et de favoriser les déplacements piétons. Habitants d'Houpeville, nous sommes contraints de marcher sur les routes lors de nos déplacements dans certains quartiers, notamment en direction de l'école, car les trottoirs sont étroits ou végétalisés avec de l'herbe donc impraticables. Aucune pistes cyclables dans cette commune familiale qui se prévaut du bien vivre. Pour aller travailler à 5 km de la commune, je suis contrainte de prendre la voiture car rouler en forêt à vélo est impossible : les voitures circulent à une vitesse folle sur de petites routes en zig zag et encore une fois aucune piste cyclable. Aménagez s'il vous plaît, tout est fait pour la voiture, ce n'est plus possible ! »

Contributions n°79 et 80

Par Anonyme - Déposées le lundi 15 avril 2024

« Bus direct d'Houpeville à Rouen. »

« Il est impossible de prendre le bus le dimanche ce qui est très contraignant. Un bus direct de Rouen à Houpeville serait appréciable. »

Contribution n°263

Par GUY Patrick - Déposée le mercredi 24 avril 2024

« Sur la commune de Houpeville, l'axe Montville/Rouen est devenu une véritable autoroute chaque matins et soirs. Le fait de n'avoir fait que peindre cet axe rappelant une limite à 30 kms est à l'évidence par trop insuffisant et tous les piétons (à fortiori enfants) qui cheminent sur ses trottoirs ne peuvent que s'y sentir en danger. Que n'en avez vous modifié l'infrastructure quand cet axe fut refait il y a moins de 2 ans à l'instar de ce qui fut fait à Isneauville (pour ce seul exemple). Par ailleurs, Houpeville aurait largement la place de matérialiser (dans un premier temps) puis de créer , un véritable réseau de pistes cyclables permettant d'améliorer la qualité de vie, de favoriser les mobilités douces, ainsi et surtout d'accroître la sécurité de tous car à ce jour, et sur AUCUN DES AXES DE LA COMMUNE, la vitesse réglementée n'est respectée. Et ce n'est certainement pas avec la "caution morale" de 2 radars pédagogiques (éteints ou dysfonctionnants la plupart du temps) que pourra être améliorée de quelle manière que ce soit, la sécurité sur la commune. Après il nous est toujours possible d'espérer....., faute d'une action volontariste, efficace et réelle de l'ensemble des pouvoirs publics »

Contribution n°264

Par Anonyme - Déposée le mercredi 24 avril 2024

« Aucun moyen de se rendre de Houpeville à Montville en transport collectif ou à vélo (route sinueuse et dangereuse) ou encore à pied (pas de trottoir, route de campagne sinueuse sans visibilité à de nombreux endroits donc impossible de se rendre à Montville a pied. Passer par la forêt? 1h20 de marche pour 10min en voiture, ça devient une rando). Un passage de transport en commun ou une piste cycle/ piéton éviterait de prendre le véhicule personnel »

Contribution n°265

Par GUY Laurence - Déposée le mercredi 24 avril 2024

« Commune de HOUPEVILLE - LIGNE 43 × Une desserte directe vers ROUEN gare snef × Respect des horaires × Temps de transport total plus court × Des horaires de correspondance liés au F2 et non au T1 ou F1 × Respect des limitations de vitesse (30 km/h dans Houpeville) et en forêt. - BUS vers la vallée du Cailly × mise en place d'un service régulier reliant Houpeville à Notre Dame de Bondeville . Pour prendre une correspondance T2 ou F4 Pour faciliter l'accès aux services administratifs situés notamment à Maromme et dont dépend Houpeville. (Ne pas oublier que Houpeville est historiquement et administrativement reliée à la Vallée)

Pour offrir aux collégiens (Le Houlme) et lycéens (Déville) la possibilité d'avoir des horaires de transport possibles autres que ceux du matin et du soir. Ce sont des collège (1) et lycées (2) de secteur. - PISTES CYCLABLES × Aucune sur Houpeville Quelques dessins à droite à gauche figurant un vélo comme rue de la Voie Maline, à contresens de la circulation avec une sortie sur la rue Jean Jaurès extrêmement dangereuse

× Mettre en place une vraie réflexion d'aménagement sur la commune en intégrant les besoins et attentes des citoyens. Ne pas refaire de routes sans y intégrer une piste cyclable ce qui a été le cas l'an dernier rue Jean Jaurès qui est devenue une autoroute. Rue refaite sans aménagement si ce n'est au dernier moment suite aux alertes de riverains ! Mais rien pour les cyclistes. × engager une réflexion sur des pistes praticables reliant Houpeville à Mont Saint Aignan et NDB via la forêt. - Le déplacement à vélo sur HOUPEVILLE met en danger petits et grands cyclistes. - CHEMINEMENT PIÉTONS × Il reste compliqué et dangereux sur HOUPEVILLE Trottoirs étroits, penchés, en mauvais état avec des traversées de voiries difficiles compte tenu des vitesses excessives pratiquées par tous les types de véhicules sur la commune. La ZONE 30 n'est évidemment pas respectée, non évaluée, jamais verbalisée. Le radar pédagogique de la rue Jean Jaurès a été retiré en Septembre en même temps que le poteau, remis plus de deux mois plus tard sur réclamation mais il ne fonctionne pas ... depuis 6 mois, problème de composant à changer ... Il ne suffit pas d'inscrire un 3 et un 0 sur les sols ... × Des haies débordent un peu partout sur les trottoirs rétrécissant ceux-ci. Autour des écoles et de la garderie. un réaménagement est à envisager côté salle des sports pour sécuriser les déplacements des enfants, notamment au milieu des manoeuvres des voitures.

Une barrière a été posée en fond de parking empêchant l'accès à la raquette permettant de tourner et ne pas manoeuvrer. Les épis qui permettent de se garer le long du terrain de tennis sont aujourd'hui de ce fait dans le mauvais sens engendrant un manque de visibilité et une certaine mise en danger des enfants. - VÉHICULES MOTORISÉS × Le flux est extrêmement important sur la D121 reliant Rouen MSA Montville et les autres communes aux alentours. Des embouteillages qu'on pourrait presque qualifier de monstres viennent matins et soirs bloquer Houpeville. Au delà de la problématique d'un manque de fluidité de la circulation, viennent s'ajouter de nombreuses nuisances, sonores, visuelles et olfactives. La pollution s'invite dans notre petite commune, non seulement oubliée de la ZFE mais aussi et surtout contrainte de ne pas y être. En effet, HOUPEVILLE ne peut pas être en ZFE. La D121 est le seul accès possible pour TOUTES LES VIGNETTES CRITERES qui viennent du plateau nord Ouest et se rendent à Rouen. Passer par Mont Saint Aignan permet d'accéder aux pôles des divers transports en commun. MSA n'est pas en ZFE. Pas seulement oubliée HOUPEVILLE mais aussi et plutôt sacrifiée. Les véhicules aux vignettes ne pouvant circuler passent donc en masse dorénavant par Houpeville qui devient donc plus polluée que toutes les communes mises en ZFE pour réduire la pollution. Ubuesque ... × les D121 et D90 sont aussi impactées par des flux importants. Une de ces routes passe devant les écoles ... Mais pour ces dernières, ce sont surtout les vitesses excessives qui sont remarquables, tout comme dans la rue Jean Jaurès, bien entendu en dehors des forts ralentissements de celle-ci le matin et le soir . Là les véhicules ne roulent pas à 30 mais en-dessous ou sont à l'arrêt polluant allégrement notre environnement. Les responsables sont ceux qui sont en charge de réfléchir à cet environnement et aux aménagements adaptés. Aucun véhicule ne respecte la vitesse des 30 km/ mise en place sur la commune. Certains véhicules traversent à 40 ou 50 mais ne sont pas rares les vitesses autour des 80 km/h et les we et nuit à bien plus. Les houpevillais ne peuvent être sereins et les enfants ne peuvent se déplacer sans s'exposer à l'accident. Il ne suffit pas, là encore, de se satisfaire de la mise à 30 km/h sur la toute la commune sans au préalable avoir réfléchi à des aménagements adaptés pour réduire cette vitesse, ce qui n'a pas été fait sur notre commune. Les aménagements sont ceux qui ne coûtent pas trop. Affreuses balises blanches en plastique, places de parkings où les voitures qui s'y garent s'exposent à la destruction, lignes blanches tracées façon circuit de karts (rue Pican), gendarmes couchés dangereux pour les deux roues, rétrécissements de chaussées aux mauvais endroits (parfois retirés au bout de quelques années), dos d'âne trop hauts, trop bas, mal placés, juste devant une maison bord de route par exemple ... C'est pénible ces habitants jamais contents qui vivent sur place et qui ne sont jamais consultés ou trop tard ! - PÔLE de COVOITURAGE Installer sur la commune un pôle de prise en charge de personnes se rendant sur MSA ROUEN ou la VALLÉE façon autoparc. Il faut pousser la réflexion sur le sujet pour faciliter au maximum cette possibilité. Il est urgent de se pencher sur ces diverses problématiques sérieusement sans attendre 2035. Des solutions simples, efficaces et peu coûteuses peuvent être trouvées. Question d'attention et de volonté ... politique réelle. »

Commentaire de la commission

De manière générale, il est constaté beaucoup de circulation, des vitesses excessives et une sécurité insuffisante pour les enfants ainsi qu'une fréquence des bus insuffisante et irrégulière qui ne correspond pas aux besoins quotidiens de la population.

De nombreuses contributions proposent des solutions ou aménagements comme le fait d'intégrer la commune dans la ZFE, la réalisation d'aménagements pour réduire la vitesse des voitures, la création de pistes cyclables et la mise en place de transports collectifs les jours fériés et dimanches.

Suite à la demande itérative des habitants de la commune d'Houpeville, la mise en place d'une plus grande fréquence des transports collectifs est-elle envisagée ?

Réponse du pétitionnaire :

- Circulation, vitesse, sécurité

La compétence du pouvoir de police de la circulation et du stationnement appartient aux maires. Il appartient donc aux maires de contrôler les vitesses de circulation sur sa commune.

Néanmoins, au travers de ses compétences propres, la Métropole tend à :

- Sensibiliser les communes sur les impacts de la circulation, du stationnement et des vitesses sur le partage de l'espace public, la sécurité des usagers, les nuisances sonores et environnementales.

- Accompagner les communes dans la mise en œuvre des aménagements les plus adaptées et favorables aux plus vulnérables.

- Desserte en transports en commun

Houpeville est aujourd'hui desservie par une ligne régulière 43 (1 bus toutes les 30 mn en heure de pointe – 24 allers retours quotidiens), et cela malgré son statut de « petite commune » (<= 4 500 habitants) puisqu'elle comprend environ 2900 habitants. Cette liaison permet de rejoindre directement Mont-Saint-Aignan et la Vallée du Cailly à Maromme, et Rouen en correspondance avec les lignes structurantes vers Rouen (F2 et F7 (vers la gare de Rouen), et T1) ainsi que la Vallée du Cailly et les Plateaux Nord (F8).

En correspondance depuis plus de 20 ans en direction de Rouen, celle-ci a été améliorée lors la recomposition 2022. En effet, pour certains horaires en heures de pointe, l'arrivée de la ligne 43 a été coordonnée aux horaires de départ de la T1 au niveau de la Place Colbert à Mont-Saint-Aignan. Pour ces liaisons « coordonnées », le temps de parcours entre Houpeville et Rouen (Théâtres des arts) est de 35 mn.

En complément de cette offre régulière, Houpeville est desservie par 2 lignes scolaires (seulement en HP), ouvertes à tous les usagers.

- Bus (jours fériés et dimanche)

A l'échelle métropolitaine, aucune commune de seconde couronne n'est desservie qu'il s'agisse de lignes régulières ou de transports à la demande.

Aujourd'hui, la ligne 43 enregistre une fréquentation moyenne journalière de :

- 300 usagers en période scolaire,
- 50 usagers en vacances scolaires (= ligne à vocation scolaire),
- 72 usagers le samedi.

Dans l'optique d'une fréquentation estimée à 50 usagers le dimanche et une offre de 7 allers retours /jour (= 15 000 km/an) le coût d'exploitation serait de 75 000 €, soit 29€ par voyageur. La MRN estime donc que le potentiel est insuffisant.

- Pistes cyclables

La situation géographique de la commune d'Houpeville (enclave en plateau entourée de forêts) couplée à un réseau routier contraint ne permet pas, au regard de la doctrine métropolitaine et des préconisations du CEREMA, de créer des pistes cyclables de types REV et RIV vers les pôles urbains et économiques voisins.

Néanmoins, le développement du vélo et de la marche, à l'échelle de la commune, apparaît pertinent et faisable (bandes cyclables, chaussidou, suppression place de stationnement, accompagnement au changement, ...) avec un rééquilibrage du partage de l'espace public au détriment de la voiture individuelle.

- Intégration commune ZFEm

La commune d'Houpeville a été consultée à plusieurs reprises comme personne publique associée, lors de l'établissement des différents arrêtés instaurant progressivement la ZFE-m. La commune n'a jamais formalisé d'avis, ce qui vaut avis favorable concernant les arrêtés en question. Elle a donc implicitement validé le fait de ne pas être dans la ZFE-m et, depuis, n'a jamais exprimé de demande en ce sens.

Par ailleurs, inclure Houpeville dans la ZFE-m impliquerait de faire de la commune de Mont-Saint-Aignan une enclave dans la ZFE-m, ce qui est impossible.

Analyse de la commission d'enquête

La réponse de la MRN est très précise et satisfaisante. La commission en prend acte.

2. OBSERVATIONS DU PUBLIC SUR LE SECTEUR MESNIL-ESNARD

La présente thématique comprend 215 contributions. C'est la thématique qui ressort le plus quantitativement.

Contribution n°54

Par VILLARD - Déposée le vendredi 12 avril 2024

« Concernant la mobilités douces je suis 100% favorable Par contre, pour la traversée du plateau EST (Bonsecours et Mesnil Esnard) Je ne comprends par pourquoi la piste cyclable ne passe pas par les rues parallèles à la Route de Paris. Cet axe majeur pour la desserte des communes du Plateau Est ne doit pas être sacrifiée pour une petite proportion de vélos. Les rues parallèles sont beaucoup plus favorables à la pratique du vélo (sécurité, bruits, place, calme, paysage, pollution) Le stationnement des voitures le long des commerces sera réduit et sans aucun doute cela affectera de manière irrévocable l'attractivité commerciale de ce secteur de la Région Rouennaise. N'oublions surtout pas que beaucoup de personnes âgées sont venues s'installer sur ce plateau pour la qualité et la proximité des commerces et ils ne veulent pas les voir disparaître comme dans certaines villes de l'agglomération. Des pertes d'emploi importantes sont à prévoir liées à la fermeture certains commerce Je suis ouvert pour discuter de ce sujet avec plus de précisions si vous le souhaitez Merci de votre attention. »

Contribution n°58

Par Phene Julie - Déposée le vendredi 12 avril 2024

« Commerçante à Mesnil Esnard depuis de nombreuses années , il est question d'un projet de piste cyclable sur la route de Paris. Cependant le cœur des commerces se trouvent sur cette route. Ceci serait pour tous les commerçants mais aussi pour nos clients et habitants de cette commune une situation très difficile à surmonter. Suppression de stationnement, perte de chiffre d'affaire pendant les longs travaux , donc perte d'emplois également... De plus cette route me semble déjà dangereuse due au grand nombre de camions car pas de contournement. Ne serait-ce pas plus judicieux que cette piste cyclable se fasse dans les rues adjacentes ?? Nous sommes très inquiets !!! Sauvons nos commerces de proximité »

Contribution n°59

Par Phene Lois - Déposée le vendredi 12 avril 2024

« Je ne suis pas contre la piste cyclable mais pas route de Paris niveau Mesnil Esnard. Ce n'est absolument pas adapté et nous risquons de perdre tous nos commerces de proximité »

Contribution n°60

Par De Andrade mickael - Déposée le vendredi 12 avril 2024

« Je suis contre cette piste cyclables qui va mettre en péril les commerçants des communes concernées il n y a jusqu'à demander aux commerçants qui sont encore impacté par le projet sur une commune voisine étant commerçants moi même je me met à leur place. Une aberration. »

Contribution n°61

Par Raphaël Corbillon - Déposée le vendredi 12 avril 2024

« Je suis contre cette piste cyclable sur la route de Paris pour la survie de nos commerçants de mesnil esnard et surtout sur la dangerosité au niveau de la circulation. »

Contribution n°62

Par Anonyme - Déposée le vendredi 12 avril 2024

« Comment peut on laisser faire ça au détriment des habitants et des commerçants. Le centre ville de Mesnil Esnard et Bonsecours représentent près de 350 emplois directs ! Il y a des rues adjacentes largement exploitable Aidez nos commerçants et habitants »

Contribution n°63

Par Anonyme - Déposée le vendredi 12 avril 2024

« Je suis contre C'est la mort du centre ville Faites la passer ailleurs sur les rues à côté svp Soyez sérieux »

Contribution n°64

Par Vandal - Déposée le samedi 13 avril 2024

« Je suis cycliste depuis 30 ans mais je ne ferai jamais de vélo sur la route de Paris entre Mesnil et Bonsecours. Faites nous une piste sur les côtes svp ! C'est trop dangereux et polluant et je ne fais jamais mes courses de proximité avec mon vélo car c'est impossible de rouler charger. Je ne vois pas comment vous allez rendre agréable une telle piste. Sans compter la dégradation de la ville et la mort de nos commerçants qui génèrent un nombre d'emplois important Ma fille travaille dans un des commerces à côté et je pense que son emploi est mis en péril Aidez les à trouver une solution plus sérieuse »

Contribution n°66

Par Anonyme - Déposée le samedi 13 avril 2024

« Je ne suis pas favorable à ce projet. Sur la commune de Mesnil-Esnard, les travaux vont représenter un vrai risque de perte de chiffres d'affaires pour nos commerçants. Quid du stationnement une fois que la piste cyclable sera réalisée ? Il est déjà parfois impossible de se garer à Mesnil-Esnard. On souhaiterait tuer nos commerces de proximité, on ne s'y prendrait pas autrement !!! »

Contribution n°67

Par Anonyme - Déposée le samedi 13 avril 2024

« Nous sommes très inquiets pour la survie de nos commerces de proximité ! Travaux à longs termes, accessibilité piétons compliquée, suppression de plusieurs places de stationnement, fréquentation diminuée, emplois supprimés à très court terme!!!! Un autre itinéraire de cette piste cyclable est possible à quelques mètres et mettant tout le monde en sécurité !!!! Nous aimons également le vélo mais pas entre des poids lourds de 19 et 44 tonnes, sur une route destinée aux convois exceptionnels et militaires !!! C'est une aberration totale et le pire c'est que les habitants et commerçants ne sont même pas consultés !? »

Contribution n°68

Par Anonyme - Déposée le samedi 13 avril 2024

« La vie de nos commerces est en danger! »

Contribution n°69

Par Vicq Lionel - Déposée le samedi 13 avril 2024

« J'étudie avec beaucoup d'intérêt le projet de piste cyclable du plateau Est en ma qualité d'habitant local. Mais je ne comprends pas que l'on lance un tel projet, avec des conséquences importantes sur l'ensemble de la circulation, sans aucune enquête publique d'intérêt ni analyse d'impact afin de déterminer le bien fondé de ce projet... Je m'explique : - on va accentuer le trafic sur la route de Paris qui est déjà bien chargée ! - les pistes cyclables actuelles après FRANQUEVILLE vers Boos et retour ne sont que très peu fréquentées - il n'y a pas de demande, pourquoi proposer une offre dans ce cas !! - descendre en vélo sur Rouen, soit je peux admettre... mais comment remonte t-on sans vélo électrique et sans transport en commun qui permettrait d'y loger son vélo ! - l'impact des travaux sur la circulation qui est déjà encombrée le matin et les soirs - l'impact des travaux sur la circulation des transports exceptionnels (seul axe de délestage via le plateau Est) - et l'impact sur les commerces et l'emploi qui vont assurément ressentir travaux et baisse de fréquentation, donc potentiellement baisse des emplois avec des licenciements et autres formes d'arrêts de contrats. - et quel coût pour ce projet de bétonisation qui va à l'encontre d'une vraie politique environnementale... On va déverser des milliers de m.cubes de goudron utiliser des engins qui consomment des centaines de litres de carburant, provoquer des bouchons et de la pollution supplémentaire. Ce projet est un non sens environnemental en tous points... Donc non je ne comprends pas un tel projet, d'autant qu'il n'y a pas de demande particulière pour circuler à vélo et descendre sur Rouen, enfin à tout le moins via la route de Paris. Un trajet cycliste bucolique consisterait à proposer une piste cyclable qui fait le tour du plateau par les côtés des axes principaux. Ce serait assurément plus fréquenté qu'il n'y aurait pas le côté à remonter... »

Contribution n°70

Par Julie Vigneron - Déposée le samedi 13 avril 2024

« Je travaille a mesnil esnard, et je trouve ce projet scandaleux dans la mesure où les poids lourds et les automobilistes ne respectent pas les limitations de vitesse mis en place, je vois très peu de vélo circuler à cet endroit et pour cause , cela est très dangereux , risque de ce faire heurté assez facilement , même les piétons ce font parfois tailler des shorts !! J'espère que vous trouverez une autre solution pour mettre tout le monde en sécurité. »

Contribution n°73

Par Anonyme - Déposée le dimanche 14 avril 2024

« Je suis une personne de 72 ans et utilise très souvent mon vélo. Je trouve aberrant de faire 1 piste cyclable route de paris à Mesnil-Esnard avec les camions et la circulation. Il est plus agréable de pédaler dans les rues parallèles surtout avec des enfants. En espérant que nos voix soient écoutées, surtout pour la sécurité de tous. »

Contribution n°74

Par Béatrice Colombel - Déposée le dimanche 14 avril 2024

« Il est bien évident que notre air est de plus en plus irrespirable. Le carburant de plus en plus onéreux... Pourtant... moi qui suis commerçante route de Paris à Mesnil Esnard, j'observe de constat effarant comme les voitures, les camions, les bus roulent de plus en plus, et de plus en plus vite. Parfois juste traverser relève d'un défi. Alors... le vélo bien sûr... mais franchement ?? Quel plaisir y aurait il d'emprunter la route de Paris à vélo ?? Vous direz (A juste titre, elle est commerçante Rte de Paris, elle défend son gagne pain !). Évidemment !! ... le mien, celui de mon employée, de mes extras des périodes fortes, de mes collègues autour de moi. ...

Dans un contexte économique si rude, ne pouvons-nous pas concilier économie, travail, écologie et bon sens !! A Mesnil Esnard, à Bonsecours, la majorité des commerces en tous genres et cabinets médicaux, para médicaux, etc se situent SUR la route de Paris. Songez aux conséquences économiques DESASTREUSES que des travaux d'une durée non définie engendreront (on le voit plus en amont vers Franqueville), sans compter la suppression de places de stationnements, quand déjà tant de clients se plaignent de ne pas pouvoir se garer pour accéder à nos boutiques.... Perte de chiffres, perte d'emplois, perte de clients... car un client qui prend des habitudes autres et ailleurs ne refait pas toujours machine arrière après la fin des travaux. Personnellement en semaine, je ne vois pas beaucoup de cyclistes ... et quand je viens à vélo, je m'applique toujours à prendre les rues parallèles à la route de Paris. Bien plus calmes pour pédaler, plus appropriées et plus saines. Je pense que c'est un non sens de mettre la route de Paris et ses commerçants en danger de mort, autant que ça peut l'être ne pas créer effectivement, de pistes cyclables sur les routes parallèles et contournant le centre ville. »

Contribution n°75

Par Villard paul - Déposée le dimanche 14 avril 2024

« Une piste cyclable sur le plateau est? Oui ceci est une bonne idée. Néanmoins réfléchissez bien au parcours! Est il agréable de faire du vélo à côté des 35 tonnes roulant à grande vitesse? Privilégiez les accès aux écoles, aux centres culturels, aux loisirs. Privilégiez la sécurité de nos enfants!!! En aucun cas mes enfants iront seuls sur une piste située route de Paris. Regardez l'état de la rue pasteur!! Un rafraîchissement et une harmonie serait plus opportun. »

Contribution n°76

Par Anonyme - Déposée le lundi 15 avril 2024

« Vendredi 12 avril j'ai été victime d'un accident sur la route de Paris en plein cœur de Mesnil Esnard. Rien de grave en soi mais 3 voitures ont été percutées et j'ai évité de justesse un bus. En voyant cette enquête et étant résidente de Mesnil car je fais mes courses, je ne pouvais qu'apporter ma contribution. J'ai 65 ans je ne le déplace qu'à pieds mais j'ai besoin de ma voiture pour les courses lourdes. Comment peut on ne pas faire passer

cette piste derrière la ou j'habite Vous allez dénaturer notre centre, faire couler nos commerces pour 3 vélos par an ! J'ai lu que le bassin d'emploi de Mesnil était conséquent soit 300 emplois Faites attention à vos décisions !!! Je suis contre cette piste »

Contribution n°77

Par Guay Charles - Déposée le lundi 15 avril 2024

« Une piste cyclable route de Paris dans Mesnil Esnard est un non sens. Cette rue manque déjà cruellement de stationnements et la clientèle des commerces n'est pas que locale, une étude le prouve. Plusieurs alternatives sont possibles sans pour autant beaucoup dévier le trajet de cette piste cyclable. Ces alternatives sont plus sécuritaires et agréables pour les cyclistes sans pour autant sacrifier les commerces. Les cyclistes représentent à peine 1% de la clientèle Mesnillaise. Si la route de Paris se trouve réduite en largeur le débit va diminuer occasionnant des bouchons et un report du trafic sur les petites rues parallèles, cela dérangera les riverains et créera des accidents soit tout l'inverse de l'objectif recherché. Les ambulances et pompiers ne pourront plus circuler et là clairement il y aura des morts. A contrario si la piste cyclable est sur une route parallèle déjà en sens unique les cyclistes l'emprunteront avec plaisir (pas de trafic) et sécurité. »

Contribution n°78

Par Anonyme- Déposée le lundi 15 avril 2024

« Je suis contre cette piste cyclable. je pense que cela nuira aux petits commerces de Mesnil Esnard. Le stationnement est déjà problématique actuellement, cette piste va considérablement augmenter ce problème. Les gens vont quitter le petit commerce pour aller dans les grandes surfaces. C'est la mort des commerces de centre ville. Je suis contre le passage en centre ville. La piste cyclable devrait passer par une rue parallèle. »

Contribution n°81

Par Barrault Didier - Déposée le lundi 15 avril 2024

« Bonjour, Commerçant à Mesnil Esnard. Ce projet de piste cyclable tel qu'il est pensé actuellement, n'apportera rien de bon aux bien-être des habitants et aux activités commerciales. Faisant la route tous les jours aller-retour, de Fleury sur andelle au mesnil Esnard, je n'ai toujours pas vu de personne aux horaires de trajets- travail utilisé la piste cyclable. Mis a part les véhicules de l'entretien des communes qui roulent dessus, je ne vois que quelques personnes l'utiliser le samedi à titre récréatif. C'est un non-sens de la prolonger le long de cette rue de Paris. Réviser votre tracé, pour qu'il soit agréable à parcourir, moins impactant pendant et après travaux. »

Contribution n°82

Par VICQ MANCHION Emmanuelle - Déposée le lundi 15 avril 2024

« Bonjour, j'ai connaissance du projet de piste cyclable sur le plateau Est et notamment sur la commune de Mesni-Esnard. Je suis commerçante sur cette commune mais également occasionnellement utilisatrice du vélo. Il est pour moi impensable de fréquenter la RN 14 très dangereuse en général et, qui plus est, à vélo. Au delà de cet aspect, respirer des émanations de gaz est loin d'être en phase avec l'aspect écologique et sanitaire que constitue la pratique du vélo. Le projet de piste cyclable est donc légitime mais en aucun cas sur une route nationale aussi fréquentée. D'autres solutions existent ! D'autre part, cette fois en tant que commerçante, je mets l'accent sur les dégâts organisationnels, économiques et sociaux bien entendu avec des pertes d'emplois à la clé ! Il est impensable que nous soyons confrontés, dans une conjoncture déjà fragile, à des travaux privant nos clients de circulation et de stationnement. Au même titre qu'il est impensable d'envisager des réductions d'effectifs significatives, voire des fermetures de commerces. Comment peut on mettre en place de tels projets sans faire au préalable d'analyse du besoin et d'étude d'impacts ? Mesnil-Esnard est une commune où la représentativité commerciale est largement supérieure à d'autres communes de même taille, il serait tellement dommage de détruire cette attractivité, autant d'emplois pour un choix inapproprié de localisation de la piste cyclable. »

Contribution n°83

Par Anonyme - Déposée le lundi 15 avril 2024

« Avec le déficit que notre pays connaît actuellement.... Est-ce vraiment le moment de dépenser des fortunes au risque de tuer le commerce local qui grossirait la dette du pays. Les gens ont besoin de calme et de sérénité, de contact. Nos trottoirs sont infestés d'engins, nos accès logement sont complètement démolis. Tout cela pour 3 vélos par jour (je parle de la route de Paris Bonsecours/Boos) »

Contribution n°84

Par Heloise lefevre - Déposée le lundi 15 avril 2024

« La difficulté de circulation va s'accroître ainsi que la difficulté de se stationner. Les commerçants vont donc souffrir de cette décision. Les personnes vont désertier le centre-ville de Mesnil-Esnard »

Contribution n°85

Par Anonyme - Déposée le lundi 15 avril 2024

« Contre, pour les commerçants, les places de parking qui sont de plus en plus rare et la facilité à accéder à la route de Paris. »

Contribution n°87

Par Baker Clarisse - Déposée le lundi 15 avril 2024

« Le projet de piste cyclable route de Paris au Mesnil Esnard est parfaitement impensable...! Je suis habitante et commerçante de la commune . Je suis contre ce projet pour plusieurs raisons plus qu'évidentes et communes à tous mes collègues commerçants: la dangerosité de cette piste, le manque de stationnement déjà compliqué dans la commune, les livraisons de nos magasins par les transporteurs, le coût de ce projet, l'utilité de cette piste pour moins de 3 vélos par semaine, la durée des travaux et l'impact inévitable sur le passage de notre clientèle et donc la baisse de notre chiffre d'affaires. Il faut comprendre et prendre en compte nos remarques et inquiétudes... À titre personnel, mes enfants ne feront pas de vélo Route

de Paris c'est certain, même s'il y avait une piste cyclable c'est bien trop dangereux! Sans compter le passage des trottinettes folles... Nous comptons sur votre compréhension, »

Contribution n°88

Par Anonyme - Déposée le lundi 15 avril 2024

« Je m'oppose à ce projet car cela va porter préjudice au commerçants !! »

Contribution n°89

Par Letourneau Francois - Déposée le lundi 15 avril 2024

« Afin de mieux répondre aux besoins et à la sécurité des cyclistes, il serait plus judicieux d'éviter la route de Paris à Le Mesnil Esnard. Un parcours passant par les écoles serait plus sécurisant et utiliser (Galilée, Providence, Herriot) ainsi qu'un accès au centre sportif Billy. Une partie de ces rue étant déjà utilisables en deux roues de façon sécurisée, il serait dommage de ne pas étudier ce scénario. »

Contribution n°91

Par Leovant Brigitte - Déposée le lundi 15 avril 2024

« Après avoir pris connaissance du projet d'une piste cyclable en plein cœur du centre-ville du mesnil Esnard. Ce projet me semble complètement incohérent et impossible ! Ce projet à une grande nuisance pour les commerces et pour la vie du centre-ville ! Alors Qu il en existe déjà une en parrelle à la route de Paris ! Il nous manque déjà des places de stationnement !!! L impacte dece projet aura des conséquences irréversible sur l emploi et la vie du centre ville !!! »

Contribution n°92

Par Félix DENIS - Déposée le lundi 15 avril 2024

« Ayant habité le plateau est de Rouen de nombreuses années dans ma jeunesse, je ne peux que me réjouir de la création d'une piste cyclable. Encore faut-il qu'elle soit créée au bon endroit et de la bonne manière... Je ne suis pas certain que construire une piste cyclable sur une route où passent des 38 tonnes et des convois exceptionnels est la meilleure des idées (route de Paris). D'autant plus que le plateau est et plus particulièrement Mesnil-Esnard a vu sa dynamique se maintenir voire augmenter, grâce à certains de ses commerçants, qui ont tant bien que mal réussis à travers la crise de la Covid. Il serait dommageable de casser voire anéantir cette dynamique par des travaux qui empièteraient sur des places de stationnement déjà pauvre en nombre. Et qui de ce fait réduirait drastiquement le chiffre d'affaires des commerçants de la route de Paris (combien de clients prennent le bus ?! Pas assez !) Oui aux mobilités douces, mais pas n'importe comment. Parole d'un trentaine qui se soucie de l'environnement pour ses semblables et surtout les générations futures. »

Contribution n°93

Par Miermont valentine - Déposée le lundi 15 avril 2024

« Je fais mes courses sur Mesnil Esnard après avoir récupéré ma fille à l'école de Belbeuf et je constate que le stationnement y est déjà très compliqué. Si la circulation se densifie et que le stationnement se rarifie je ne se serais malheureusement plus en mesure, à mon grand regret, de faire travailler les commerçants de Mesnil Esnard, contrainte de trouver d'autres solutions plus pratiques. »

Contributions n°94 et 95

Par Sylviane - Déposée le lundi 15 avril 2024

« Une piste cyclable sur la route de Paris est un projet fou. Avez-vous réellement pesé le pour et le contre ! La sécurité, le coût, la faisabilité, les naissances, l'effondrement du commerce de proximité, les emplois menacés, notre commune complètement cassée sur la face la plus empruntée. Il y a forcément une autre solution qui conviendrait à tous. Interrogeons la population. »

Contribution n°96

Par Anonyme - Déposée le lundi 15 avril 2024

« Encore un accident ce matin et on veut faire une piste cyclable Les personnes qui définissent ce choix ne connaissent pas le centre ville de Mesnil Esnard C'est une erreur monumentale »

Contribution n°97

Par Anonyme - Déposée le lundi 15 avril 2024

« Je souhaite vous faire part de mon intérêt pour l'aménagement du territoire en piste cyclable mais pour autant je trouve que cela aurait plus de sens de faire passer la piste cyclable sur les axes secondaires moins pollués plutôt que sur la route de Paris. En tant que cycliste quotidienne de franqueville à rouen, je ne prendrai pas l'axe principal même si celui ci est équipé à cause du bruit lié à la circulation et la pollution. Un cycliste aspire à plus de sérénité. De plus, je vous soumet l'idée de réhabiliter l'ancienne route de Bonsecours (parallèle à la côte de wadington) afin d'y faire une piste cyclable. Merci. »

Contribution n°98

Par Bugajewski Cécilia - Déposée le lundi 15 avril 2024

« Une piste cyclable sur la route de Paris reliant Franqueville Saint Pierre à Bonsecours est certainement nécessaire mais de façon réfléchie et concertée. Je suis à la fois habitante du Plateau Est, mère de trois adolescents utilisant parfois le vélo pour leurs déplacements et commerçante sur le Mesnil-Esnard. Je suis d'accord avec la nécessité de créer une piste cyclable facilitant le déplacement des utilisateurs de vélo mais le tracé prévu me laisse plus que perplexe. Alors qu'il existe tout le long de la route de Paris des axes parallèles permettant de relier tout aussi directement les communes du plateau, il a été choisi de faire cette piste cyclable le long de la route de Paris. Personnellement, aujourd'hui, lorsque mes enfants se déplacent à vélo sur le plateau, ils utilisent les axes parallèles à la route de Paris pour rejoindre le lycée ou le collège non seulement pour des raisons de sécurité mais aussi parce que je n'ai aucune envie qu'ils respirent les émanations de gaz des voitures, bus, poids lourds et autres convois exceptionnels qui y circulent quotidiennement. Des solutions alternatives au tracé route de Paris existent, elle proposent des trajets aussi rapides mais bien moins en contact direct avec la pollution et je ne comprends pas pourquoi ils n'ont pas retenu la faveur de la Métropole. D'autre part, ce tracé m'inquiète pour l'activité de mon commerce situé route de Paris. Jusqu'à présent les places de stationnement sont de part et d'autre de cet axe mais la piste cyclable condamnera une partie de ce stationnement. Or nos clients se déplacent pour l'essentiel en voiture et ont parfois bien du mal à trouver une place. Que feront-ils si ils ne peuvent plus se garer au plus près de nos commerces? Ils partiront probablement vers les centres commerciaux où le stationnement est aisé et au plus proche des boutiques. Je suis inquiète pour la pérennité de mon commerce mais aussi pour les emplois de mes 5 salariés avec lesquels je travaille au quotidien. Une baisse de fréquentation de nos commerces entrainerait à coup sûr un désastre économique et social. Une ville a besoin de ses commerces de proximité pour être vivante et attractive mais les commerces ont besoin de leur stationnement pour continuer à vivre. »

Contribution n°99

Par Anonyme - Déposée le lundi 15 avril 2024

« Je suis favorable à la circulation des cyclo sur une voie dédiée, mais absolument terrorisée par les conséquences pour l'activité de la commune de Mesnil Esnard, si cette voie est construite sur la route de Paris. Risques majeurs d'accidents, ralentissements donc pollution, moindres possibilités de stationnement pour aller faire ses courses chez les commerçants etc... bref, bcp de points négatifs. Il serait préférable selon moi que la voie dédiée aux cyclistes soit située sur l'une des rues parallèles à la route de Paris, moins fréquentée et plus agréable pour leur circulation. »

Contribution n°101

Par Anonyme - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Bonjour Je reste anonyme car je travaille à la Mairie. J'y suis depuis 20 ans, nous connaissons le projet depuis 3 ans. La piste cyclable est une bonne chose pour la mobilité douce mais il ne faut pas qu'elle traverse le cœur de Mesnil Esnard et encore moins en zone partagée. Les places de stationnement sont chères, les accidents fréquents et la clé de tout ça sera la fermeture à la chaîne de nos commerces de proximité et institutions bancaires et notaires. La durée des travaux pour ce type de projet est très longue et les conséquences locales pour nos commerçants et artisans sera dramatique et cela se verra dès les premiers mois La métropole doit vite revoir sa copie et la Mairie doit continuer à faire barrage »

Contribution n°102

Par Anonyme - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Absolument contre ce projet de piste cyclable, passage de camion convoi etc... comment allons nous nous garer et la clientèle des boutiques celabme semble complètement absurde sans compter le danger pour les cyclistes pfff n importe quoi »

Contribution n°103

Par Delaforge Claude - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Je m'oppose à la piste cyclable car il y en a déjà une à proximité. Peu de cyclistes à ma connaissance. »

Contribution n°104

Par Bouchon Mélanie - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Étant salariée dans un salon de coiffure de mesnil esnard. Je m'oppose à la piste cyclable, car le projet me semble démesuré et inapproprié car il y a déjà une piste cyclable aux alentours et elle est très peu fréquentée. Je fais comment si mon poste est menacé (je vis seule avec ma fille !) Un contournement serait plus envisageable. »

Contribution n°106

Par DEHAIS Joffrine - Déposée le mardi 16 avril 2024

« La piste cyclable limitera les places à proximité de nos commerces et les conditions d'accès à ceux ci. Il serait mieux de ré-aménager les pistes existantes qui n'ont que peu de fréquentations actuellement que d'handicaper l'artère de passage principale où tous les commerces sont centralisés. »

Contribution n°108

Par Lourenco christelle - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Je suis coiffeuse sur le plateau ce n est pas possible des travaux sont prévus pour 14 mois et plus sûrement on va avoir une perte de client pour le peu de vélo que l on voit sur les pistes cyclables pour nous commerçants c est non à ce projet »

Contribution n°109

Par Anonyme - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Je suis opposée au projet de la piste cyclable La Neuville /Mesnil Esnard »

Contribution n°110

Par Anonyme - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Piste cyclable inadmissible en plein centre ville alors qu'il y a déjà peu de places pour se garer. Il faut penser aux personnes âgées qui ne peuvent plus faire de vélos mais qui ont besoin des commerçants »

Contribution n°111

Par Anonyme - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Je suis opposé à la piste cyclable à mesnil esnard pas utile et pensez à l'emploi chez les commerçants »

Contribution n°112

Par JEANNE Brigitte - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Je suis contre la piste cyclable sur la route de Paris à Mesnil Esnard J'adore faire les courses sur cette route Vous allez tuer les commerces »

Contribution n°113

Par Christelle - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Je suis contre la mise en place d'une piste cyclable à mesnil esnard Vu la typologie de la population cela ne me semble pas du tout opportun, ni adapté. La circulation est déjà bien compliquée sur le plateau Est. Alors stop !! Un peu de bon sens et arrêtons les effets de mode et de communication ! »

Contribution n°114

Par Anonyme - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Habitante de Mesnil Esnard depuis 40 ans , je suis obligée de prendre ma voiture pour faire mes courses chez nos commerçants cependant le projet de piste cyclable sur la route de Paris me semble inapproprié car il est déjà difficile de stationner et impossible pour moi de me déplacer sans voiture,! Ne serait il pas plus judicieux de prévoir dans des rues adjacentes !! On espère continuer à faire vivre nos commerces de proximité A votre bon sens!!! »

Contribution n°115

Par Hélène - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Bonjour, Je souhaite vivement le développement du vélo dans la métropole et sur le plateau Est notamment. Pour cela des voies dédiées séparées du flux voiture et sécurisées est essentiel et sur la route de Paris ET les voies parallèle (rue des hautes haies). Habitante du plateau Est (Bonsecours), c'est scandaleux de ne pas réfléchir à la jonction du plateau avec Rouen ... (à part en passant par St léger). Le passage place St-Paul est un énorme frein. Je fais déjà un détour de près de 2km par le mont Gargan (rue annie de penne) pour remonter sur le plateau en sécurité. Retirer quelques places de stationnements (sachant que la plupart des maisons du plateau ont plusieurs places de garage...) pour faire les pistes dédiées, et créer une circulation apaisée, me semble être le minimum sachant l'impact positif pour toute la population et l'environnement. Par ailleurs pour le confort et la sécurité : - davantage de panneaux M12 aux feux quand cela est possible (en plus de l'éducation des automobiliste à l'existence de ces panneaux) - un travail de visibilité des pistes aux carrefours / sorties de parkings. Sur la couleur de revêtement par exemple, mais aussi des carrefours sans ressaut / trottoir (pour que ce soit la voiture qui ralentisse et prenne le ressaut et non le vélo), - moins/pas de potelets et d'obstacles (panneaux de pub / feux / végétation) au milieu des pistes, qui sont autant de risques d'accidents. Verrait-on des potelets ou un panneau de pub au milieu d'une route voiture ? - davantage de verbalisation des véhicules stationnés sur les pistes (les rendant impraticables parfois) - ajouter des anneaux vélos solides et couverts devant les commerces, services et équipements du plateau Est ! Même si l'absence de piste route de Paris me met fortement en insécurité quand je roule sur cet axe, j'aime pouvoir utiliser mon vélo pour mes courses sur le plateau. Et sensibiliser les commerçants aux avantages des clients en vélo et aux bons anneaux (Super U a réinstallé des "pincés roues" inutilisables et qui peuvent abîmer les roues... malgré les signalements avant les travaux) - fléchages des itinéraires les plus sécurisés sur le plateau. Pour oser d'aller de Bonsecours à Franqueville en vélo, il me faudrait des fléchages faciles pour savoir par où passer et ne pas me retrouver bloquer ou fait des détours... en attendant les prochaines pistes sécurisées. »

Contribution n°116

Par Frédérique - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Pourquoi ne pas faire cette piste cyclable rue des hautes haies . Cette route serait bcp plus agréable pour les vélos (moins bruyante, moins passante et plus jolie) Par ailleurs il y a des commerces sur la route de paris , cela va supprimer les places de stationnement. Avez vous pensé à la répercussion économique pour nos commerçants et aux personnes obligées à prendre leur véhicule pour des raisons de santé ? Je pratique le vélo et il n'y a aucun plaisir à côtoyer les bus (j5 très long) ni à rouler dans le bruit . La piste cyclable est une très belle idée mais quid de la descente sur rouen où nous partageons la voie de bus et je ne parle pas de saint Paul ... J'espère être entendue et vous remercie pour cette enquête »

Contribution n°117

Par Anonyme - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Je ne suis pas pour une piste cyclable qui risque d'empathir les commerces »

Contribution n°118

Par Sawada Gisèle - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Je soutiens absolument la création de pistes cyclables, bien sécurisées. Mon mari (77 ans) et moi (69 ans) utilisons au maximum les transports en commun et le vélo (électrique) aussi car à certaines heures, en soirée, les dimanches et fériés les bus sont rares et nous sommes à 30 minutes à pied du premier commerce. Mais les trajets en vélo vers Rouen (place saint Paul !!) ou vers le plateau sont très difficiles, on risque l'accident tout le temps, soit à cause des automobilistes, soit du fait d'obstacles, mobilier urbain et signalétique mal placés. Il faut des couloirs dédiés. Je suis très choquée et déçue de lire toutes les contributions opposées au vélo. On ne réussira jamais la transition vers une ville plus écologique, moins polluante, apaisée si on ne diminue pas la place hégémonique de la voiture. Le confort des automobilistes eux mêmes sera meilleur quand ils seront moins nombreux (moins de bouchons, de bruits, de gaz d'échappement, de difficultés à se garer...). Chaque catégorie d'usagers de la ville, de la rue, devrait la partager avec les autres, cyclistes, piétons, poussettes, PMR... qui souhaitent aussi venir chez les commerçants sans peur de se faire renverser ou de chûter sur un obstacle. On fabrique aujourd'hui la ville de demain et nous n'y seront plus....soyons solidaires avec les plus jeunes. Vive le vélo, la marche à pied et le bus. Restons solidaires de ceux qui n'ont pas d'autres possibilités que la voiture...tant qu'ils n'exigent pas l'exclusivité du droit à la route. »

Contribution n°119

Par Anonyme - Déposée le mardi 16 avril 2024

Liée a : Contribution N°124

« Bonjour Je suis pour une piste cyclable mais pas sur la route de Paris. Côté les voitures et camion lorsque l'on fait du vélo n'est pas agréable. Il y a des voies parallèles qui seraient beaucoup plus appropriées. »

Contribution n°120

Par Sawada Gisèle - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Je fais un ajout à ma contribution précédente : je partage volontiers la suggestion majoritaire de rechercher si possible un itinéraire vélo sur une voie parallèle à la rue principale, à condition de sécuriser également les accès vélo de cette voie parallèle vers la rue principale ainsi que des stationnements adaptés et assez nombreux pour les vélos à proximité des commerces. J'en reviens à mon idée principale : partageons la route entre les différentes catégories d'usagers. Avec des aménagements sécurisés il y aura plus de vélos, moins de voitures, moins de concurrence pour les places de stationnement auto ..bref un cercle vertueux est possible.. »

Contribution n°121

Par Lepeltier Frédéric - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Habitant Mesnil Esnard de longue date, enfin un projet de piste cyclable semble voir le jour. Je suis pour une piste cyclable route de Paris ET sur les axes parallèles comme la rue des hautes Haies. Je comprends l'inquiétude des commerçants à propos des places de stationnement mais pour ma part, je constate que les problèmes de circulation sont engendrés par l'usage exclusif de la voiture, voire de certains véhicules squattant des places route de Paris qui seraient bien plus utiles aux clients des commerces. Bien évidemment, lorsqu'on habite à bonne distance des commerces, le recours à la voiture est bien pratique. Mais si plus d'habitants des petites villes du plateau privilégiaient (pour ceux qui le peuvent) l'usage du vélo pour faire 1 à 2 km pour aller faire leurs courses (nous sommes sur un plateau), cela libérerait de très nombreuses places de stationnement et tout le monde y trouverait son compte. La pratique du vélo est aujourd'hui freinée car de nombreuses personnes craignent pour leur sécurité. Riverain de la rue des Hautes Haies, je comprends l'inquiétude des parents et constate que cette rue est utilisée plus comme un circuit de vitesse pour certains (à quand date le dernier contrôle de vitesse ?) alors que, pour se rendre dans les écoles et collège, de trop nombreux enfants se sentent obligés de rouler sur les trottoirs dans le même état déplorable depuis plus de 20 ans côté Mesnil. On pourra noter également l'absence de "bateau" dans cette rue côté Mesnil pour les personnes à mobilité réduite, j'ai noté que certains trottoirs de la rue Sadin Carnot étaient rénovés en ce sens. De plus, la rue des Hautes Haies est limitée à 30 km/h quand on vient de Bonsecours (jamais respecté), et 50 km quand on vient de Mesnil, où est la cohérence de cet aménagement ? Je prends tous les jours mon vélo (pliant) pour me rendre sur les plateaux nord en couplant avec le bus et passe en effet par St Paul où il faut avoir des yeux devant, derrière et sur les côtés. Pour autant la voie mixte de bus qui descend de Bonsecours protège les cyclistes. Dans le sens inverse pour remonter sur le plateau, quand j'attends le bus à Saint Paul, je ne peux constater que la vitesse excessive de nombreux automobilistes qui s'imaginent sur une rampe d'accélération, dommage pour la sécurité et la qualité de vie des riverains. En Suisse, les rues des centres-villes sont limitées à 30 km/h à partir de 22h jusqu'à 6h du matin, peut-être pourrait-on s'en inspirer. Donc, je suis pour plus de fluidité pour les cyclistes (évitez les ruptures, les obstacles, ...), de meilleurs signalements (panneaux M12 permettant de tourner à droite aux feux et pourquoi pas de céder le passage aux stop) => de trop nombreux automobilistes ne marquent pas l'arrêt aux stops, ce ne devrait pas être un problème pour les cyclistes. Côté stationnement, il y a encore beaucoup à faire pour multiplier les arceaux pour garer ses vélos (un progrès a été noté sur Mesnil Esnard mais reste à poursuivre), en particulier au Super U de Bonsecours où les pincés-roues du parking à vélo pourtant très récent sont inadaptés et dangereux pour les rayons des vélos. L'amélioration de la qualité de nos vies, la qualité de l'air dans nos villes passe par plusieurs efforts (acceptation de travaux), et un ensemble d'améliorations conjointes et une offre de circulation cohérente et pas seulement par petites touches. Je suis aussi persuadé que plus les cyclistes sont visibles et nombreux est aussi un facteur de sécurité. Il y a encore de nombreux efforts à faire et lorsqu'on oppose l'exemple des Pays-Bas, regardons l'état et l'évolution des réseaux routiers hollandais entre les années 60/70 où la voiture était reine et maintenant, ils ont su changer mais ce n'est pas sans effort en effet. Merci pour cette concertation qui doit permettre à chacun de s'exprimer et faire valoir son point de vue. Et que le résultat soit surtout au bénéfice de l'intérêt général dont nous avons tous besoin ! »

Contribution n°122

Par Bérénice BENOITS - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Bonjour, résidente sur la route de Paris, je m'oppose formellement à la construction de cette piste cyclable. En effet, je stationne à cette même adresse avec un stationnement que je paye chaque mois, j'ai besoin également du trottoir pour rentrer chez moi. Je refuse d'être bloqué pour aller et

revenir du travail, je ne peux pas faire autrement. De plus, les nuisances sonores donnent sur ma chambre, sur mon bureau, tout ceci pour que 3 vélos passent par jour. Je souhaite que ce projet soit dévié de la route de Paris, sachant qu'une piste cyclable existe déjà sur une rue parallèle, ou bien définitivement abandonné. »

Contribution n°123

Par Jean - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Enfin un projet de piste cyclable qui passe par Mesnil. Je me déplace majoritairement à vélo dans la métropole et au delà . Se déplacer dans Mesnil à vélo, en sortir et revenir devient de plus en plus compliqué avec une circulation de plus en plus forte qui gagne de plus en plus nos petites rues (à quand le contournement Est?). Faire ses courses à vélo à Mesnil route de Paris est une vraie galère. Donc oui je vote totalement pour ce projet. Par ailleurs il me semble que le projet proposé ne détruit pas les places de parking comme semblent le dire certains puisqu'il est même prévu, me semble t-il d'en créer quelques nouvelles en centre ville. Reste à définir comment rejoindre Rouen sans passer par Saint Léger du Bourg Denis (qui rallonge beaucoup trop) ou la place Saint Paul (beaucoup trop dangereuse) reste la rue Annie de Penne qui vient d'être réaménagée en rendant le parcours très dangereux pour les vélos avec toutes ces chicanes... »

Contribution n°124

Par JEAN -YVES LE GOFF - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Je suis très favorable à la mise en œuvre d'une piste cyclable sur le territoire du MESNIL ESNARD. Toutefois, le lieu de sa création, à savoir sur la route départementale 6014, ne me paraît pas judicieux. En effet, cette route est déjà très fréquentée par des véhicules nombreux, des poids-lourds, des transports exceptionnels. Avec, en outre, le stationnement des véhicules au droit des nombreux commerces ainsi que les passages piétons sécurisés, on risque les conflits d'usage, les accidents. En l'état actuel, c'est déjà dangereux. Une réalisation sur un itinéraire parallèle, plus paisible, à savoir les rues des Hautes Haies, Sadi Carnot et Pierre Tarlé, me semble préférable. »

Contribution n°125

Par Anonyme - Déposée le mardi 16 avril 2024

« les commerçants doivent être écoutés et conserver des places de stationnement devant leurs commerces. Il en va de la survie des petits commerçants de proximité et des emplois au sens large. Dans le cas contraire c'est la mort du petit commerce des emplois supprimés au profit des grandes chaînes alimentaires. »

Contribution n°126

Par Anonyme - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Il y a déjà des gros soucis de stationnement au niveau de la route principale de Mesnil-Esnard, si des places de parking sont amenées à disparaître, ça va être le bazar! La piste cyclable passant sur la route de Paris n'aidera en rien les commerçants ni les habitants et les visiteurs de la commune. Pourquoi pas la faire passer du côté rue Pasteur ou ailleurs... mais épargnons le centre! »

Contribution n°127

Par Lesueur catherine - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Je ne vois pas comment la sécurité pourrait être assurée avec ces aménagements, sur une chaussée trop étroite pour accueillir voitures, camions, bus, etc. Et combien de commerces et d'emplois seraient menacés? Il faudrait faire passer la piste cyclable sur une rue parallèle à la route de Paris! »

Contribution n°128

Par Anonyme - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Je ne vois pas l'utilité d'une piste cyclable. Sur la route de Paris. C'est dangereux. »

Contribution n°129

Par Anonyme - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Je m'oppose au projet de piste cyclable à Mesnil-Esnard. Compte tenu du problème récurrent de stationnement des véhicules la création de piste cyclable va amplifier le problème particulièrement pour l'accès des commerces pour chacun et particulièrement la population plutôt âgée. En outre elle met à mal la sécurité de tous. Si nous voulons conserver nos commerces de proximité il est de l'intérêt de tous d'envisager la piste cyclable sur un autre secteur afin de satisfaire toute la population »

Contribution n°130

Par Anonyme - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Je m'oppose à la piste cyclable sur la route de Paris. Le stationnement est déjà compliqué pour venir chez les commerçants alors avec cette piste cyclable c'est pire.... on va juste faire souffrir les commerçants... »

Contribution n°131

Par Anonyme - Déposée le mardi 16 avril 2024

« La mobilité douce et la diminution de la circulation des voitures sont 2 impératifs si on veut juste survivre, alors favorisons au maximum le vélo qui permet de se déplacer ET faire du sport. Les contributions de plusieurs personnes montrent un esprit bien étroit et limité à pouvoir garer sa bagnole, ils ont des enfants ces gens là ? Alors clairement oui à la piste cyclable. Impression étrange de revivre les féroces oppositions aux voies piétonnes dans Rouen il y a 50 ans. Le progrès ne passe plus par la toto. »

Contribution n°132

Par JEAN-YVES LE GOFF - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Pour faire suite à ma contribution précédente, je souhaite apporter d'autres éléments de réflexion, que je soumetts à la sagacité des commissaires enquêteurs. Je confirme que je suis favorable au principe de la réalisation d'itinéraires cyclables sur la commune du MESNIL ESNARD. Toutefois, la réalisation d'une piste cyclable sur la RD 6014 est une aberration pour les raisons suivantes: - tout le monde n'utilise pas les transports en commun et les modes de déplacements dits "doux". Il faut bien utiliser des véhicules automobiles dans certains cas et les stationner à proximité des commerces du MESNIL ESNARD. Par exemple, mon épouse qui a 81 ans et est handicapée a le droit d'accéder au plus près de son pharmacien et de son salon de coiffure. J'ai souvent du mal à approcher des commerces avec mon véhicule automobile pour la faire descendre tout en faisant attention de ne pas se faire accrocher la portière par un poids-lourd, un autobus ou un transport exceptionnel; - les commerces de proximité sont un atout pour la ville du MESNIL ESNARD. Le stationnement est déjà compliqué...n'ajoutons pas des problèmes ; - je ne ferai jamais de vélo sur la RD 6014: trop de trafic, pollution, les portières des voitures qui s'ouvrent au moment où vous passez. C'est trop dangereux. Je préfère un itinéraire plus apaisé: rue des Hautes Haies, rue Sadi Carnot, rue Tarlé. »

Contribution n°133

Par Anonyme - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Je m'oppose aux travaux de la piste cyclable sur mesnil esnard »

Contribution n°134

Par Martineau christine - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Je comprends que certains commerçants puissent être inquiets. Mais c'est sans doute parce qu'ils n'ont pas conscience des avantages liés à la mise en place de pistes cyclables. Le changement, l'inconnu fait peur... L'instauration d'une piste cyclable implique effectivement souvent la suppression des places de parking de voitures. Devant un commerce combien compte-t-on de places de parking ? 2 ? 3 maximum. Sur le même espace occupé généralement par une seule voiture, il est possible de garer 12 vélos ? soit 12 clients potentiels. Les commerçants sans s'appuyer sur des études ont peur que cela nuise à la fréquentation de leur établissement ... ça n'est pas parce qu'une piste cyclable est créée que les riverains s'arrêtent de manger, boire... surtout si les produits sont de qualité et l'accueil sympathique ! Selon certaines études l'augmentation des infrastructures cyclables et piétonnes entraîne un impact légèrement positif sur les bénéfices des entreprises ! Et dans le pire des cas n'ont aucun impact... cela ne change rien au business des commerces concernés. En voiture il est compliqué de s'arrêter aussi souvent qu'on le souhaite et où cela est nécessaire qu'on s'arrête. Cela oblige les automobilistes à rationaliser leurs déplacements et à se rendre dans les centres commerciaux plutôt qu'en centre ville. Et ça n'est pas bon pour les commerces de proximité... Et si on apprenait juste à cohabiter tous ensemble ? »

Contribution n°135

Par Gaëtan - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Cycliste depuis de nombreuses années sur l'agglomération un tel projet est intéressant mais il doit être réfléchi et ne pas impacter toute une tranche de la population qui fait vivre les commerçants et ne peut pas forcément se déplacer en vélo. De plus nos commerçants ont déjà bien assez souffert depuis quelques années pour subir de lourds travaux et une perte de CA à prévoir. »

Contribution n°137

Par MURIEL - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Cette piste cyclable sur la Route de Paris est dangereuse pour les cyclistes, les trottinettes. Pas très adaptée au vu de la circulation de cette route. De plus enlever des places de parking autour des commerces me semble une aberration. Mesnil-Esnard rencontre des grosses difficultés de stationnement. Je suis une ex-commerçante et maintenant une cliente. Comment faire pendant ces longs mois de travaux aux charges que représente un commerce. Comment maintenir les nombreux emplois ? Les habitudes de consommation se déplacent vite. Laissons sr le "carreau" tous ces commerces de proximité dont nous avons tellement besoin et qui donnent une du travail et une âme à notre commune. »

Contribution n°139

Par Capet Laetitia - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Je suis contre une voie cyclable route de Paris à Mesnil-Esnard. La largeur de la route de Paris permet de se garer facilement pour accéder aux commerces. Mélanger les cyclistes avec la circulation importante des camions, voitures et motos est dangereux (beaucoup d'intersections) et va créer encore plus d'embouteillages. La rue de Belbeuf/Rue Pasteur est bien plus propice à ce genre d'aménagement, d'autant qu'elle dessert La Providence, la maternelle Jean de La Fontaine et l'élémentaire Édouard Heriot. En plus, il y a déjà une voie neutralisée pour les vélos. Cette rue est idéale, d'autant qu'elle rejoint aussi Belbeuf via la nouvelle zone commerciale, déjà aménagée pour les vélos. »

Contribution n°141

Par Anonyme - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Je pense qu'une piste cyclable sur la route de Paris est une mauvaise idée pour plusieurs raisons : On ne pourra plus se garer proche des commerces (génant pour les personnes handicapées) Problème pour les livreurs (circulation gênante) Pollution pour les cyclistes qui se trouveront juste à côté des voitures Les automobilistes prendront des routes adjacentes, ce qui entraînera une nuisance sonore pour les habitants. Les vélos ne seraient ils pas plus agréables ? »

Contribution n°142

Par Alice Brochet - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Chirurgien dentiste au mesnil esnard et y ayant vécu toute mon enfance, je vois depuis quelques années évoluer notre plateau Est, les logements ne cessent de se construire, la route de Paris devient alors un parking de chaque côté de la route, le parking de notre maison médicale normalement « privé » permet à de nombreuses personnes (voisins, clients des commerces d'à côté) de se garer, en supprimant des places de parking le problème ne fera que s'accroître, et les patients souvent âgés auront de plus en plus de mal à se garer. J'habite à plus de 30 minutes, je me vois très mal faire la route en vélo... avec mes 2 enfants ! Et oui le plateau compte de nombreuses mères de famille, qui apprécient de trouver une place rapidement et facilement près de leurs commerces, je doute fort que les bras chargés de courses avec des enfants de chaque côté soit très pratique. Vu le nombre de vélos que je croise le matin ou le soir sur la piste cyclable de Boos, je doute fort que cette solution permette de sauver notre planète. »

Contribution n°143

Par Anonyme - Déposée le mercredi 17 avril 2024

« Description simple et classique de mon mode de vie et de déplacement : Je suis mère de famille. Je travaille Boulevard de l'Europe en tant que salariée. Mon enfant est scolarisé à l'école publique de Mesnil Esnard. Je suis propriétaire d'un vélo cargo électrique et d'une voiture. 1. Trajet domicile / travail : Je ne vais pas travailler en vélo, pourquoi ? La côte de Bonsecours reste dangereuse et difficile à remonter, il faut prendre conscience que cet axe sera toujours un frein à la pratique du vélo plateau/centre ville pour se déplacer. Piste ou pas piste dédiée. De plus, tous les matins je constate avec ma voiture que la piste cyclable fraîchement et longuement créée Boulevard de l'Europe n'est pas fréquentée. C'est joli certes, mais aux heures de pointe : très très peu de monde voire personne. Voici le bilan, pourtant je pense faire partie des personnes privilégiées qui font un 8h30/17h pour qui ce mode de déplacement peut correspondre au quotidien (je ne suis pas sûre que les gens qui travaillent de nuit, ou autre métier plus atypique ait ce mode de déplacement également ou puissent avoir ce luxe de mode de déplacement). Le fait de ne pas utiliser son vélo pour aller travailler ne résulte pas de l'absence de piste cyclable, mais de toutes les contraintes qui gravitent autour de ce mode de déplacement qui ne convient pas à tout le monde. 2. Trajet domicile / commerces : J'ai pour habitude de faire mes courses chez les commerçants de Mesnil Esnard en me déplaçant à vélo ou en voiture. Force est de constater qu'à chaque fois que je prends mon vélo, il est très désagréable de circuler route de Paris en présence des camions, du bruit. Je privilégie les axes secondaires qui à mon sens, sont bien plus adaptés. C'est ICI que des aménagements devraient être mis en place (rue de Corval etc). Créer une piste cyclable route de Paris n'empêchera pas les camions d'y passer et de rendre le parcours désagréable. Si je prends mon vélo c'est que je suis active et que j'ai une forme physique qui me le permet, donc faire quelques mètres de plus en ayant stationné mon vélo sur un axe secondaire ne me paraît pas aberrant si cela permet à des personnes âgées, à mobilité réduite, des personnes faisant des courses conséquentes, ou des familles nombreuses de pouvoir se stationner en voiture sur des places de parking aux abords des commerces. Et puis pour être très pragmatique : je fais comment quand je dois aller chercher mes kgs de fruits et légumes ? Mon plateau de fruits de mer ? Et bien je prends ma voiture et heureusement que je peux me stationner sinon j'irai tout droit direction les supermarchés. 3. Ce n'est certainement pas le lieu mais à défaut de nous faire entendre autrement, message à la mairie de Mesnil Esnard : faire des aménagements extérieurs c'est très joli, très agréable, le nouvel espace devant l'école va certainement être superbe et merci mais svp un peu d'action pour le financement de l'état des classes des enfants. Une classe de maternelle est totalement condamnée à cause de moisissures. Sans parler de la vétusté des locaux, du manque de préaux adaptés...Heureusement que les enseignements sont top et rendent la vie plus douce aux enfants mais je me questionne réellement sur le sens des priorités dans cette ville qui me tient à cœur. »

Contribution n°144

Par Anonyme - Déposée le mercredi 17 avril 2024

« Objet: Soutien aux commerçants de Mesnil-Esnard pour un projet de piste cyclable sur la Rte de Paris. Chers élus de la Métropole, Je tiens par la présente à exprimer mon soutien et ma solidarité à l'égard de la communauté commerçante de notre ville face au projet de transformation de la route de Paris en piste cyclable. Je partage pleinement la préoccupation de nos commerces concernant l'impact potentiel de l'affluence de la clientèle en raison de la réduction des places de parking. Il est indéniable que les commerces de Mesnil-Esnard sont un pilier essentiel de notre économie locale, contribuant à la richesse et à la vitalité de notre ville. La qualité de nos commerces et l'attachement qu'ils portent à leur clientèle sont des éléments fondamentaux de notre identité collective. Je soutiens fermement l'idée de promouvoir la mobilité douce et le développement des infrastructures cyclables dans notre commune. Cependant, je crois fermement qu'il est impératif de trouver un équilibre entre les besoins des cyclistes et ceux des commerçants et des clients. Une transformation totale de la route en piste cyclable et pour ainsi dire la suppression de multiples places de parking risquerait en effet de compromettre l'accessibilité de nos commerces et de décourager la fréquentation de leur clientèle. Par conséquent, je plaide en faveur d'une approche concertée et équilibrée, qui permette de concilier les intérêts des différentes parties prenantes. Il est crucial que tout le monde se sente inclus et représenté dans ce projet, afin de préserver l'harmonie et la prospérité de notre communauté. Nous sommes convaincus qu'ensemble, nous pouvons trouver des solutions innovantes et durables qui favoriseront à la fois la mobilité douce des cyclistes et la pérennité de nos commerces locaux. Dans l'attente de voir aboutir un projet qui reflète les besoins et les aspirations de l'ensemble de la communauté »

Contribution n°145

Par Fontaine, Alban - Déposée le mercredi 17 avril 2024

« Au sujet du projet de piste cyclable je pense qu'il serait bon de le réétudier en partenariat avec les commerçants et les citoyens. Peut être imaginer une piste sur une route moins fréquentée que la route de Paris par souci de sécurité. Et surtout ne pas tuer nos commerces durant des travaux car c'est ce qui fait l'attractivité du plateau est. »

Contribution n°146

Par Leriche Anthony - Déposée le mercredi 17 avril 2024

« ce projet de piste cyclable route de Paris est formidable. S'il se concrétise, cela permettra d'augmenter la fréquentation des vélos et de diminuer celle des voitures pour le bien-être de tous. »

Contribution n°147

Par Anonyme - Déposée le mercredi 17 avril 2024

« Cette piste cyclable va certainement ralentir les activités des entreprises qui s'y situent. Est-ce vraiment nécessaire vu la conjoncture actuelle. »

Contribution n°148

Par Anonyme - Déposée le mercredi 17 avril 2024

« Je suis opposée à la piste cyclable dans le 76240 »

Contribution n°149

Par Anonyme - Déposée le mercredi 17 avril 2024

« Je suis contre la piste cyclable sur la route de Paris 76240. C'est une route à grande circulation et il n'y a jamais de "cyclistes" qui préfèrent rouler sur des voies moins fréquentées, parallèles à cette route. Il faut penser également aux nombreux commerces sur le plateau pour le stationnement et NE PAS RENVOYER les clients vers les grandes surfaces extérieures à cette zone. Pour moi qui utilise cette route régulièrement ce projet est une ERREUR, sauf à le déplacer. »

Contribution n°150

Par Lucie remaud - Déposée le mercredi 17 avril 2024

« Non à la piste cyclable route de paris »

Contribution n°151

Par Franck karine - Déposée le mercredi 17 avril 2024

« Bonjour Je trouve que le projet de la piste cyclable sur la route de Paris n'est vraiment pas approprié. De plus ce qui va forcément entraîner une perte d'activité pour les commerces occasionné par les travaux sur plusieurs mois et la perte de stationnement. Les rues parallèles rue pasteur et hautes haies sont certainement plus appropriés. De plus cela reste dangereux pour les piétons qui sortiront de chez les commerçants »

Contribution n°152

Par Charlotte brissier - Déposée le mercredi 17 avril 2024

« Je tenais à exprimer mes préoccupations concernant le projet de construction de la piste cyclable sur la route de Paris à Mesnil Esnard. Bien que je comprenne les avantages potentiels en termes de mobilité durable, je crains que cette initiative ne compromette la sécurité des piétons et l'impact que cela va avoir sur les commerces mais aussi la fluidité du trafic dans notre rue déjà étroite. Je serais reconnaissante si vous pouviez prendre en compte ces préoccupations lors de l'examen du projet. »

Contribution n°153

Par Richer carole - Déposée le mercredi 17 avril 2024

« Je trouve aberrant de faire une piste cyclable dans la seule rue commerçante, ce qui privera les clients de la possibilité de se garer En plus en tant que cycliste je préférerais que cette voie verte soit dans les rues parallèles plus calmes »

Contributions n°154 et 155

Par YOHAN - Déposée le mercredi 17 avril 2024

« Bonjour Mr les élus, J ai mon entreprise depuis 16 ans aillant habite le mesnil Esnard pendant de nombreuses année je ne vois pas pourquoi cette voie sur la route de paris . plusieurs problème se pose le passage routier , le stationnement influence d une cliente qui viens sur le mesnil Esnard des villages extérieures; je suis d'accord pour le biens fait des cyclistes mais route de Paris ??? non pas possible vous allez tuer le centre le plus important du plateau ... rue pareille REGARDE BIEN Mr les élus RUE PASTEUR déjà une existantes enfin ce n'est pas un autoroute a vélo mais pour le peu de vélo qu'il passe cela suffit empalement... VOUDRAIS VOUS EN VELO A LA REUNION QUI VA SE TENIR LE 19 AVRIL A 19 H A MESNIL ESNARD POUR MOI C est de l'argent mis par les fenêtres enfin ce n'est pas le votre c est nos impôts qui vont payer puis qui vous paye a sortir des connerie de ce genre .. APPEL A CITOYENS DE MESNIL ESNARD CONTRE CE PROJETS DES ACTIONS VONS VOIR LE JOUR APRES CETTE REUNION »

Contribution n°157

Par Anonyme - Déposée le mercredi 17 avril 2024

« Je réagis aux travaux piste cyclable du Mesnil-Esnard. J'y vis depuis 20 ans. Le grand intérêt du centre de Mesnil : ses commerces variés et un accès à chacun facile (stationnement). Le seul bémol : les nombreux poids lourds qui traversent chaque jour (taille démesurée des camions/la route de Paris) Installer une piste cyclable me semble incompatible avec la situation actuelle. La circulation se fait très bien dans les 2 sens et le centre est très animé et très fréquenté du fait des stationnements nombreux et très bien répartis le long de la route de Paris. Une piste cyclable doit être protégée et avec les poids lourds et l'étroitesse de la route de Paris, c'est irréflecti. Les trottoirs sont de bonne taille, on ne doit pas les réduire. La situation actuelle est idéale pour la vie du centre ville de Mesnil. Une piste cyclable sur une route proche et parallèle serait parfaite. La rue Pasteur est juste à côté de la route de Paris, déjà en sens unique et une large piste cyclable serait facile à créer : les infrastructures sont déjà en place . Reste à ajouter de la signalisation et le coût serait moindre. De plus, les cyclistes auraient accès à la route des paris par différents accès : rue Jean Monnet, Place du Général de Gaulle, rue de Belbeuf. Le Mesnil-Esnard attire beaucoup de clientèle des communes avoisinantes car les commerces sont de qualité et le stationnement efficace. Nous avons la chance de ne pas avoir une cité dortoire : les mesnilais habitent leur combine et la font vivre à 100%. On ne se rend plus sur Rouen systématiquement car il y a tout sur le plateau et particulièrement une vie très agréable avec ses commerces. Ne changeons pas une formule qui marche!! La piste cyclable est une très bonne idée et nous avons la possibilité de la mettre en place juste à côté de la route de Paris. Dans tous les cas, tant que les camions et autres convois exceptionnels traverseront le Mesnil-Esnard, l'aménagement d'une piste cyclable n'a aucun sens. »

Contribution n°158

Par Anonyme - Déposée le mercredi 17 avril 2024

« Sur le plateau est la piste cyclable Route de Paris n'a aucun intérêt sauf ralentir les accès entre les bus et de plus les cyclistes il va être vraiment compliqué de circuler et de s'arrêter chez nos chers commerçants pensez à eux il font l'âme de nos communes. Ceux qui souhaitent circuler en vélo seront bien mieux sur les routes autour de la Route de Paris. »

Contribution n°160

Par Vandenberghe Jerome - Déposée le mercredi 17 avril 2024

« Pas contre une piste cyclable mais pas route de Paris. Avez-vous pensé aux commerçants ? Si vous supprimez des places de stationnement, les clients iront faire leur course ailleurs. Il aurait fallu utiliser les rues parallèles à la route Paris. Je crois que le commerce local vous importe peu, un ancien commerçant. »

Contribution n°161

Par Anonyme - Déposée le mercredi 17 avril 2024

« Il est primordiale d'avoir une piste cyclable sécurisée qui couvre l'ensemble du plateau EST via la route de paris et qui continue dans rouen. Aujourd'hui il est trop dangereux de remonter à Rouen en Vélo par la route de paris ou la cote des poids lourds. De plus il n'y a aucun liaison cyclable à Saint Paul c'est un carrefour mortelle pour les cyclistes. Il faudrait aussi une liaison vélo de Sain Paul via le pont Mathilde à la rive gauche. Et pourquoi pas un funiculaire spéciale Vélo pour accéder aux plateaux EST. Aujourd'hui l'accès aux vélo dans les bus sont beaucoup trop réduit pour permettre d'aller travailler en ville quand on habite sur le plateaux est. Il faudrait également une piste vélo permettant la liaison Dartnetal/Mesnil Esnard de manière sécurisé. Par ailleurs il ne faut pas oublier non plus de développer le réseau de bus. Le plateau EST est le plus mal desservi. Le 13 qui allait avant jusqu'à la préfecture s'arrêt désormais à peine en ville. Quand on a des enfants ou pour les personnes âgées ce n'est pas jouable de marcher jusqu'au centre. Or tout le monde ne vit pas à coté du F5 ou n'a pas la capacité physique de marcher jusqu'au F5. De plus la fréquence n'est pas suffisante. Samedi dernier j'ai attendu 35 minutes le F5. Il faudrait également la gratuité le dimanche et les vacances scolaires. Actuellement ce n'est pas rentable de faire une aller retour en bus en famille. Egalement il faudrait un bus qui aille du plateaux est à la rive gauche en passant par le pont mathilde pour les travailleur de la riche gauche qui habite sur le plateau EST. »

Contribution n°162

Par Anonyme - Déposée le mercredi 17 avril 2024

« Piste cyclable ok mais pas une autoroute cyclable ! Il aurait mieux valu mettre en place une ligne spécifique pour le bus Celui ci ne se serait pas retrouvé dans les bouchons ! Quitte à être dans les bouchons je préfère rouler en voiture ! Le vélo c est possible pour les petits déplacements ! Le plateau Est est devenu un endroit désagréable a vivre ! On ne retrouve plus 'os campagnes ! Trop de voitures Trop de camions Trop de divisions de terrains Trop de monde Remettez les bacs en fonction pour traverser la seine a pieds ou en vélo a Amfreville la Mivoie »

Contribution n°163

Par olivier - Déposée le mercredi 17 avril 2024

« Artisan depuis 40 ans à Mesnil Esnard, il est certain qu'une piste cyclable route de Paris sonnera la fin des commerces et artisanats du bourg, déjà plus que malmenés par les choix municipaux, complices de la métropole en matière de développement immobilier sans stationnement suffisant. Supprimer des places de stationnement dans le centre signera l'arrêt de mort d'une grosse majorité des boutiques en faveur des hypermarchés et commerces en ligne comme celà s'est passé dans toutes les rues commerçantes de Rouen au moment de l'installation des lignes TEOR. L'exemple est suffisamment flagrant pour éviter de renouveler ce genre d'âneries. Pour ma part, en augmentation régulière de chiffre pendant trente ans, il a suffi d'une décision conjointe de la municipalité, la police municipale et la métropole d'installer fin 2014 des quilles à tous les coins de rue et des zones bleues sans penser aux zones blanches, pour faire baisser de moitié mon chiffre d'affaire en trois ans. Heureusement que je ne venais pas de m'installer, que je n'avais plus de crédit à rembourser et que je me contente de peu sinon... j'aurais été obligé de fermer comme notre papeterie. Je ne me plains pas, ma carrière est derrière moi et mon atelier est invendable en l'état actuel de la polique commerciale de Mesnil Esnard. Si j'avais 25 ans aujourd'hui, je ne m'installerais pas dans ce village à l'agonie mais je plains tous ceux qui se battent tous les jours pour pouvoir payer leurs employés, leurs charges et se sortir un salaire décent. Quand je lis les inepties de certaines associations anti-voitures, je m'aperçois que nous vivons dans deux mondes parallèles; ceux qui passent leur temps à payer des charges et gagner leur vie, et les "glandeurs" qui perdent le leur à emmerder les premiers... Qui paiera ceux qui auront perdu leurs emplois.... les associations parasites ou ceux qui créent ? Pauvre monde ! »

Contribution n°165

Par Anonyme - Déposée le mercredi 17 avril 2024

« Quand je lis les contributions des associations de vélo concernant la piste cyclable route de Paris, à aucun moment vous n'évoquez la perte d'emplois, la fermeture de vos commerces de proximité, de la dangerosité. Vous ne proposez aucune solution alternative alors qu'il en existe. Vous n'habitez pas le plateau et vous vous permettez de juger que le tracé devra à cette endroit sans aucune concertation. Vous imposez c'est tout ! Vous ne réfléchissez pas plus loin C'est dommage mais vous serez responsable des dommages collatéraux »

Contribution n°167

Par Tristan - Déposée le mercredi 17 avril 2024

« Vrai danger pour des déplacements à vélo au niveau de la place saint Paul et côte de Bonsecours. Il y a besoin d'une infrastructure sécurisée pour les liaisons plateau est/Rouen dans les 2 sens (c'est un point de passage stratégique, quasi impraticable à vélo, vrai frein au développement du vélo) »

Contribution n°168

Par olivier - Déposée le jeudi 18 avril 2024

« je suis étonné de ne pas voir apparaître ma contribution d'hier soir ! La liberté d'expression n'est elle pas un droit, y compris à la métropole ! Ou l'enquête est elle orientée par des contributions choisies, ne remettant pas en causes les décisions arbitraires lourdes de conséquences pour le commerce et les habitants ne pouvant se déplacer à vélo! »

Contribution n°169

Par Anonyme - Déposée le jeudi 18 avril 2024

« Je suis contre la création d'une piste cyclable route de Paris au mesnil esnard Les possibilités de circuler pour les velos sont largement suffisantes. »

Contribution n°170

Par Maraine Edith - Déposée le jeudi 18 avril 2024

« Je m'oppose aux travaux car je trouve cela inutiles ! »

Contribution n°171

Par virginie - Déposée le jeudi 18 avril 2024

« Votre piste cyclable va nuire à nos commerçants route de Paris. Ça va engendrer des problèmes pour les gens avec des petits ou poussettes. Pensez aussi aux personnes handicapées et ou âgés, les cyclistes ne respectent pas vraiment le code de la route, mais encore moins sur une piste où ils font même pas attention aux piétons. »

Contribution n°172

Par Denys stephane - Déposée le jeudi 18 avril 2024

« Je m'oppose aux travaux car ça va nuire aux commerces. »

Contribution n°173

Par Anonyme - Déposée le jeudi 18 avril 2024

« Mesnil Esnard a la particularité de voir ses commerces concentrés à plus de 95% sur la route de Paris, axe très passant et souvent saturé qui manque déjà cruellement de places de stationnement. Faire passer la future piste cyclable au milieu des commerces est une hérésie pour plusieurs raisons évidentes mais qu'il est bon de rappeler tout de même. Tout d'abord pour les cyclistes eux même, il est extrêmement désagréable et surtout nocif pour la santé du cycliste de pratiquer un effort physique en respirant des gaz d'échappement, inciter à le faire me semble criminel. La route de Paris ne se prête pas à la création d'une piste cyclable dans sa zone commerçante de par sa nature commerçante justement, les commerces doivent être accessibles au plus grand nombre, de la maman avec poussette à la personne âgée qui à du mal à se déplacer en passant par les personnes handicapées et les familles nombreuses qui ont le droit de pouvoir faire vivre les commerces locaux. Vous comprendrez aisément que ces personnes ne sont pas anti vélo mais leur statut ou leur nombre ne leur permet pas de se déplacer de cette manière, ils ne doivent pas pour autant se trouver discriminés d'autant qu'ils représentent une part importante de la population locale faisant vivre la ville. Une personne en vélo peut difficilement aller chercher ses médicaments (car elle n'est généralement pas en forme), un plateau de fruits de mer ou de fromage (un peu encombrant), des chocolats ou encore des fleurs (fragiles) Les commerçants sont livrés plusieurs fois par jour par des camions qui actuellement ont la possibilité de stationner en double file le temps de décharger sans pour autant bloquer la circulation, si la voie se trouve rétrécie pour aménager une piste cyclable le trafic sera alors totalement paralysé, ce sera "l'heure de pointe" en permanence. Les usagers motorisés "Wazers" déferleront dès que possible dans les rues calmes adjacentes occasionnant des désagréments pour la population et de potentiels accidents. Les personnes se rendant dans les commerces devront nécessairement traverser cette piste cyclable tout comme les livreurs, poussettes etc ... la piste sera donc directement la source de nombreux accrochages et accidents en plus de voir son utilisation très peu fluide la rendant dangereuse et peu attractive pour les rares vélos circulant sur le plateau. La route de Paris étant un axe très emprunté par les secours (ambulances, SAMU, pompiers ...) le fait de paralyser le trafic sur une voie étroite risque de retarder fortement le transport des blessés transportés qui dans le meilleur des cas verront leur prise en charge retardée et dans le pire des cas arriveront trop tard au CHU... Cerise sur le gâteau, en plus du coût exorbitant de tels travaux dont le rapport prix/intérêt n'a que peu d'importance, les perturbations occasionnées pour la création de la piste pendant plus d'un an vont faire disparaître à coup sûr certains commerces, les autres se "limitant" à de nombreux licenciements pour survivre. Il existe pourtant une alternative qui semble plébiscitée par la grande majorité des contributeurs, en tous cas ceux réellement concernés (peut être pas les plus prolixes) qui vivent sur le plateau au quotidien

qui est de faire passer la piste sur une rue parallèle. Pourquoi faire venir le cycliste sur une route passante et dangereuse en faisant fuir les véhicules motorisés vers les rues calmes alors qu'il serait si simple de faire l'inverse ? viendrait il à l'idée de quelqu'un de faire circuler des vélos sur une autoroute en incitant indirectement les voitures à s'engager sur les route de campagnes ? Aussi stupide que cela puisse sembler c'est un risque réel qui pèse sur nos têtes... Il suffit pourtant pour éviter cela de faire dévier le trajet de la piste au niveau de la rue Thiers en rendant éventuellement cette rue à sens unique pour les voitures dans le sens route de paris vers rue de Belbeuf, fluidifiant ainsi la circulation aux heures de sortie d'école pour ceux qui connaissent le lycée La providence aux heures de pointe ... La piste peut ensuite cheminer paisiblement vers Bonsecours en empruntant la "rue de Belbeuf" puis la rue " Pasteur" qui est déjà en sens unique pour les voitures. La traversée de la "route Neuve" ou "côte des poids lourds" se ferait à un endroit où la visibilité est bonne en rendant la traversée des vélos prioritaire avec un marquage au sol explicite. L'entrée dans Bonsecours pourrait emprunter la rue "du président Wilson" pour retrouver naturellement la route de Paris. Ce trajet idéal permettrait aux cyclistes de circuler sur un parcours peu fréquenté, totalement sécurisé car les 3 uniques endroits où les vélos rouleraient de concert avec des véhicules motorisés se ferait sur de petits rond points existants ne pouvant être pris qu'à faible allure. Ce trajet a l'avantage en étant parallèle à la route de paris d'offrir en plus de la sécurité et de la sérénité des cyclistes de nombreuses ramifications vers la route de Paris pour qui veut accéder aux commerces en vélo. L'aménagement en terme de coût financier serait fortement réduit et les travaux ne paralyseraient pas la circulation pendant plus d'un an comme il est prévu en cas d'aménagement route de Paris. Le projet présenterait ainsi l'avantage de contenter tout le monde : _Cyclistes avec un trajet non pollué, sécurisé, tout aussi direct que la route de Paris _Métropole qui pourrait ainsi réduire les coûts pour investir autrement l'économie réalisée (embellissement du trajet etc ...) _Commerçants Mesnillais qui conserveraient leur activité, leur droit à travailler, à être approvisionnés, à ne pas voir fuir une part importante de leur clientèle définitivement par manque de praticité et de stationnement à proximité des commerces. _Population qui pourraient avoir l'envie de se mettre au vélo dans un cadre agréable, emmener les enfants à l'école serait enfin possible aisément car cette proposition alternative à l'avantage de passer devant les divers écoles de Mesnil Esnard tout en sécurisant leur abord. En espérant que cette contribution qui j'en suis sûr reprend l'avis de la population locale puisse être entendue et considérée par nos décideurs. »

Contribution n°174

Par Anonyme - Déposée le jeudi 18 avril 2024

« Je suis un élève de la providence Nicolas barré en classe de terminal donc je souhaite donner un avis étudiant à cette enquête. Je ne vois pas grand intérêt de faire une piste cyclable sur la route de Paris au niveau des commerces car personne n'y fait jamais de vélo, ce serait plus utile du côté des écoles. De plus cela aggrave le manque de place pour se garer. Ayant le permis de conduire depuis maintenant plusieurs mois j'éprouve beaucoup de mal à me garer déjà maintenant alors je n'imagine pas après la suppression de places. L'accès aux commerces tel que la boulangerie, la pharmacie ou encore le coiffeur risquent d'être d'autant plus difficile et je plains sincèrement ces mêmes commerçants qui vont bien évidemment perdre des clients. Dans la logique si on ne peut se garer pour aller chercher sa baguette de pain on change de boulangerie c'est tout aussi simple. »

Contribution n°175

Par Anonyme - Déposée le jeudi 18 avril 2024

« Non à la piste cyclable sur la route de Paris à Mesnil-Esnard »

Contribution n°176

Par Beatrice Duffourg - Déposée le jeudi 18 avril 2024

« Je suis hostile au projet de piste cyclable route de Paris Mesnil-Esnard. L'accès aux différents commerces en sera fortement pénalisé. »

Contribution n°177

Par Anonyme - Déposée le jeudi 18 avril 2024

« Quel est l'intérêt d'une piste cyclable à cet endroit à part pénaliser les commerçants sachant qu'il y aura très peu de cyclistes sur cet axe »

Contribution n°178

Par Anonyme - Déposée le jeudi 18 avril 2024

« Cette création va inmanquablement avoir un impact négatif sur l'activité commerciale du plateau est »

Contribution n°179

Par Anonyme - Déposée le jeudi 18 avril 2024

« Je suis pour une piste cyclable dans Mesnil Esnard où qu'elle soit. Pratiquant le vélo de longue date, c'est un élément d'infrastructure qui contribue à sécuriser et encourager le plus grand nombre à utiliser ce moyen de locomotion. Les contributions indiquant que c'est de la folie de circuler en vélo route de Paris sont la preuve qu'il manque une infrastructure sécurisée. Elle ne doit pas se faire au détriment des piétons. Quant à l'impact sur les commerçants, habitant Le Mesnil Esnard de longue date et client de nombreux commerces, si plus de Mesnillais pouvaient se déplacer en vélo au lieu de prendre leur voiture pour une course quand ce n'est pas nécessaire (se déplacer de chez soi pour se rendre route de Paris quand le déplacement fait moins de 2 ou 3 km), cela laisserait de nombreuses places de stationnement disponibles pour les personnes venant des alentours, passant par la route de Paris ou les personnes à mobilité réduite et tous ceux pour qui la voiture est indispensable. Les impacts (hors périodes de travaux) ne seraient certainement pas aussi négatifs que les craintes manifestées par beaucoup dans cette enquête. La largeur de la route de Paris dans sa plus grande partie permet cette cohabitation entre les circulations des piétons, des cyclistes et des automobilistes. »

Contribution n°180

Par Anonyme - Déposée le jeudi 18 avril 2024

« Bonjour, y a-t-il des projets de sécurisation de la traversée de la Place St Paul pour les cyclistes descendant ou remontant de ou vers Bonsecours ? De nombreux cyclistes (dont je fais partie) empruntent malheureusement le trottoir du côté de la Pizza di Paulo par manque de sécurité pour remonter sur Bonsecours. Je n'ai pas de solution miracle mais cette place manque singulièrement d'aménagement. Le CEREMA centre d'expertise sur les aménagements et les transports a certainement des conseils et des solutions à apporter (avis aux élus et techniciens de la métropole). Autres propositions à étudier : - mettre en double sens cyclable la contre-allée qui passe devant l'hôtel Mercure près de St Paul, - indiquer clairement que la voie de bus qui descend est aussi accessible au cyclistes, - marquer des sas pour les vélos aux feux place St Paul - faire ne sorte que les Sas vélos soient plus visibles, avec des bandes plus larges et correctement entretenues - équiper le maximum de feux en panneau M12 quand on vient du plateau notamment celui du bas de la côte du Calvaire à Bonsecours, - dans la côte Ste Catherine depuis Bonsecours et à l'entrée de la rue Anne de Pène, permettre un passage pour les nombreux piétons (promeneurs) et les nombreux cyclistes entre les panneaux rétrécissant la chaussée et le talus (sorte de coupe-file) à droite dans les deux sens (montant et descendant) de sorte que seules les automobiles soient obligées de laisser le passage au flux montant. - Poursuivre et accentuer et encourager l'équipement en arceaux pour les stationnements vélos dans toute la métropole (manque cruel d'arceaux par exemple devant le théâtre des arts quand il y a une représentation), et tout le long de la route de Paris (ex : devant la Poste de Mesnil Esnard, le laboratoire d'analyse médical, les commerces de Mesnil ou de Bonsecours (exemple devant les boulangeries où l'attache des vélos se fait auprès du poteau de signalisation) Merci pour la prise en compte et l'étude de cette contribution. »

Contribution n°181

Par Galliot Joseph - Déposée le jeudi 18 avril 2024

« Le sujet des déplacements à vélo est un sujet dans l'air du temps compte tenu des évolutions de ces dernières années. En tant que potentiel utilisateur mais aussi en tant qu'acteur économique, entre autre sur la commune du Mesnil-Esnard, je peine à imaginer confort et sécurité sur un projet de tracé sur la RN14 (vitesse de circulation des automobilistes et surtout des poids lourds), mais aussi pollution alors même que la circulation automobile est bien souvent à l'arrêt complet sur l'axe commerçant. Faire du vélo dans ces conditions n'est pas de tout confort. Un autre sujet me pose question: Quid de Bonsecours pour un accès vers le centre ville de Rouen. RN14 là encore? Route neuve? Là où la dangerosité est encore plus marquée? Un projet global sur des zones moins passantes et plus « vertes » me semblerait plus opportun et adapté, alors même que le projet de contournement Est de Rouen semble encore faire polémique et être remis à on ne sait quand... Cela fait encore beaucoup de dépenses publiques. Pour quel résultat? »

Contribution n°182

Par COLCHEN CHARLINE - Déposée le jeudi 18 avril 2024

« Piste cyclable oui mais pas sur la route de Paris. La faire dans la continuité de celle déjà existante par une rue parallèle donnant vers les écoles de la Providence rejoignant celles de Bonsecours...oui Les commerçants ne résisteront pas sauf les grandes surfaces. Pour ma part je fais travailler les commerçants sur ma commune pas les grandes surfaces ! C est la mort assurée des commerçants. »

Contribution n°183

Par Anonyme - Déposée le jeudi 18 avril 2024

« Je préconise plutôt de faire passer la voie cyclable par la route de Belbeuf, puis rue Pasteur. La route de Paris doit rester accessible pour les commerces qui sont là force de Mesnil Esnard. Ces rues sont suffisamment grandes pour y implanter une piste cyclable. D'autant qu'elles desservent les Écoles (La pro, E Herriot et JDLA Fontaine). De plus, il y a toujours des poids Lourds qui circulent sur la route. De Paris. C'est dangereux pour les vélos. »

Contribution n°184

Par GRISEL Chantal - Déposée le jeudi 18 avril 2024

« Je souhaite intervenir notamment pour la commune de MESNIL-ESNARD où je vais faire mes courses très régulièrement. La commune de MESNIL ENARD a de nombreux commerces divers bordant la route de Paris. Le stationnement y est très difficile. S'agissant de la création de la piste cyclable, celle-ci va engendrer la suppression de places de stationnement. Les commerces vont perdre de nombreux clients et également pendant la période longue des travaux. Une fois les clients partis, ceux-ci ne reviendront pas d'où une perte financière pour les commerçants qui ne seront jamais indemnisés à la hauteur de leur perte. Aujourd'hui le commerce de proximité est important et fait vivre une commune. Si on les supprime on favorise les grandes surfaces. En conséquence, je suis CONTRE le projet de création d'une piste cyclable à MESNIL-ESNARD »

Contribution n°185

Par Anonyme - Déposée le jeudi 18 avril 2024

« Je suis à la retraite depuis et j'ai vécu cela dans une autre ville près de Strasbourg où J avais 3 commerces. J'ai dû licencier en 6 mois 15 personnes durant la fin des travaux et je n'ai jamais pu remonter cette perte financière. Je suis donc rentrer à Rouen . Je peux vous assurer que les commerçants vont fermer très rapidement ! Les vélos vous n'aurez plus qu'à aller détruire d'autres emplois et vous ferez comme tout le monde vous irez en voiture dans les centres commerciaux J'aurai honte à votre place de défendre ce projet »

Contribution n°186

Par Philippe G. - Déposée le jeudi 18 avril 2024

« Habitant du plateau est de Rouen, utilisateur de la voiture, du vélo et de la marche, je suis pour la mise en œuvre de ce plan mobilité. J'ai pris le temps de détailler les documents et le travail effectué est fouillé, précis et prend en compte tout le monde. Personnellement, je pense qu'il est indispensable de revoir la situation actuelle hyper saturée en voiture et de faire de la place aux autres types de mobilité: Piétons, vélo et transport en commun. Sans oublier bien sûr la voiture. Pour ceux qui s'inquiètent des places de parking et des commerces, il n'est pas indiqué dans ce plan qu'il y

aura une réduction massive des places de parking. De plus, une voiture c'est 10m2 au sol, une place de parking c'est une voiture, soit un client. En remplaçant une place de voiture par un parking de 8 vélos cela représente 8 clients. J'attends de la réalisation de ce plan les points suivants: - Réduction de la place de la voiture - Favoriser la marche de manière sécurisée - Favoriser le vélo de manière sécurisée - Favoriser les transports en commun - Prendre en compte les gênes occasionnées par les travaux pour les commerces et les riverains Il est indispensable de penser à nos enfants et petits-enfants pour savoir quel avenir on leur réserve. Il est indispensable de penser à la santé de chacun. Il est indispensable de faire de la place pour tout le monde. Ce plan va dans ce sens. »

Contribution n°187

Par Jerome C. - Déposée le jeudi 18 avril 2024

« Je suis automobiliste, piéton et cycliste., et réside sur le plateau Est. C'est un véritable désert en matière de mobilités douces, c'est le royaume du tout voiture, même pour aller faire une course à 5 minutes de chez soi, on prend la voiture. Si on prend le vélo, on est véritablement en danger de mort. Les communes du plateau Est sont peuplées de nombreuses personnes âgées, qui ont profité de l'abondance et n'ont aucune envie de remettre en question leurs habitudes de vie. « Après moi le déluge », pensent-ils surement. Mais heureusement il y a quelques personnes engagées, et quelques jeunes parents, dont je fais partie, et qui veulent changer les choses, pour les générations futures. Nous on veut pouvoir profiter sans danger de la rue de Paris, à vélo, avec nos enfants. Je ne vois d'ailleurs pas le rapport entre le vélo et la mort des petits commerces, il faudra m'expliquer, car je m'arrête faire des courses à vélo moi aussi, comme tout le monde. Rattrapons notre retard et équipons le plateau de nombreuses infrastructures vélo et piétonnes, pour davantage de sécurité, de plaisir à arpenter les trottoirs, moins de pollution, bref, pour un avenir meilleur pour nos enfants. »

Contribution n°188

Par Anonyme - Déposée le jeudi 18 avril 2024

« J'habite franqueville et je suis contre la continuité de la piste cyclable route de Paris. Qui ne me sera d'aucune utilité!!!!!! »

Contribution n°194

Par Anonyme - Déposée le vendredi 19 avril 2024

« Je suis absolument opposé à cette piste cyclable, dont on peut constater pour la partie déjà réalisée qu'elle ne sert à personne. Tout ça, pour une position purement dogmatique, d'autant que la Métropole étant contre le projet de contournement Est, les camions continueront de passer sur une route réduite en largeur! Quelle hauteur de vue. En revanche les commerçants vont pâtir de l'absence de places de stationnement que ça va générer. »

Contribution n°195

Par Anonyme - Déposée le vendredi 19 avril 2024

« Bonjour, habitante du plateau est, j'utilise très souvent mon vélo et le bus. Je préfère tout de même le vélo car je trouve que la cadence des bus n'est pas suffisante. Pour le bus, il serait bon de prévoir des solutions pour que l'on puisse monter à vélo dedans sans contraintes horaires. Il faudrait aménager les bus pour mettre les vélos à l'arrière et augmenter leurs fréquences. De plus, pour le dimanche et le soir, il faudrait aussi plus de bus et plus tard dans la nuit. Impossible de descendre à Rouen le soir sans sa voiture. Et pourquoi pas faire un garage vélo au théâtre des arts surveillé et adapté à tous les vélos. Un parking voiture même principe mais pour les vélos. Avec ticket et caméra par exemple. Pour le vélo : Des pistes cyclables oui mais pas n'importe comment et pas à n'importe quel prix. D'une il faudrait les entretenir ! Celle au niveau du barreau malot est en mauvaise état et le revêtement extrêmement glissant. Il n'y a pas de parking vélo sur le parking relais POURQUOI ? De deux, il faudrait se mettre à la place des usagers avant de monter les projets. Celle qui a été faite sur la route menant vers Boos manque cruellement de verdure, il aurait fallu la rendre plus agréable ... Tu roules à côté des voitures sans séparation réelle, personnellement je préfère passer par les derrières. Celle qui ont été faites à contre sens des voitures, sont trop petites et en plus dangereuses. Aujourd'hui vélo musculaire, vélo électrique, vélo cargo, il faut penser à tout le monde et rendre accessible tous les types de vélo. Parce que oui à vélo cargo, tu peux transporter tes enfants, tes fleurs, tes chocolats ... Pour la piste cyclable dans le centre de Mesnil-Esnard : Déjà en soi la faire dans les derrières étant cycliste ne me poserait pas de problème. Je comprend tout à fait l'inquiétude des commerçants concernant cette piste et les travaux qui vont en résulter. Des commerces resteront sur le carreau c'est certain. Les gens vont fuir le centre-ville, aller ailleurs et ne reviendront plus ! De toute façon ce n'est pas du tout agréable de rouler sur la route de Paris, à côté des voitures. Sinon, il y aurait une autre solution : Il faudrait tout simplement, faire en sorte que les trottoirs sur la route de Paris soit réservé aux piétons et aux cyclistes. Un trottoir PARTAGE serait la solution car cela permettrait de sauvegarder les places de stationnement. Il serait formidable aussi de végétaliser cette route de paris qui est triste, et qui devient une vraie fournaise l'été. Les trottoirs seraient aussi plus accessibles aux personnes en situation de handicap. Parfois ils sont obligés de rouler sur la route, ont du mal à descendre du trottoir, slalom entre les voitures mal garés... Cependant quelque soit la solution technique il semble incontestable que le coût économique serait très très lourd et insurmontable pour nombre de commerçants installés route de Paris à Le Mesnil Esnard et Bonsecours. Les dommages collatéraux sont toujours envisagés même si non avoués mais sur ce projet il semble que ces dommages impacteraient l'ensemble de la vie économiques des communes ayant la totalité leur vie commerciale route de Paris. Il faut donc prévoir un vrai soutien financier pour tous les commerçants. »

Contribution n°196

Par Anonyme - Déposée le vendredi 19 avril 2024 à 13:35

« Bonjour, Avant de démolir le commerce avec les pistes cyclables, il serait plus judicieux de faire le contournement afin d'éviter les poids lourds route de Paris du plateau Est. Pensez aux commerces, aux personnes âgées et à la circulation. Pistes cyclables oui mais pas n'importe où. Soyez responsables. Ne faites pas n'importe quoi. Dépenser l'argent du contribuable intelligemment. Posez vous les bonnes questions. »

Contribution n°197

Par Anonyme - Déposée le vendredi 19 avril 2024

« Nous ne sommes pas d'accord pour les pistes cyclables sur la Route de Paris d'autant plus qu'il y en a partout et que les cyclistes les utilisent pas Cela va détruire tous les commerces Déjà que nos client(e)s ne peuvent plus se garer alors avec cette piste on aura plus de clients »

Contribution n°199

Par Seminel Jocelyne - Déposée le vendredi 19 avril 2024

« Je m'oppose à ces travaux sans intérêt »

Contribution n°200

Par Seminel Maurice - Déposée le vendredi 19 avril 2024

« Je m'oppose à ces travaux parfaitement inutiles d'autant qu'une piste cyclable est déjà existante dans une rue parallèle »

Contribution n°201

Par BLOQUET CANU Viviane - Déposée le vendredi 19 avril 2024

« Réunion publique ce soir à BARDOUVILLE. Je plains les habitants de cette rive gauche, toujours constamment gênés soit, par les inondations ou les bacs à l'arrêt. Que de dépenser 3M€ pour des aménagements cyclables, paris normandie de ce jour page 15, ne pouvez vous pas penser aux urgences d'abord ? soit à refaire les quais que ce soit sur BARDOUVILLE ou ELBEUF LES ANDELYS ? et en plus 14M€ dédiés à l'entretien des routes nationales en SEINE MARITIME. avec tous ces budgets, je pense aux maires, ce serait un souci important en moins. Il faut absolument intervenir maintenant, car tous ces habitants en ont ras-le-bol !!!!! merci pour eux. PS une voie cycliste BOOS DUCLAIR n'importe quoi ? a mon avis 10% d'utilisateurs ,, qu'on se le dise ? »

Contribution n°202

Par Gourdin Gauthier & Charlotte - Déposée le vendredi 19 avril 2024

« Commerçants depuis quelques années sur la commune, ayant repris une activité sur la route de Paris à Mesnil-Esnard depuis un peu plus d'un an, ayant des employés et essayant de faire fonctionner les commerces et de rendre attractif la zone pour les habitants de Mesnil-Esnard et du plateau, nous nous inscrivons contre ce projet de piste cyclable Route de Paris. En effet, les impacts négatifs sont beaucoup trop importants par rapport aux vertus de cette implantation. Entre le coût et la durée des travaux (qui prend toujours du retard, exemple à Franqueville Saint Pierre), le stationnement qui est déjà compliqué sur Mesnil-Esnard, (comment améliorer les choses avec moins de places?) et la dangerosité d'un tel tracé sur une route extrêmement passante, pourquoi ne pas réfléchir à un tracé plus sympa, plus sécurisé et qui n'aurait pas d'effets négatifs sur les habitants et commerçants? »

Contribution n°204

Par Berthélé-Monville - Déposée le vendredi 19 avril 2024

« Je suis opposée au projet de piste cyclable le long de la route de Paris à Mesnil-Esnard. Faire du vélo sur la route de Paris !!! Super les odeurs de pollution. Et la pérennité des commerçants ? Où se garer !!! »

Contribution n°205

Par AUGER Lydie - Déposée le vendredi 19 avril 2024

« Je suis opposée à ce que la piste cyclable passe route de Paris (Mesnil-Esnard), ce qui a mon regard représenterai un danger pour les cyclistes eu égard à la densité de la circulation de plus en plus embouteillée, autobus, car scolaire, semi remorque et milliers de voitures à la journée c'est déjà largement suffisant. »

Contribution n°206

Par Prouet stephane - Déposée le vendredi 19 avril 2024

« Piste cyclable route de Paris une folie alors qu'elle est possible sur la rue parallèle sans gêner les commerces ni les places de stationnement. Curieux de voir comment les poids lourds sans contournement est feront pour circuler avec des voies étroites. Sans parler de la suppression des commerces de proximité tellement pratique. Bref tant de naissance pour 3 cyclistes...super »

Contribution n°208

Par Lucie M. - Déposée le samedi 20 avril 2024

« Habitant Bonsecours, je suis pour le projet de piste cyclable route de Paris et sur tous les autres axes . Mère de deux enfants , en l'état, je ne circule que peu à vélo par manque d'infrastructures sécurisées et je regrette de prendre presque systématiquement ma voiture alors qu'il pourrait en être autrement . J'ai bien trop peur que mon fils de 7 ans se fasse renverser par des automobilistes qui roulent à la "FAST and FURIOUS" ... Je n'imagine même pas pas rouler à vélo avec mon bébé derrière moi. J'espère que dans quelques années les choses auront bougé alors c'est maintenant qu'il faut agir. »

Contribution n°209

Par Anonyme - Déposée le samedi 20 avril 2024

« J'habite une commune desservie par le réseau Astuces, mais aucun membre de ma famille ne peut emprunter ce bus. En effet, le trajet du bus a été modifié pour faire Belbeuf / Darnétal sans passer par Rouen. Bilan, impossible de se rendre à Rouen sans emprunter la voiture et ce bus passe régulièrement devant chez moi, totalement vide.... Donc aucune économie pour la collectivité et le particulier, je n'aborde même pas l'aberration écologique. Quelle sera la conclusion de la société de transport ? L'arrêt d'une ligne qui ne rapporte pas ? Quelle que soit la décision qui sera prise, une réelle prise en compte des besoins des utilisateurs ou potentiels utilisateurs seraient un signe d'intelligence non négligeable pour la collectivité. Belbeuf ne draine pas beaucoup de population, mais je constate un usage quasiment exclusif des véhicules en individuel, or je suis persuadée que cette population est très sensible à l'écologie et se mobiliserait autour d'un projet cohérent de transport collectif. Le minimum serait de proposer un mode de transport qui dessert Rouen. Nul ne peut ignorer que la ville de Rouen regroupe la majorité des services médicaux, des services administratifs et des commerces. Autant de raison de vouloir se rendre à Rouen. Actuellement mettre 1 heure pour se rendre à Rouen alors qu'en voiture il faut 20 minutes, ce n'est ni attirant, ni acceptable. »

Contribution n°210

Par Anonyme - Déposée le samedi 20 avril 2024

« Non à la piste cyclable route de Paris au Mesnil Esnard. Avec les gros camions qui passent dans la commune cela me paraît dangereux de rétrécir la chaussée. De plus cela supprimera des places de parking pour les personnes qui ont besoin de se déplacer en voiture et récupérer leurs courses. Les mesnillais désirent faire vivre leurs commerces. Quand nous voyons Bonsecours. Aucun gros camion et grande place où les voitures peuvent se garer. Pour Franqueville le centre commercial est à l'intérieur de la commune avec la aussi un grand parking. Seul Mesnil Esnard est enclavé et beaucoup plus de population et toujours pas de voiries supplémentaires pour mieux circuler et pas plus de parking. Donc oui pour une piste cyclable mais dans une rue parallèle à la route de Paris. »

Contribution n°212

Par Dos magali - Déposée le samedi 20 avril 2024

« Les pistes cyclables sont dangereuses »

Contribution n°213

Par Anonyme - Déposée le samedi 20 avril 2024

« Contre la piste cyclable route de Paris Il doit y avoir d'autres rues parallèles plus accessibles que la route de Paris Beaucoup de dépenses à mettre sûrement ailleurs »

Contributions n°216 et 218

Par Anonyme - Déposée le dimanche 21 avril 2024

« Il semble indispensable de prévoir un axe sécurisé de mobilité douce reliant le plateau est à la ville de Rouen. Actuellement c'est très dangereux, cela favorise l'utilisation des voitures individuelles. Maman de 3 enfants, je ne laisse pas mes enfants circuler à vélo route se Paris par manque de sécurité (je ne le fais pas non plus). Les routes secondaires sont étroites et pas mieux aménagées sur Le Mesnil-Esnard (parfois même pas de trottoir PMR ou poussettes). Ceux qui ne pensent qu'en places de parking devraient se poser la question de l'avenir de la voiture pour les générations futures. Les habitués des commerces de proximité (dont je fais partie) continueront de faire fonctionner leurs commerçants même pendant les travaux par soutien pour eux et pour la qualité de leurs produits, comme cela avait été le cas pendant le covid. Il faut savoir vivre avec son temps ! »

Contribution n°217

Par Étienne T - Déposée le dimanche 21 avril 2024

« Le développement d'une piste cyclable traversant Mesnil Esnard est indispensable ! Cette ville n'aborde pour le moment aucune place au vélo, hormis la micro piste cyclable rue Pasteur ... entre la route et les places de stationnement, ce qui est spécialement dangereux, à tel point qu'on peut se demander si le but n'est pas d'être volontairement dissuasif. J'aimerais pouvoir me rendre à Rouen en vélo pour aller travailler plus rapidement qu'en bus ou en voiture, mais c'est trop dangereux en l'état. Les commerçants qui se plaignent devraient aussi penser à l'adéquation entre la pertinence de leur offre, de leurs prix, et de la qualité de service. »

Contribution n°219

Par Anonyme - Déposée le dimanche 21 avril 2024

« je ne suis pas d'accord pour la mise en place de la piste cyclable à Mesnil-Esnard »

Contribution n°220

Par Anonyme - Déposée le dimanche 21 avril 2024

« Concernant la piste cyclable, son trajet route de Paris au milieu du trafic routier soutenu et de tous les commerces de chaque côté ne me paraît pas optimal; il serait plus agréable à mon sens de passer par derrière sur une voie parallèle plus sympa pour pédaler. »

Contribution n°221

Par Anonyme - Déposée le dimanche 21 avril 2024

« Je suis contre le projet d'aménagement de piste cyclable sur la route de Paris dans le centre ville de Mesnil Esnard car il va nuire aux commerces de proximité. En effet, ce projet va diminuer le nombre de places de stationnement principalement utilisées par les personnes se servant de leur voiture pour faire leur course. Ce projet va favoriser les gens à faire leur course dans les centres commerciaux aux alentours de Mesnil Esnard où

les places de stationnement ne sont pas limitées. Ne serait il pas plus judicieux d'aménager la piste cyclable dans des rues parallèles à la route de Paris pour fluidifier la circulation déjà saturée sur la route de Paris provoquant l'usage intensif des rues parallèles non prévues à cet effet. »

Contribution n°222

Par Anonyme - Déposée le dimanche 21 avril 2024

« Je suis contre le projet d'aménagement de piste cyclable sur la route de Paris dans le centre ville de Mesnil Esnard car il va nuire aux commerces de proximité. De plus je pratique le vélo et je ne circule jamais sur la route de Paris pour les raisons suivantes : - Route dangereuse pour les cyclistes - Trop de circulation (cohabitation avec les voitures et les camions) - Trop de bruit - Pollution liée aux gaz d'échappement - Route toute droite et monotone Je préfère utiliser les routes parallèles à la route de Paris beaucoup mieux adaptées à la pratique de la petite reine. Ce projet va provoquer l'usage intensif des rues parallèles non prévues à cet effet par les automobilistes désirant éviter les embouteillages croissants sur la route de Paris. »

Contribution n°223

Par olivier - Déposée le dimanche 21 avril 2024

« Artisan depuis 40 ans à Mesnil Esnard, il est certain qu'une piste cyclable route de Paris sonnera la fin des commerces et artisanats du bourg, déjà plus que malmenés par les choix municipaux, complices de la métropole en matière de développement immobilier sans stationnement suffisant. Supprimer des places de stationnement dans le centre signera l'arrêt de mort d'une grosse majorité des boutiques en faveur des hypermarchés et commerces en ligne comme cela s'est passé dans toutes les rues commerçantes de Rouen au moment de l'installation des lignes TEOR. L'exemple est suffisamment flagrant pour éviter de renouveler ce genre d'âneries. Pour ma part, en augmentation régulière de chiffre pendant trente ans, il a suffi d'une décision conjointe de la municipalité, la police municipale et la métropole d'installer fin 2014 des quilles à tous les coins de rue et des zones bleues sans penser aux zones blanches, pour faire baisser de moitié mon chiffre d'affaire en trois ans. Heureusement que je ne venais pas de m'installer, que je n'avais plus de crédit à rembourser et que je me contente de peu sinon... j'aurais été obligé de fermer comme notre papeterie. Je ne me plains pas, ma carrière est derrière moi et mon atelier est invendable en l'état actuel de la politique commerciale de Mesnil Esnard. Si j'avais 25 ans aujourd'hui, je ne m'installerais pas dans ce village à l'agonie mais je plains tous ceux qui se battent tous les jours pour pouvoir payer leurs employés, leurs charges et se sortir un salaire décent. Quand je lis les inepties de certaines associations anti-voitures, je m'aperçois que nous vivons dans deux mondes parallèles; ceux qui passent leur temps à payer des charges et gagner leur vie, et les "glandeurs" qui perdent le leur à mettre des batons dans les roues des premiers... Qui paiera ceux qui auront perdu leurs emplois.... les associations parasites ou ceux qui créent ? Pauvre monde ! »

Contribution n°225

Par Anonyme - Déposée le dimanche 21 avril 2024

« Comment mettre en place une piste cyclable entre le mesnil esnard et bonsecours par la route de Paris. Quelle utilité ? Comment utiliser le vélo pour aller faire ses courses dans les grandes surfaces... comment aller chez les commerçants se garer... une nouvelle fois la mode du tout vélo l'emporte, les gens iront donc là où on peut se garer... vous faites la par belle aux zones commerciales. De plus, se déplacer en vélo n'est pas possible pour tous le monde, l'afflux de nouveaux résidents va encore saturer les axes de circulation que vous vous proposez de réduire. Alors non. Ou alors sur un axe parallèle... bref vous avez le droit d'avoir du bon sens. »

Contribution n°226

Par Anonyme - Déposée le lundi 22 avril 2024

« Absolument contre cette proposition route de Paris qui va limiter l'accès aux commerces alors qu'une voie cyclable est possible dans la rue parallèle En plus trop dangereux avec les camions ... »

Contribution n°227

Par FOURNIER JACQUES - Déposée le lundi 22 avril 2024

« JE SUIS CONTRE L'AMÉNAGEMENT EN PISTE CYCLABLE. »

Contribution n°230

Par Anonyme - Déposée le lundi 22 avril 2024

« Ce projet n'est pas adapté à cette portion très commerçante et circulante de la commune. Les commerces seront inévitablement pénalisés. De plus cette portion de route est déjà très fréquentée par nombre d'automobilistes et camion car l'axe est majeur. Ajouter les vélos ne fera qu'accroître la complexité de la circulation. Les trottoirs seraient amputés ce qui nuit à l'accès piétonnier vital pour ce quartier. Les personnes âgées, jeunes enfants ou tout passant vont se heurter aux cyclistes souvent inattentifs ce qui pourrait cause des accidents. Les places de stationnement déjà trop peu nombreuses seraient réduites. C'est inacceptable ! Beaucoup de clients viennent des communes environnantes et se déplacent en voiture, le territoire étant étendu. Le stationnement est primordial pour la vie des commerces. Il existe une alternative toute trouvée à ce projet c'est l'aménagement de la rue parallèle à la route de Paris, la rue Pasteur qui est suffisamment large pour accueillir une piste cyclable (déjà présente en partie) et permettre également un accès plus facilité et sécurisé aux établissements scolaires. Ce projet est donc une ineptie à cet endroit !!! Il coche toutes les mauvaises cases !!! »

Contribution n°231

Par Pepin sylvie - Déposée le lundi 22 avril 2024

« Je suis contre la piste cyclable sur la nationale 6014 »

Contribution n°232

Par Pepin jacky - Déposée le lundi 22 avril 2024

« Je suis opposé à l'implantation de la piste cyclable sur la N6014 dans Mesnil esnard , il y a d'autres possibilités sur les routes parallèles »

Contribution n°233

Par Anonyme - Déposée le lundi 22 avril 2024

« Bonjour, Très anciens commerçants au Mesnil- Ce projet nous semble condamner le petit commerce en favorisant les grandes surfaces et les achats par le e-commerce. La solution par des voies parallèles à la route de Paris serait préférable mais rendue difficile par l'urbanisation intensive récente. »

Contribution n°234

Par Anonyme - Déposée le lundi 22 avril 2024

« Piste cyclable route de Paris Mesnil-Esnard »

Contribution n°235

Par Anonyme - Déposée le lundi 22 avril 2024

« Je suis contre la piste cyclable route de Paris au Mesnil-Esnard. Certains commerçants ne survivront pas à 18 mois de travaux. Tout cela pour très très peu de vélos. L'argent investi dans cet ouvrage serait certainement plus utile à remettre en état les rues et routes de la métropole. »

Contributions n°236 et n°237

Par Anonyme - Déposée le lundi 22 avril 2024

« je suis contre le projet de piste cyclable route de Paris à Mesnil Esnard tout le monde n'a pas envie d'utiliser un vélo pour faire ses courses c'est mon cas j'ai 78 ans et je pense qu'il faut mieux faire une piste cyclable dans une rue parallèle à la nationale »

Contribution n°238

Par Bouché Regine - Déposée le lundi 22 avril 2024

« Je suis contre la piste cyclable route de Paris à mesnil esnard c'est dangereux pour les deux roues il y a d'autres chemins plus accessibles pour eux et moins dangereux »

Contribution n°239

Par Fernet dorothee - Déposée le lundi 22 avril 2024

« Je trouve très dommage de faire une piste cyclable en plein centre-ville de mesnil ! A croire que vous souhaitez tuer le commerce local ! Il y a des possibilités dans les rues parallèles ! Moins de stationnement donc moins de clients ! »

Contribution n°240

Par Anonyme- Déposée le lundi 22 avril 2024

« Ayant appris le passage d'une voie cyclable route de Paris à Mesnil Esnard, je m'interroge sur le choix du trajet: - n'aurait il pas été plus simple de créer cette voie cyclable sur une des rues parallèles à la rue de Paris? - les camions circulent rue de Paris, qui voudra profiter à vélo des fumées des pots d'échappement des camions ? Je crains que la circulation des camions perdure dans cette ville, puisque depuis 50 ans, rien n'est fait pour contourner la métropole. Je pense que les personnes à vélo préféreront des rues plus calmes. Par-ailleurs est il prévu une possibilité de mètres un vélo dans un bus pour remonter sur le plateau est de Rouen aux heures de travail? »

Contribution n°242

Par Anonyme - Déposée le mardi 23 avril 2024

« Contre le projet d'une piste cyclable route de Paris à mesnil esnard. Déjà difficile de circuler à certaines heures et de stationner. Protégeons nos commerçants. Il y a des endroits sur le plateau est pour circuler en vélo sans avoir besoin d'en rajouter une route de Paris! »

Contribution n°243

Par Wilquin - Déposée le mardi 23 avril 2024

« Je suis totalement contre la piste cyclable sur la route de Paris car étant âgé j'ai besoin d'accéder aux commerces avec mon véhicule. La route de Paris a besoin de plus de stationnement car j'ai parfois du mal à trouver une place pour accéder à la pharmacie et aux autres commerces. »

Contribution n°244

Par Vallez pierrette - Déposée le mardi 23 avril 2024

« Je suis contre la piste cyclable route de Paris qui est une aberration. Il existe des routes parallèles bien plus adaptées. La route de Paris est la seule route sur laquelle sont les commerces déjà peu accessibles en temps normal. C'est dangereux il y aura plus d'accidents. »

Contribution n°245

Par CHASSAGNE MARIE - Déposée le mardi 23 avril 2024

« La piste cyclable pourrait se faire à l'arrière de la route de Paris et non comme à chaque fois sur un axe commerçant. Les piétons sont pénalisés et réduits à marcher sur des voies peu larges (boulevard de l'Europe par exemple impossible de se croiser avec des poussettes ...) Une grande majorité des cyclistes ne respectent rien ni feu, ni d'ailleurs aucune signalisation et encore moins les piétons voir même les voitures. Ils agissent en toute impunité. Les vélos sont de plus en plus gros (vélo cargo et autre bricolage de carrioles ou porte bagages à 3 places) Postez-vous devant les écoles primaires, vous serez atterrés du comportement de ces jeunes parents. Les pistes cyclables en contre sens de la circulation dans certaines rue de Rouen est une aberration et particulièrement dangereux lorsque vous êtes seul et garé à gauche, vous n'avez aucune visibilité sur la piste cyclable. Le piéton n'est plus respecté ne représente plus rien pour personne. Les commerçants devront apprendre à se passer de cette "vielle clientèle". Je ne suis pas favorable à une énième piste cyclable si elle est au détriment des piétons. »

Contribution n°246

Par DURVIE Nadine - Déposée le mardi 23 avril 2024

« Je suis contre la piste cyclable dans le centre de Mesnil Esnard car je suis convaincue que nos commerces disparaîtront. Je suis une personne âgée. Je suis encore autonome pour faire mes courses à quelques centaines de mètres de mon domicile. Si mes commerçants disparaissent, je devrais aller au supermarché à plusieurs kilomètres, quel intérêt sur le plan écologique économique et sociologique? Je vous en prie, ne faites pas les mêmes erreurs que dans beaucoup d'autres villes françaises, le commerce local meurt à petit feu à cause des problèmes de stationnement ! »

Contribution n°247

Par Anonyme - Déposée le mardi 23 avril 2024

« Bonjour, habitant du centre ville de mesnil esnard, je trouve ridicule de mettre une piste cyclable sur la route de Paris. Il manque des stationnements dans le centre donc évitez de les réduire. Nous avons un terrain derrière la bibliothèque, endroit idéal pour réaliser un nouveau parking et mettre le marché du mercredi. En ce qui concerne, la piste cyclable, il sera plus sécuritaire de la faire sur la route parallèle à la route de Paris qui rejoint l'École. Les élèves pourront aller à l'école plus facilement en ayant beaucoup plus de sécurité car moins de passage routier et moins de camions très dangereux. »

Contribution n°249

Par Anquetil Sophie - Déposée le mardi 23 avril 2024

« Je suis pour une piste cyclable sur Mesnil esnard mais pas sur la route de Paris qui est déjà très dangereuse il y a des rues parallèles qui feraient très bien l'affaire. »

Contribution n°250

Par DUPARC - Déposée le mardi 23 avril 2024

« En tant que commerçant du plateau (AQUALOGIA, Pressing Ecologique) il faut effectivement des pistes cyclables, mais il faut impérativement trouver un excellent compromis entre les postes cyclables et la survie des commerces de proximité. La route de Paris est l'axe principal de la ville et regroupant la majorité des commerces. Des travaux d'une telle ampleur nuisent aux commerces et après projet la perte de stationnement. Un passage par les rue annexes est indispensable et ainsi répondre aux obligations légales et trouver un juste équilibre pour tous. »

Contribution n°251

Par Anonyme - Déposée le mardi 23 avril 2024

« Non à la mise en place d'une piste cyclable sur la route de paris à Mesnil-Esnard »

Contribution n°252

Par Anonyme - Déposée le mardi 23 avril 2024

« Bonjour je soutiens les commerces de la route de Paris à Mesnil-Esnard qui sont en défaveur de la piste cyclable. Cette fameuse piste cyclable mènera à perte certains commerçants. De plus, les places de parking sont parfois limitées aux heures de pointes alors avec cette piste à la place des places de stationnement, cela risque d'être encore plus compliqué. Pourquoi ne pas à faire dans une rue parallèle? Celle qui joint l'école Providence, Jean de la Fontaine et Édouard Herriot? Peut être mettre celle ci en sens unique dans le sens Providence -> Jean de la fontaine?! Bien sûr, il faut que tout le monde y trouve son compte sans engendrer des problèmes. »

Contribution n°253

Par Anonyme - Déposée le mercredi 24 avril 2024

« Habitant Le Mesnil-Esnard, je m'inquiète du prochain aménagement d'une piste cyclable route de Paris. La circulation sur cette route est déjà saturée par les poids-lourds et les places de stationnement sont insuffisantes au regard de la population de la commune. De plus, un tel aménagement perturberait le commerce pendant les travaux qui dureront forcément plusieurs mois, et rendrait définitivement encore plus difficile la circulation automobile. Ne serait-il pas possible de prévoir cette piste cyclable sur un axe parallèle à la route de Paris, au moins sur la partie la plus "commerçante" ? par exemple, rue Pierre Tarlé puis rue Sadi-Carnot. Si toutefois, ce projet devait voir le jour route de Paris, JE SUIS CONTRE. »

Contribution n°254

Par Anonyme - Déposée le mercredi 24 avril 2024

« je suis contre ce projet de piste cyclable en plein centre de Mesnil Esnard (route de Paris). Cela va impacter les commerçants et encore enlever des places de stationnements »

Contribution n°255

Par Joel Perroy - Déposée le mercredi 24 avril 2024

« Je suis contre les modifications du centre ville de Mesnil Esnard. On vient tous les jours dans les commerces et il est déjà très difficile de stationner. Des places vont être supprimées, la route plus étroite, c'est plus qu'un non sens c'est une faute. La sécurité des passants sera altérée et les commerces peinent, si ils survivent. »

Contribution n°257

Par Joel Perroy - Déposée le mercredi 24 avril 2024

« Je suis contre la piste cyclable et le rétrécissement de chaussée ans le centre ville de Mesnil Esnard »

Contribution n°258

Par Annie Caron - Déposée le mercredi 24 avril 2024

« Je suis contre les modifications du centre ville de Mesnil Esnard , surtout la disparition de places de stationnement alors qu'il en manque déjà beaucoup . Sauvez nos commerces artisanaux. »

Contribution n°259

Par Anonyme - Déposée le mercredi 24 avril 2024

« 13 communes ont adhéré à la z f e m sans se préoccuper de la France qui se lève tôt et travaille en 3/8 il n y a pas de transport en commun pour se rendre au travail. Libre circulation interdite alors que cette population contribue par ses impôts aux investissements de la métropole. Dans les zones fortement urbanisées ex mesnil esnard aucun schéma de désenclavement n'a été pensé depuis plus de 50 ans. Refus de la métropole de financer le contournement est? Concernant les pistes cyclables à t on réfléchit à la population qui a explosé secteur est sans prévoir un schéma routier cohérent? Mais des pistes cyclables vont être rajoutées les commerçants ont ils été sollicités ? Tout comme Rouen faute de stationnement les clients vont aller à tour ville et barentin où il n y a pas de sulfateuse à p v. Merci de laisser le le petit commerce mourir. Peut être que nos élus devraient se déplacer en vélo pour leur réunion? »

Contribution n°261

Par Anonyme - Déposée le mercredi 24 avril 2024

« Faisant souvent le trajet mesnil esnard rouen à vélo, je trouve celui-ci bien dangereux par endroit et attends avec impatience une piste cyclable. »

Contribution n°266

Par Anonyme - Déposée le mercredi 24 avril 2024

« Belle idée de projet en revanche si cela entraîne la suppression de stationnement dans la rue cela deviendra contraignant pour les commerçants, les habitants et les personnes de passage sur le secteur. »

Contribution n°267

Par Jean-Yves LE GOFF - Déposée le mercredi 24 avril 2024

« Je confirme que la réalisation d'une piste cyclable sur la RD 6014 dans la traversée du MESNIL ESNARD est une très mauvaise idée, qui engendrera des accidents, notamment pour les raisons suivantes: - cohabitation dangereuse entre cyclistes et voitures souhaitant stationner à proximité des commerces. Au MESNIL ESNARD, il y a beaucoup de personnes âgées à mobilité réduite qui souhaitent accéder au plus près des commerces, commerces nombreux sur cette commune et qui sont un atout. Avec les portières de voitures qui s'ouvrent parfois sans précautions particulières de la part des conducteurs, cela promet de beaux accidents avec les cyclistes (sans parler des trottinettes électriques); - cohabitation dangereuse avec les autobus à rallonge, les transports exceptionnels et les nombreux poids-lourds. Si il y a obligation d'un point de vue législatif à intégrer la dimension cyclable dans la restructuration de la RD 6014, on réalise la voie cyclable sur les routes parallèles à la RD 6014, à savoir l'axe "rue des Hautes Haies, rue Sadi Carnot, rue Pierre Tarlé" ou, mieux encore, comme je l'ai vu dans certaines contributions, rue de Belbeuf, pour desservir les écoles. Avec cette alternative, on préserve la sécurité, les commerces et on intègre la dimension cyclable, nécessaire pour lutter contre la pollution et la réduction des gaz à effet de serre. En conclusion, pas de piste cyclable sur la RD 6014 mais des places handicapés qui manquent cruellement (par exemple au droit des pharmacies). »

Contribution n°268

Par Anonyme - Déposée le mercredi 24 avril 2024

« Non, non et non à votre projet à Mesnil-Esnard. *Quid des commerçants du centre-ville qui souffrent déjà d'une circulation très dense aux heures de pointe et d'un manque de places de stationnement ? Voulez-vous faire de notre ville une zone dortoir sans aucun charme, ni commerces ? Quid de la sécurité de ces fameux cyclistes au milieu des poids lourds, qui, sans ce contournement Est sur lequel vous avez magnifiquement changé d'avis, continuent de passer par le centre-ville ? Alors qu'un trajet via des voies parallèles à la route de Paris semble tout à fait envisageable ? Sans parler des travaux évidemment hors délai à Franqueville Saint-Pierre et de l'impact sur les commerçants locaux... Comme d'habitude, vous décidez seuls dans votre coin, sans aucune (réelle) concertation. Vous n'êtes pas élus au suffrage direct messieurs/dames de la Métropole, et pourtant vous faites la pluie et le beau temps sur le territoire. Déni de démocratie et aberration... »*

Contribution n°271

Par Anonyme - Déposée le mercredi 24 avril 2024

« A propos du projet de création d'une piste cyclable route de Paris au Mesnil Esnard, j'y suis fermement opposé pour les raisons suivantes : Une piste cyclable empêcherait de stationner à proximité des commerces qui font la qualité de vie de la ville. Ils attirent aussi les habitants des communes voisines, et risqueraient dans ce cas, de perdre des clients. La route de Paris est déjà très encombrée par la circulation et les nombreux poids lourds. Le stationnement de camions de livraison, souvent en double file, deviendrait impossible vu la largeur résiduelle, et bloquerait le trafic. Les trottoirs ne peuvent pas être réduits. Ils doivent permettre le passage de poussettes accompagnées d'enfants, des personnes handicapées, et le croisement de celles-ci. Les cyclistes ne respireraient pas tous les gaz d'échappement, et rouleraient en sécurité sur une autre rue, par exemple la rue Pasteur, parallèle à la route de Paris. Merci de prendre en compte l'avis de mesnilais depuis plus de 40 ans, attachés à leur commune. »

Contribution n°273

Par FLEURY Philippe - Déposée le jeudi 25 avril 2024

« Je suis contre le passage de la piste cyclable sur la route de Paris, route déjà étroite. Possibilité de la faire ailleurs. »

Contribution n°274

Par Anonyme - Déposée le jeudi 25 avril 2024

« pas de piste cyclable route de Paris, sur une route parallèle, trop dangereux et trop impactant pour les commerçants. je ne veux pas faire mes courses entre un vélo, un camion qui passe, une voiture stationnée »

Contribution n°276

Par Anonyme - Déposée le jeudi 25 avril 2024

« Non !!! A la piste cyclable !! Pour un avenir incertain Pour tous les commerçants !! ET qui pourrait engendrer des pertes f emplois ,!!! »

Contribution n°277

Par CHRISTIAN - Déposée le jeudi 25 avril 2024

« Je suis opposé à ce qu'une piste cyclable passe rue de Paris au Mesnil Esnard, pour de multiples raisons : un flux continu de vélos rendrait la fréquentation du centre-ville de Mesnil Esnard désagréable pour les piétons (risque d'accidents vélos-piétons) . De plus, la création de ces pistes cyclables entraînerait la disparition de places de stationnement. Ces 2 effets contribueraient à baisser l'attractivité des commerces de proximité aussi bien pour les riverains du centre-ville, que pour les habitants des quartiers plus périphériques qui prennent leur voiture pour venir faire des achats, et que pour les clients de passage. Le risque de disparition de ces commerces de proximité auraient l'effet inverse de l'effet voulu en obligeant à terme les gens à se déplacer pour faire des courses ou des achats du quotidien. De plus l'absence de voies de contournement dans la métropole oblige de nombreux camions à passer par cet axe : cette piste cyclable ne serait donc pas agréable pour les cyclistes, et même dangereuse au point de vue santé et accidentologie. Alors que d'autres pistes simples et de bon sens permettraient au final de créer une voie cyclable. 2 axes constituent des solutions alternatives à ce passage rue de Paris, car ils sont en parallèle de cette rue. Soit au Nord, l'axe rue Pierre Tallé-rue Sadi Carnot-rue des Hautes Haies Soit au Sud, l'axe rue de Belbeuf- rue Pasteur »

Contribution n°278

Par Le Droguene Yoann - Déposée le jeudi 25 avril 2024

« La piste cyclable devrait en priorité desservir les écoles et éviter la route de Paris sur les communes du Mesnil Esnard et Bonsecours. En effet, en plus de permettre aux élèves de se rendre dans leur établissement en toute sécurité cela leur permettrait aussi de prendre d'excellent habitude de se déplacer en vélo. Cela éviterait de plus que les axes principaux pour les écoles servent d'itinéraires d'évitement de la route de Paris. Proposition: Le Mesnil Esnard : Rue de Belbeuf, rue Pasteur, Rue des Perets, Rue de Corval Rue lebourgeois Traversée de la route Neuve avec feu. Bonsecours: Rue lebourgeois (en sens unique) Avantage: Desserte des écoles Mise en œuvre en évitant l'axe de la route de Paris. Cela permettrait de conserver les places de parking sur la route de Paris au Mesnil Esnard et donc de favoriser le dynamisme des nombreux commerçants qui participent à la vie de la commune cela s'applique aussi pour Bonsecours évidemment. Pour bonsecours des options à évaluer seraient un prolongement vers les écoles et la halles des sports. En résumer : éviter au maximum la route de Paris sur les commune de Bonsecours et Le Mesnil Esnard. »

Contribution n°280

Par Anonyme - Déposée le jeudi 25 avril 2024

« La piste cyclable ne me semble pas avoir sa place route de paris. Il s'agit d'exposer les cyclistes et piétons à des accidents, et les cyclistes à la pollution. Par ailleurs, il est déjà difficile de se stationner : les travaux puis la piste vont rendre tout stationnement impossible. Il est évident que la piste doit bifurquer dans les rue parallèles à la route de paris, pour le bien de tous ! »

Contribution n°282

Par Anonyme- Déposée le jeudi 25 avril 2024

« Je ne suis pas du tout favorable à la mise en place de piste cyclables sur la route de Paris au niveau des commerces de Mesnil-Esnard car cela ne fera que restreindre une fois de plus la facilité d'accès aux commerces et nuira à la qualité de vie à Mesnil-Esnard. IL convient de tenir compte de la population de Mesnil-Esnard qui fait vivre le centre ville et ses commerces de proximité (nécessité de circuler en voiture et se garer aisément). La population jeune et active susceptible d'utiliser les vélos n'est pas la population qui fait vivre au quotidien les commerces de proximité au quotidien mais plutôt les centres commerciaux à l'extérieur de Mesnil-Esnard et le e-commerce (internet).»

Contribution n°283

Par Cosson Marie-Christine - Déposée le jeudi 25 avril 2024

« Pourquoi ne pas utiliser la rue Pasteur déjà en sens unique plutôt que de supprimer des places de stationnement route de Paris... »

Contribution n°284

Par Delobea Pascal - Déposée le jeudi 25 avril 2024

« Je suis contre cette piste cyclable qui va être la mort des commerçants. »

Contribution n°286

Par Mollet Odile - Déposée le jeudi 25 avril 2024

« Circulation très dense et stationnement déjà compliqué route de Paris à Mesnil Esnard pour nous rendre chez notre médecin traitant, pharmacien et effectuer nos courses. Y ajouter une deuxième piste cyclable serait une aberration et un réel danger avec le trafic existant composé de bus et de camions sur cet axe étroit. L'actuelle piste cyclable située rue Pasteur est très bien localisée et appréciée par les vélos. C'est vraiment méconnaître la commune de Mesnil Esnard de concevoir un tel projet qui va coûter une fortune et entraîner la mort des commerces existants alors que les rues parallèles à la route de Paris sont parfaitement adaptées à la circulation de cyclistes. Avis déposé par des écologistes mesnillais de 70 ans adeptes du vélo. »

Contribution n°287

Par Anonyme - Déposée le vendredi 26 avril 2024

« Bonjour, L'aménagement d'une piste cyclable est prévu route de Paris au Mesnil-Esnard. Elle devrait se faire au détriment des quelques places de parking qui longent nos commerces !!! La présence de ces commerces de proximité constitue un plus pour nous, habitants du secteur et contribue à notre qualité de vie. La rue Pasteur (rue parallèle à la route de Paris) est suffisamment large pour proposer une belle piste cyclable sécurisée. Aujourd'hui, cette rue est de plus en plus utilisée par des véhicules qui ne respectent pas le 30 km/heure alors qu'une école s'y trouve et que de nouveaux immeubles logent des familles avec de jeunes enfants. La piste cyclable de la rue Pasteur pourrait se prolonger rue de Belbeuf jusqu'au rond-point Fernand Guillet et rejoindre le Lycée Galilée et la piste cyclable de Franqueville-Saint-Pierre. »

Contribution n°288

Par Géraldine Canchon - Déposée le vendredi 26 avril 2024

« Bonjour, Je suis contre la piste cyclable sur la route de Paris, pour toutes les raisons déjà évoquées lors des contributions précédentes. La démocratie participative semble séduisante cependant les participants à la concertation pour ce PDM n'étaient manifestement pas représentatifs des citoyens du plateau Est. Il ne faut pas confondre mobilités du centre ville rouennais et mobilités des communes en périphérie : les besoins/attentes ne sont pas les mêmes ! Oui à la transition écologique mais avec des projets pertinents et qui profitent au plus grand nombre...ce qui n'est pas le cas de cette piste qu'il faut stopper dès maintenant, trop d'argent public déjà gaspillé... »

Contribution n°289

Par Guay Charles - Déposée le vendredi 26 avril 2024

« Bonjour, Je suis pharmacien sur Le Mesnil-Esnard depuis 2015. J'ai pu constater ces 9 dernières années que le principal axe d'amélioration pour l'accessibilité aux commerces n'a jamais été pris en considération à savoir le stationnement. Il est très en deçà des besoins actuels et futurs (de nombreux logements se construisent régulièrement.). La route de Paris ne draine pas que la population locale, mais aussi de nombreuses communes alentours dont les habitants font encore leurs courses sur le plateau. J'entends quasi quotidiennement des clients et patients qui me disent avoir dû s'arrêter prendre leurs médicaments ailleurs faute de stationnement ce qui prouve bien que nous sommes déjà fortement déficitaires sur ce point. Une grande partie des patients sont âgés avec des difficultés pour se déplacer, il y a aussi de nombreuses familles avec des enfants en bas âge, des patients par définition malades et donc peu enclins à venir à vélo, etc. ... Au lieu de chercher à résoudre ce problème réel et actuel qui saute aux yeux, la métropole souhaite anticiper de la pire des manières un potentiel futur flux de cyclistes. Quel est l'intérêt d'anticiper un problème inexistant si l'on n'est pas capable de résoudre les problèmes réels actuels ? S'il existe bien une obligation légale d'aménager une piste cyclable lors d'une réfection de route, il n'est indiqué dans aucun texte que la piste doit suivre l'axe routier rénové, il est juste question de proposer une solution aux cyclistes sans rallonger exagérément leur parcours et c'est ce que propose la très grande majorité des contributions que j'ai pu lire. Les commerçants ont pu réaliser une étude de leurs flux de clientèle et les cyclistes représentent à peine 1 % de celle-ci. Certains diront qu'une piste augmentera cette proportion, mais cela ne compensera jamais la perte occasionnée par le manque de stationnement. C'est bien simple, la météo ne permet pas forcément de se déplacer faire ses courses à vélo, on peut avoir besoin de se déplacer à plusieurs, avoir des enfants en poussette, être âgé (comme une grande part de notre population), faire ses courses sur le trajet retour du travail ou après être allé chercher ses enfants à l'école, faire des achats volumineux ou fragiles (Fleurs, fromage, fruits de mer, etc. ...) ou tout simplement ne pas être en forme ou ne pas posséder de vélo. La population est unanime, nous ne sommes pas contre une piste cyclable, mais elle doit être au bon endroit pour être utile et utilisée, à savoir proche des écoles sur une rue calme et à sens unique. Cette piste ne doit pas nécessiter le sacrifice des commerces de Mesnil-Esnard qui sont quasiment tous situés route de Paris pour satisfaire une utopie purement politique sans aucun rapport avec les besoins réels. Un rétrécissement de la chaussée va rendre la

circulation des pompiers et SAMU impossible. La saturation de la circulation va dévier les automobilistes dans les rues alentour ce qui est totalement contre productif, car le résultat sera à l'opposé des attentes. Il ne faut pas oublier que la route de Paris a de nombreux commerces de part et d'autre, ce qui induit forcément une CIRCULATION PIÉTONNE PERPENDICULAIRE à cette route pour aller d'un commerce à un autre, cette traversée de rue est déjà dangereuse avec une double voie de circulation, mais si on doit rajouter une double voie cyclable ça devient très accidentogène. Si réellement une piste voit le jour route de Paris cela diminuera l'attractivité de Mesnil-Esnard et fera fuir une partie la clientèle actuelle au profit des grandes surfaces au stationnement bien plus facile. L'ampleur des travaux pour un tel ouvrage paralysera l'activité pendant plus d'un an et certains commerces disparaîtront inéluctablement. Bref, c'est une très mauvaise idée avec de lourdes conséquences sans qu'il ne puisse y avoir le moindre aspect positif en contrepartie. La solution la plus raisonnable et qui fait consensus est l'utilisation de la rue Pasteur pour cette piste, cette rue est plus sûre et agréable pour les cyclistes, car on ne peut pas faire circuler tout le monde sur le même axe sans accroître le danger pour les cyclistes et surtout pour les piétons qui eux, sont nombreux. »

Contribution n°290

Par DELAHAYE JEAN CLAUDE - Déposée le vendredi 26 avril 2024

« NON à la voie cyclable qui passe sur la rte de paris à MESNIL ESNARD ne ne croyons pas trop au pouvoir d'inverser les choses par rapport aux choix écologiques de nos élus. (on a pas voté pour ca !) c'est une politique trop proche de l'exemple HIDALGO. on apprécie tous LES PETITS COMMERCES DE MESNIL ESNARD par rapport aux monstres des grandes surfaces NE PENALISEZ PAS CES COMMERCES ET LA POSSIBILITE DE SE GARER DEVANT CHEZ EUX FAITES PASSER LA PISTE DANS LES RUES PARALLELES EN MODIFIANT LA CIRCULATION IL Y A TRES PEU DE VELOS SUR LA PISTE FSP / BOOS , de surcroit !! ARRETEZ CETTE OBSESSION DU VELO. CES TRAVAUX VONT ETRE UNE CATASTROPHE SUR CET AXE LUTTER CONTRE LES CHOIX DE LA METROPOLE ??? on verra si cette enquête est respectée. JC DELAHAYE »

Contribution n°291

Par Decombe monique - Déposée le vendredi 26 avril 2024

« Je suis contre la piste cyclable à Mesnil Esnard car elle va détruire le commerce étant donné que nous aurons moins de place pour stationner. Je viens de Franqueville Saint-Pierre je fais mes courses deux fois par semaine à Mesnil Esnard et compte tenu de mon âge je ne pourrai pas venir en vélo... Donc je serai obligée d'aller faire mes courses au super U de franqueville Si la politique de nos élus se résume à ce genre de considération alors ne cherchez pas pourquoi les gens ne vont plus voter »

Contribution n°292

Par PICARD Catherine -Déposée le vendredi 26 avril 2024

« la Métropole veut instaurer un projet de piste cyclables sur l'axe Mesnil Esnard route de Paris qui était déjà un axe très important de commerces (gardons les) de plus depuis 2023 d'autres commerçants se sont implantés : pâtisserie, primeurs, Italien. Nous avons fait le choix de venir nous implanter Plateau Est ce qui n'était pas mon secteur de prédilection (je viens du secteur Nord St Martin du Vivier et de nombreuses constructions s'établissent depuis 2022) pour toutes ces raisons choix MESNIL ESNARD pour toutes ces commodités. Agée de 70 ans j'ai besoin de tous les commerces à proximité (pour l'avenir il faut anticiper) et maintenant , on nous apprend qu'une piste cyclable est envisagée, c'est supprimer l'ACCES aux commerces, plus de possibilité de voies de stationnement ,en clair LA FIN DES COMMERCES; Par conséquent le bien que j'ai acheté fin 2025 ne va plus correspondre à ce que je souhaitais. Déjà avoir supprimé 2 voies (FRANQUEVILLE) pour des pistes cyclables qui ne sont pas fréquentées nous ne sommes pas à Paris. Toujours des décisions prises pour satisfaire un électorat »

Contribution n°293

Par Anonyme - Déposée le vendredi 26 avril 2024

« Non à la piste cyclable route de Paris qui sera la mort des commerçants Oui à la piste cyclable rue Pasteur ..plus de tranquillité pour les habitants de cette rue »

Contribution n°294

Par WILLY Pajot - Déposée le vendredi 26 avril 2024

« Mon activité professionnelle est placée route de Paris à Mesnil Esnard. Au vu des retours des professionnels qui ont subi les travaux + la suppression des places de parking, il n'est pas pensable de placer cette voie cyclable sur la route de Paris. Il serait préférable de placer cette piste cyclable dans une rue parallèle pour les raisons évoquées au-dessus mais également pour une question de sécurité. Maintenant, si cette dernière se réalise, les protagonistes seront les responsables de la désertification des commerces, des thérapeutes, des artisans sur Mesnil-Esnard car les clients vont où ils sont certains de se garer facilement, rapidement soit dans les zones commerciales, artisanales... »

Contribution n°295

Par Rose C - Déposée le vendredi 26 avril 2024

« Contre ce projet bien évidemment, je viens faire mes courses sur Mesnil chaque semaine en voiture, mon médecin traitant est aussi sur Mesnil, mon âge m'empêchant l'utilisation du vélo ! »

Contribution n°296

Par claude - Déposée le vendredi 26 avril 2024

« Je suis contre cette voie cyclable route de Paris mais bien conscient que malheureusement le projet aboutira puisqu'il est en cours...une enquête pour calmer la colère des citoyens et leur donner l'illusion qu'on les écoute... »

Contribution n°297

Par ROY Céline - Déposée le vendredi 26 avril 2024

« Ma contribution concerne le projet d'une piste cyclable sur la commune de Mesnil-Esnard . J'exerce une profession paramédicale Mes patients ont en général des difficultés à marcher et ont la nécessité de se garer à proximité du lieu de consultation. Je suis favorable à une piste cyclable, mais qui n'entraîne aucun désagrément et suppression de stationnements pour les commerçants et professions du centre-ville de Mesnil Esnard Cette piste cyclable pourrait en effet peut-être être positionnée sur une artère parallèle qui éviterait l'impact sur la vie des commerces du centre-ville et qui mettrait les cyclistes plus en sécurité.(moins de trafic) Nous avons vécu il y a quelques années cette même problématique avec la création des voies du TEOR à ROUEN rue du Général Leclerc et la suppression de nombreux stationnements. Le quartier actuellement périclite. »

Contribution n°298

Par Anonyme - Déposée le vendredi 26 avril 2024

« Je suis contre le projet de piste cyclable au Mesnil Esnard »

Contribution n°299

Par Anonyme - Déposée le vendredi 26 avril 2024

« Encore une formidable idée de la coalition socialo-ecolo !!! Vous arrive t il de réfléchir et de prendre de considération les conséquences pour les commerçants et les clients ? Apparemment c'est le cadet de vous soucis ! Et si vous voulez encombrer les urgences...suite aux accidents entre poids lourds et vélos ou trottinettes...ne vous privez surtout pas !!! Donc définitivement non à cet aménagement...d'autant que vous mettez des bâtons dans les roues au futur contournement de Rouen qui serait largement plus utile »

Contribution n°300

Par Anonyme - Déposée le vendredi 26 avril 2024

« Votre projet de piste cyclable est fort louable, mais pas forcément adapté à toutes les voies. J'habite la commune de Mesnil Esnard et nous avons appris que la Métropole souhaitait faire passer une voie partagée sur la très dangereuse Route de Paris. Très sincèrement, comment envisager de faire passer une voie partagée, voire une piste cyclable sur cette route ? C'est une complète hérésie !!! Des familles avec de jeunes enfants au milieu des convois exceptionnels, des poids lourds, des trottinettes au "comportement sauvage ne respectant rien au Code la Route", le nez au niveau des gaz d'échappement !! Il serait bien plus adapté de faire passer cette piste cyclable ou voie partagée sur les routes parallèles à la Route de Paris, les balades n'en seraient que plus agréables ... Sans compter que cela va très certainement diminuer le stationnement pour les personnes qui souhaitent faire leurs courses chez les commerçants, mais cela sans doute la Métropole a prévu de faire des parkings supplémentaires pour les personnes qui ne peuvent plus se déplacer à vélo ou qui ne le souhaitent pas ??? Des réponses, des solutions ??? En résumé, si ce projet est mené à bien, je pense que bon nombre de commerces sur cette route sont voués à disparaître ... En résumé, comment faire mourir à petits feux un centre-ville qui regroupe des commerces en tout genre et qui conviennent parfaitement à ses habitants ? Pour quelques vélos qui passent de temps à autre - Pour qu'une commune soit agréable à vivre, il faut penser à TOUS ses habitants (personnes âgées, PMR, familles, commerçants, etc ...) et également à l'environnement, mais de façon intelligente. Voici ma contribution qui n'est pas forcément opposée à votre projet, mais qui, je pense, demande à être beaucoup plus réfléchi et adapté à toute la population qui constitue une COMMUNE »

Contribution n°301

Par Goncalves Sophie - Déposée le vendredi 26 avril 2024

« Je tiens à vous faire part de mon mécontentement concernant le développement des pistes cyclables. J'habite Mesnil Raoul. Je suis femme de ménage et tous mes clients sont sur Franqueville Mesnil Esnard et Bonsecours . Les conditions de circulation sont déjà difficiles aujourd'hui et le seront davantage demain si les voies sont rétrécies et que les places de stationnement disparaissent. J'en profite pour dire que je fais mes courses sur le plateau et en l'occurrence à mesnil esnard. si je ne peux plus stationner, eh bien je m'arrêterai au super U de Franqueville Saint-Pierre qui me permettra de stationner, donc je suis contre le fait de détruire cet axe majeur primordial pour l'ensemble de la population du Plateau Est de Rouen J'ai très peur que les petits commerces de Mesnil-Esnard, ou les médecins disparaissent petit à petit comme c'est le cas dans certaines rues de Rouen »

Contribution n°302

Par Lopes alenso - Déposée le vendredi 26 avril 2024

« Je suis étudiant dans le centre-ville de Rouen, et jusqu'à présent je gare ma voiture à Bonsecours pour prendre ensuite le bus qui me descend en centre-ville. Si aujourd'hui à cause de la piste cyclable, on supprime des places de stationnement ou vais-je mettre ma voiture ? Je suis aussi cycliste et je ne prendrai jamais cette piste route de Paris qui sera dangereuse et polluée. Je préférerais passer par les rues parallèles , bien plus agréables. Donc non à la piste cyclable au cœur du plateau Est »

Contribution n°303

Par Boitel Marcel - Déposée le vendredi 26 avril 2024

« Le projet de piste cyclable ne doit pas perturber l'économie, voire tuer le commerce de Mesnil Esnard en raison de la circulation des automobiles, bus, camions, convois exceptionnels, stationnements, difficultés d'accès aux commerces, etc. sur la Route de Paris. Une étude de la piste cyclable par les rues Pasteur ou des Hautes Haies est à envisager, entre autre cela permettrait aux cyclistes d'éviter de faire de longs détours suite aux : "Sens Interdits" existants dans les rues Alfred Dunet et Sadi Carnot. Le projet ne doit pas provoquer d'accidents pendant les travaux et à l'avenir. Je vous remercie de prendre en considération ma requête. Je vous remercie d'avance de prendre en considération ma requête. »

Contribution n°305

Par Michel BERNOT - Déposée le vendredi 26 avril 2024

« Non non non au projet de piste cyclable route de Paris à Mesnil-Esnard. C'est une aberration de vouloir la construire sur cet axe. Que la Métropole revoit sa position. La piste cyclable serait mieux sur une route parallèle. La survie des commerçants en dépend, moins de places de stationnements, le personnel des commerces à déjà des difficultés à se garer et ce ne sont pas les personnes âgées qui viendront faire leurs courses à vélos. Cette route de Paris est extrêmement dangereuse, trop de camions et de convois exceptionnels. Petite remarque, le parking des étudiants du Campus de la Chataigneraie est complet. Les étudiants ne prennent pas tous le bus et encore moins le vélo. De même que les lycéens de Galilée de Franqueville Saint Pierre Un Mesnillais de 70 ans »

Contribution n°306

Par Duval martial - Déposée le vendredi 26 avril 2024

« Ne suis contre la piste cyclable car cela détruira les commerces du plateau Une catastrophe économique et sociale à venir Question Quand le vote a eu lieu ? Les maires de l'opposition ont ils voté pour ou contre ? Ce serait intéressant d'être transparent sur le sujet »

Contributions n°307 et n°309

Par Bellenger Jean-Luc - Déposée le vendredi 26 avril 2024

« Nous ne souhaitons pas de piste cyclable sur la route de Paris au Mesnil -Esnard. Engagement important des finances publiques pour faire plaisir à une minorité de personnes qui utiliseront la piste cyclable ! »

Contribution n°310 et contribution n°311

Par Bellenger Danielle - Déposée le vendredi 26 avril 2024

« Non pas intéressé par une piste cyclable qui pénalisera le commerce local . »

Contribution n°312

Par Ly tafsir - Déposée le vendredi 26 avril 2024

« Je travaille depuis 2018 à mesnil esnard à la poissonnerie Tous les jours je viens soit en bus soit en voiture et j'ai beaucoup de mal à stationner. Alors je dois aller me garer loin mais ce n'est pas très grave. Par contre, j'ai peur de perdre mon emploi car si nos clients ne peuvent plus stationner alors ils ne viendront plus chez nous. Merci de réfléchir aux conséquences de vos projets »

Contribution n°313

Par Anonyme - Déposée le vendredi 26 avril 2024

« Je ne suis pas intéressée par une piste cyclable sur la route de Paris qui mettra en péril le commerce local. Je pense que la piste cyclable pourrait être réalisée à l'arrière sans menacer la vie économique de la commune. Si nous ne pouvons plus nous garer, les commerces mourront et la commune perdra tout son dynamisme. »

Contribution n°314

Par Anonyme - Déposée le vendredi 26 avril 2024

« Pourquoi ne pas dévier la piste cyclable sur les routes annexes et donc éviter des travaux interminables route de Paris au fort risque de tuer les commerçants de la ville? »

Contribution n°315

Par Lazzarelli bernard - Déposée le vendredi 26 avril 2024

« J'habite à Bonsecours et je fais mes parties de mes courses à Mesnil-Esnard. Si vous faites la piste cyclable bien évidemment il y aura moins de stationnement et ce sera un frein pour aller faire les courses dans un quartier très commerçant. Je vous en prie, réfléchissez pour faire passer cette piste dans un endroit plus paisible, et en l'occurrence la rue Pasteur »

Contribution n°316

Par Deflinne Nicole - Déposée le vendredi 26 avril 2024

« J'habite à Bonsecours et je fais mes parties de mes courses à Mesnil-Esnard. Si vous faites la piste cyclable bien évidemment il y aura moins de stationnement et ce sera un frein pour aller faire les courses dans un quartier très commerçant. Je vous en prie, réfléchissez pour faire passer cette piste dans un endroit plus paisible, et en l'occurrence la rue Pasteur »

Contribution n°317

Par Anonyme - Déposée le vendredi 26 avril 2024

« La construction de la piste cyclable que la route de Paris semble être la moins bonne des options possibles : perte de place de stationnement pour les commerces, absence de voie pour tourner dans les carrefours donc ralentissement du trafic et notamment du F5... Les routes parallèles pourraient accueillir cette piste ce qui permettrait en plus de ralentir le trafic dans ces petites rues qui sont actuellement très fréquentées par des gens pressés souhaitant éviter la route de Paris. De plus l'arrivée de la piste cyclable jusqu'à Bonsecours pose question car il est très dangereux pour les cyclistes d'emprunter la côte de Bonsecours notamment en venant de Rouen. »

Contribution n°319 (Mairie de Franqueville-Saint-Pierre)

Par Anonyme - Déposée le vendredi 19 avril 2024

« Je suis Bonauxilienne et je trouve dommage que je sois obligée de me rendre à la Mairie de Franqueville pour inscrire mes commentaires. En tant que personne âgée, je ne maîtrise pas internet. Depuis de nombreuses années, compte tenu de constructions neuves, le flux de véhicules sur le plateau n'a pas été évalué. (le contournement Est prévu depuis 50 ans non validé par la Métropole). Dans le centre de Mesnil-Esnard de grands trottoirs en face la mairie qui empêchent les propriétaires de sortir de chez eux avec les arrêts de bus devant leur logement, avec des panneaux publicitaires (Centre de Mesnil-Esnard- Concernant les pistes cyclables pour Mesnil Esnard, les commerçants ont-ils été consultés ? Les parkings à Mesnil-Esnard ne peuvent plus accueillir de nouveaux véhicules. Y a-t-il une réflexion sur ce point ? Sur Bonsecours et Mesnil-Esnard, une seule borne de recharge pour les véhicules électriques c'est peu compte tenu du nombre d'habitants ? Avez-vous pensé au PMR qui ont des difficultés à se déplacer à Rouen (peu de place de stationnement). »

Contribution n°320 (Mairie de Franqueville-Saint-Pierre)

Par Anonyme - Déposée le lundi 22 avril 2024 à 08:30

« Pourquoi faire une piste cyclable sur la Nationale ? et pas sur une rue parallèle. Sur la Nationale 60 commerçants qui sont contre, plus de place de parking et voie réduite, circulation intense. Je suis opposée à cette implantation. Je suis également opposée à cette implantation sur la Nationale »

Contribution n°321 (Mairie de Franqueville-Saint-Pierre)

Par Anonyme - Déposée le mardi 23 avril 2024

« Pourquoi faire 1 enquête publique quand les travaux sont déjà programmés. A Mesnil-Esnard, cette piste cyclable sera 1 catastrophe pour le commerce local et notamment Route de Paris. En plus la construction d'1 résidence services de 75 logements Route de Paris va encore accentuer le problème des stationnements. La Mairie n'a rien anticipé à ce jour, mettant les commerçants fassent à leurs problèmes. Pas de concertations avec les commerçants. Si tous les commerces doivent disparaître pour laisser place à 1 piste cyclable, c'est tout de même incompréhensible de nos jours. Il faut penser au contournement Est de Rouen indispensable. »

Contribution n°322 (Mairie de Franqueville-Saint-Pierre)

Par Anonyme - Déposée le mercredi 24 avril 2024

« La Nationale sur la portion centre ville n'est pas adaptée pour recevoir une piste cyclable... ou alors faut-il prendre sur les trottoirs pour prévoir des emplacements de stationnement ou la piste cyclable...comme boulevard de l'Europe. Revoir le mobilier urbain... Le Centre-Ville est un centre-ville « green » historiquement planté autour de la nationale. Peut-être que l'implantation, au niveau de routes parallèles, de piste cyclable serait plus judicieuse. De toute façon, je sais que tout est déjà joué et que l'agglomération ne tiendra aucunement de mon avis. Seul l'avis de ROUEN compte »

Commentaires de la commission d'enquête

Ce chapitre concerne le traitement des 215 contributions sur le seul sujet de la piste cyclable de la commune de Mesnil Esnard. Il aborde notamment dans les observations des contributeurs, des thématiques diverses telles que la dangerosité, les pollutions, la sécurité, le stationnement, ou encore l'activité économique.

Ces thèmes ainsi évoqués sont sources de diverses inquiétudes relatives à l'environnement, la santé humaine, l'accidentologie, l'économie locale.

En préambule, il apparaît que la circulation dans ce secteur reste problématique notamment aux heures de pointe et la présence de véhicules très souvent à l'arrêt sur l'axe commerçant créé de "nombreux bouchons journaliers".

On trouve aussi dans les contributions de nombreuses propositions et suggestions de la part des contributeurs concernant les aménagements possiblement envisageables en termes de sécurité ou encore l'organisation d'axes possibles de substitution à la piste cyclable de la route de Paris.

En effet, pour la plupart des contributeurs, ce projet est un non-sens environnemental en raison du problème de pollutions induites par les gaz d'échappement ou encore le goudron supplémentaire pour la réalisation de la piste cyclable.

En outre, c'est un non-sens en raison des risques qu'il engendrerait vis-à-vis des différents usagers et, en premier lieu pour les cyclistes : la dangerosité de la RD6014 n'est plus à démontrer : les poids lourds, convois exceptionnels, la

vitesse excessive et croissante des camions, des bus font que la sécurité n'est pas assurée sur une chaussée déjà trop étroite pour accueillir les actuels usagers.

Par ailleurs, la descente sur Rouen est dangereuse. Aujourd'hui, il est trop dangereux de remonter à Rouen en vélo par la route de Paris ou la côte eu égard à la circulation dense des poids lourds. Il semble qu'il n'y ait aucune liaison cyclable de la côte de Bonsecours vers la place Saint Paul : c'est un carrefour mortel pour les cyclistes.

Ainsi, il y a besoin d'une infrastructure sécurisée pour les liaisons plateau Est/Rouen dans les 2 sens qui est un point de passage stratégique, quasiment impraticable à vélo, et un vrai frein au développement de cette pratique.

Pour éviter la RD6014 à vélo, et rejoindre Rouen, sans passer par Saint Léger du Bourg Denis (qui rallonge énormément) ou passer par la place Saint-Paul, il n'y a que la possibilité d'emprunter la rue Annie de Pène qui a été réaménagée mais devenue dangereuse pour les vélos depuis l'installation de chicanes.

De nombreux contributeurs indiquent que pour avoir une vraie piste cyclable Rouen/plateau Est, il faudrait un équipement adapté avec garage à vélos, pistes cyclables dégagées, signalétique renforcée avec fléchages, pour plus de fluidité pour les cyclistes, évitez les ruptures, les obstacles, de meilleurs signalements par des panneaux M12 permettant de tourner à droite aux feux et pourquoi pas de céder le passage aux « stop ».

Un maximum de feux en panneau M12 quand on vient du plateau notamment celui du bas de la côte du Calvaire à Bonsecours, - dans la côte Ste Catherine depuis Bonsecours et à l'entrée de la rue Annie de Pène serait nécessaire. Tout comme un accompagnement fort des usagers, un rééquilibrage des priorités voitures/vélos, une liaison vélo de Saint Paul via le pont Mathilde à la rive gauche, un funiculaire spécial Vélo pour accéder aux plateaux EST, l'augmentation de l'accès aux vélos dans les bus, le marquage et une meilleure visibilité des Sas pour les vélos aux feux place St Paul, le développement de trottoirs partagés, la mise en valeur de la verdure qui sont quelques idées d'amélioration et de sécurisation possibles.

De nombreux contributeurs sont contre la piste cyclable sur la RD 6104 mais proposent des alternatives sur des rues parallèles : rue des hautes haies, rue Pasteur, rue des Pérets, rue de Belbeuf, Rue de Corval, rue Sadi-Carnot,

Un projet global sur des zones moins passantes et plus « vertes ».

Certaines rues après réhabilitation seraient aussi utilisables comme itinéraires plus sécurisés. Il s'agit de l'ancienne route de Bonsecours parallèle à la côte de Waddington, des rues Jean Monnet, Place du Général de Gaulle et la rue de Belbeuf aménagées en piste cyclable qui pourraient permettre un accès vers la rue de Paris. D'autant plus que certaines voies desservent des équipements publics comme la rue de Belbeuf/Rue Pasteur qui est bien plus propice à ce genre d'aménagement, et dessert La Providence, la maternelle Jean de La Fontaine et l'élémentaire Édouard Herriot. Un parcours passant par les écoles serait sécurisant et utilisé (Galilée, Providence, Herriot) ainsi qu'un accès au centre sportif Billy est plutôt recherché.

La sécurisation des accès cyclistes serait aussi assurée par l'instauration d'un sens unique dans le sens Providence vers Jean de la Fontaine ou sur la rue Lebourgeois. En plus, il y a déjà une voie neutralisée pour les vélos. Cette rue est idéale, d'autant qu'elle rejoint aussi Belbeuf via la nouvelle zone commerciale, déjà aménagée pour les vélos.

La piste cyclable de la rue Pasteur pourrait se prolonger rue de Belbeuf jusqu'au rond-point Fernand Guillet et rejoindre le Lycée Galilée et la piste cyclable de Franqueville Saint Pierre qui continue ensuite sur Boos.

Par ailleurs, il faudrait une liaison de piste cyclable permettant aussi une liaison entre Mesnil Esnard et Darnétal mais très sécurisée, la remise en fonction des bacs pour traverser la Seine à pied ou en vélo à Amfreville la Mivoie ou encore poursuivre, accentuer et encourager l'équipement en arceaux pour les stationnements vélos, tout le long de la route de Paris (ex : devant la Poste de Mesnil Esnard, le laboratoire d'analyse médical, les commerces de Mesnil Esnard ou de Bonsecours). Des contributeurs en situation "PMR" expriment leurs difficultés de déplacement.

En termes d'activité économique de proximité, de nombreuses contributions s'inquiètent des retombées de cette piste cyclable sur la route de Paris en raison du fait qu'elle « *va certainement ralentir les activités des entreprises qui s'y situent. Est-ce vraiment nécessaire vu la conjoncture actuelle ?* ». « *Une piste cyclable, c'est des places de parking en moins devant les commerçants, il y a déjà des gros soucis actuellement pour se garer sur la route principale qui traverse la commune* ». Il est ainsi évoqué la fermeture de commerces, la perte de chiffre d'affaires pendant les

travaux d'une durée de 14 mois. Les conséquences alors envisagées sont la suppression d'emplois, l'argent gaspillé par la métropole mais pour quel résultat ?

Certains contributeurs placent en « faveur d'une approche concertée et équilibrée », qui permette de concilier les intérêts des différentes parties prenantes. Chaque catégorie d'usagers de la ville souhaite partager leur ville avec les autres : cyclistes, piétons, poussettes, personnes à mobilité réduite, mais souhaitent aussi venir chez leurs commerçants sans peur de se faire renverser ou de chuter sur un obstacle mais aussi pouvoir se garer.

Or, il est évoqué un manque de concertation avec les commerçants et les habitants et ce, alors que le CEREMA centre d'expertise sur les aménagements et les transports a certainement des conseils et des solutions à apporter (avis aux élus et techniciens de la métropole).

Pour conclure cette synthèse, la commission d'enquête souhaite rappeler, ci-dessous, deux remarques émises dans la délibération du 24 Janvier 2024, du conseil municipal de la commune du Mesnil Esnard, dans son avis sur le projet de mobilité :

1. Dans la situation actuelle, les Mesnillais restent très dépendants des véhicules individuels, ayant pour conséquence l'engorgement des rues aux heures de pointe et les difficultés de stationnement (route de Paris et rue Pasteur).

Quelles sont les orientations en cours sur la mise en œuvre de ce projet de PDM ?

Au vu de ces nombreuses contributions, 64,3% du nombre total, la métropole envisage-t-elle des aménagements au projet ?

Réponse du pétitionnaire :

Le projet sur la RD6014 n'est pas qu'un projet de piste cyclable mais bien une requalification globale de la voirie dans une continuité d'aménagements entre Boos et Bonsecours, soit une longueur de 7 km environ. Près de 3 km ont déjà été aménagés entre Franqueville-Saint-Pierre et Boos. Cet itinéraire est identifié comme une liaison du Réseau Express Vélo. L'objectif étant de permettre un report modal vers le vélo.

Aujourd'hui, il est constaté près de 300 passages vélos par jour entre Franqueville-Saint-Pierre et Boos alors que ce tronçon n'est pas connecté au réseau vélo métropolitain.

Les déplacements vélo étant quasi impossible sur la route de Paris, constat partagé pour les raisons évoquées par les contributeurs (insécurité, flux de circulation voiture et poids-lourds, ...), la nécessité de sécuriser les cyclistes via un aménagement séparé de type piste cyclable bidirectionnelle est justifiée et donc attendue.

Rappel réglementaire :

- Loi LOTI – 1982 : Article 1 « Droit qu'à tout usager à se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ». Cette liberté de choix de mode de déplacement signifie entre autres, pour les cyclistes, la possibilité de trouver des itinéraires adaptés pour entrer et sortir d'une agglomération.

- Loi LAURE – 1996 : Article 20 « A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements, sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation... ». L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du Plan de Mobilité, lorsqu'il existe (article 20 codifié à l'article L.228.2 du Code de l'environnement).

La jurisprudence précise que l'obligation du L.228.2 s'applique pour toute création ou rénovation de voirie urbaine dès lors que les travaux modifient, même marginalement, les conditions de circulation. Les « besoins et contraintes de la circulation » ne permettent en aucun cas de se soustraire à l'obligation de réaliser un aménagement cyclable mais seulement sur le choix du type d'aménagement.

- Loi LOM – 2019 positionne le vélo comme un mode de déplacement à part entière, vertueux pour la santé et l'environnement.

La première faisabilité technique réalisée a permis de confirmer que les emprises publiques permettaient de requalifier la route de Paris en y intégrant un aménagement cyclable, tout en prenant en compte l'ensemble des enjeux mobilités de cet axe (circulation automobile, PL, bus, accessibilité piétonne et mise en conformité des passages piétons, accessibilité et mise en conformité des arrêts de transports en commun, besoins en stationnement, etc...).

Au regard de la charte métropolitaine relative aux aménagements cyclables, intégrés au *Plan vélo 2035 de la MRN*, le choix d'aménagement s'est porté vers une piste cyclable de type bidirectionnelle (validé par les élus).

En effet, les préconisations indiquent la nécessité d'une piste cyclable quand le trafic journalier dans les deux sens est supérieur à 6 000. Or, à Mesnil Esnard, sur la section entre la rue de la République et la rue du Clos, le trafic est de 9 600, dont 5 % de poids lourds.

D'une emprise moyenne de façade à façade (17 à 20m de largeur), l'intégration d'une piste cyclable bidirectionnelle est possible sans remettre en cause les fonctions/aménagements déjà existants (trottoirs, voies de circulation adaptées aux bus, PL, pompiers et stationnements), excepté pour les centres villes de Mesnil-Esnard et Bonsecours.

En effet, le cœur commerçant du Mesnil-Esnard, entre la rue Lecoeur et la rue Romain Docquet, ne sera pas requalifié du fait d'une emprise de façade en façade insuffisante, et de son réaménagement récent. Par conséquent, il n'y aura aucun impact sur la voirie et le stationnement. Ce tronçon sera néanmoins passé en zone 30 ou apaisée pour assurer la continuité cyclable et un meilleur partage de la voirie (idem pour le centre commerçant de Bonsecours).

La sécurité des piétons et leur confort de marche seront assurés avec le maintien de trottoir d'une largeur supérieure à 1.40 m (minimum réglementaire) et une différence de niveau entre la poste et le trottoir, empêchant cyclistes et trottinettes de déborder sur le trottoir. L'accessibilité des PMR sera également assurée sur la voirie (obligation là aussi réglementaire).

Concernant le stationnement, une étude a permis d'objectiver les taux d'occupation moyens et maximaux journaliers. A l'échelle de Mesnil Esnard :

Sur la rive Nord de la RD 6014 :

- Taux moyen de 39 %, soit 52 /135 places,
- Taux maximal de 58 %, soit 78 /135 places,
- Nombre de stationnement prévu à terme, 123 places.

Sur la rive Sud de la RD 6014 :

- Taux moyen de 55 %, soit 53 / 96 places,
- Taux maximal de 79 %, soit 76 / 96 places,
- Nombre de stationnement prévu à terme, 80 places.

28 places ne seront donc pas restituées mais sans conséquence au regard des taux d'occupations actuels. Il est également rappelé que le projet n'impactera pas le centre-ville commerçant de Mesnil Esnard.

Par ailleurs, ces suppressions ne sont pas liées au projet de piste cyclable mais à l'évolution récente de la réglementation et des normes d'accessibilité et de sécurité :

- La LOM a mis fin à la possibilité de proposer des places de stationnement pour les véhicules motorisés dans les 5m en amont du passage piéton lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. De plus, les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026.

- Mise en conformité de passages piétons situés dans les entrées charretières et/ou de leur dimension insuffisante.

En complément du projet sur la RD 6014, des alternatives sont envisagées sur les rues parallèles mais dans une optique complémentaire (au regard des ambitions métropolitaines) et non de substitution. Ces réflexions sur les rues parallèles, seront l'occasion de recalibrer la chaussée, de repenser les cheminements piétons et vélo, de revégétaliser, d'adapter les intersections au besoin d'aujourd'hui ... et viser un public plus large, plus jeune, voire différent des usagers de la RD 6014.

Concernant l'accès à Rouen, celui-ci est aujourd'hui possible via la route de Paris et l'utilisation du couloir bus dans le sens descendant. Néanmoins, la MRN convient de l'inconfort de cet itinéraire et du sentiment d'insécurité des cyclistes, ressentis décuplés dans le sens montant car dépourvu d'aménagement cyclable. Par conséquent, un itinéraire de type REV est prévu sur la RD 118, permettant ainsi la liaison entre les plateaux et le CHU de Rouen.

Enfin, pour les chantiers de cette envergure, l'avis des élus métropolitains sera sollicité pour la mise en place d'une commission d'indemnisation (à la charge de la MRN) pour la perte de chiffre d'affaires lié aux travaux.

Le cas échéant, des dossiers seront donc remis aux commerçants au démarrage des travaux afin qu'ils puissent transmettre à la commission les informations nécessaires à l'étude de leur cas.

A ce jour, le projet n'est pas adopté. Dans l'immédiat, aucun travaux n'est donc prévu. Les études et la concertation se dérouleront jusqu'en 2026 pour des travaux en 2027 (au mieux). Il est donc trop tôt pour calibrer le temps des travaux et organiser le chantier. Des réunions d'information et d'échange auront lieu le cas échéant avec toutes les parties prenantes du projet.

Ces éléments ont été présentés lors d'une réunion avec les commerçants (une soixantaine de participants) des Plateaux Est le 19 avril dernier.

Analyse de la commission d'enquête

La réponse de la MRN aborde tous les points évoqués. La commission regrette néanmoins qu'une réunion ait été organisée le 19 avril 2024 avec les commerçants pendant l'enquête publique relative au plan de mobilité, ce qui a suscité bon nombre de contributions supplémentaires donnant l'impression d'une inquiétude ou d'une incompréhension dans la mesure où le public a confondu les deux projets. Le plan de mobilité porte sur des axes et

des objectifs plus généraux de déplacements sur le territoire métropolitain. A ce jour, le projet de piste cyclable sur la commune de Mesnil Esnard « n'est pas adopté ».

Par ailleurs, la commission s'étonne du nombre de contributions suite à ladite réunion et nonobstant la réponse de la MRN qui affirme que « D'une emprise moyenne de façade à façade (17 à 20m de largeur), l'intégration d'une piste cyclable bidirectionnelle est possible sans remettre en cause les fonctions/aménagements déjà existants (trottoirs, voies de circulation adaptées aux bus, PL, pompiers et stationnements), excepté pour les centres villes de Mesnil-Esnard et Bonsecours. En effet, le cœur commerçant du Mesnil-Esnard, entre la rue Lecoeur et la rue Romain Docquet, ne sera pas requalifié du fait d'une emprise de façade en façade insuffisante, et de son réaménagement récent. Par conséquent, il n'y aura aucun impact sur la voirie et le stationnement ».

3. OBSERVATIONS DU PUBLIC SUR LE PROJET « SEINE A VELO »

Cette thématique a rassemblé 22 contributions.

Contribution n°8

Par Anonyme - Déposée le mercredi 03 avril 2024

« Concernant "La Seine à Vélo", comment est-il possible que quelques Riverains de la Seine puissent se dire Propriétaire de la Berge et empêcher les promeneurs de profiter d'un "Bien Public" qu'est la Seine. Pour être Propriétaire, il faut posséder 1) - Un Titre de Propriété établi auprès d'un Notaire et 2) - un Certificat de Bornage établi par un Géomètre. Il est dommage que quelques Personnes puissent s'accaparer un Bien Public qui devrait pouvoir profiter à Tous (promeneurs à pied et surtout à Vélo). Si les Documents cités ci-dessus peuvent être fournis, le Problème est réglé. »

Contribution n°42

Par AUBRY béatrice - Déposée le mercredi 10 avril 2024

« J'ai pris connaissance du projet de mobilité de la métropole. Ce projet de mobilité est très bien fait pour la ville de Rouen et pour ses villes alentours. Il est dommage que le projet de la seine à vélo ait été noyé dans ces centaines de pages difficilement lisibles pour beaucoup de citoyens. Il aurait été plus judicieux de faire un projet spécifique sur le tracé de la seine à vélo. La présentation faite lors des participations citoyennes dans les communes riveraines de la seine prévoyait de gros travaux au plus près de la seine avec des expropriations afin de récupérer des bandes de terrains pour y construire une route à vélo de 3 M de large en revêtement imperméable plus 0,50 M de chaque côté. J'habite à Ambourville, commune d'Anneville Ambourville et petit village situé le long de la seine entre Bardouville et Berville sur seine. Il est prévu d'imperméabiliser le chemin de halage bordé d'arbres têtards, ce qui est une aberration compte tenu des enjeux climatiques. Ce qui veut dire plus d'herbe, simplement une route enrobée pour laisser passer les touristes en vélo. La digue le long de la seine, Les arbres et ce chemin de halage seront fragilisés par ces travaux. Il faut aussi savoir que ce chemin de halage construit par nos anciens protègent les riverains des inondations. Ces arbres remarquables sont d'ailleurs protégés et sont très appréciés des promeneurs à pieds ou à vélo l'été car ils amènent de la fraîcheur sans parler de la richesse de la faune et de la flore. Je ne comprends pas pourquoi artificialiser nos magnifiques campagnes alors que dans toutes les villes de France, un programme de revégétalisation est en cours. Pourquoi faire des lois qui protègent la nature et mettre en place de tels projets d'artificialisation? Nous sommes en zone natura 2000, dans le parc régional des boucles de la seine normande et en zone protégée de la boucle de Roumare. Une zone qui part de Bardouville à Duclair est classée ZNIEFF de type I et II (Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique) D'ailleurs, une nouvelle loi européenne est passée en début d'année 2024 : Zéro artificialisation des zones inondables. Ambourville a un parcours de randonnées et je discute souvent avec des randonneurs à vélo qui m'ont tous dit ne pas vouloir détériorer les paysages qu'ils sont venus voir. D'autres randonneurs à pieds m'ont dit la même chose. (Un vacancier l'été dernier venu des Alpes m'a dit avoir fait le chemin de halage de Duclair à Ambourville pieds nus) L'argument apporté concernant les personnes à mobilité réduite qui pourraient faire des randonnées ne tient pas : Deux personnes m'ont dit qu'ils ne fallait surtout pas détruire cette nature pour eux. Il faut certainement aménager des espaces où ces personnes pourraient profiter de la seine. Il y a d'autres communes avec des routes déjà construites en bord de seine. J'attire l'attention sur le fait que vivre à la campagne, c'est un choix de vie proche de la nature que l'on aime et que l'on doit respecter et protéger. Vivre en bord de seine, c'est surveiller les crues, alerter en cas de découverte d'objets ou de corps flottant, protéger cet environnement. Pour cela, les riverains ont une barrière et un accès facile. Il est prévu de supprimer cet accès avec une clôture en fils barbelés. Il y a des inconvénients qui resteront incontournables : Inondations des terrains, Humidité plus importante dans les maisons. Eloignement géographique pour les écoles, le travail, la santé, Zones blanches pour les portables ; etc. Effectivement, on profite chaque jour de ces paysages et de ces lumières chers à nos illustres peintres et écrivains. Ce projet de seine à vélo va impacter la vie des riverains et des nombreuses espèces d'oiseaux qui nichent dans les arbres du marais. Il doit être modifié et il ne faut pas artificialiser ces chemins de bord de seine. Sur Ambourville, il est possible de prendre la route du village après avoir longé la seine à Bardouville. La vue est tout aussi jolie puisque l'on voit la seine un peu en hauteur et le village est très agréable. Toutes les compensations qui seront proposées ne remplaceront jamais la perte de cet espace naturel. De plus ce projet se base sur une situation qui date de plusieurs années et aujourd'hui, il faut tenir compte des changements climatiques avec la montée des eaux, des saisons où les pluies, les tempêtes et les périodes de grande sécheresse alternent. En 2022, 78 % des français aimaient découvrir de beaux paysages à vélo, 70 % voyager de manière responsable, 69 % vivre avec les spécificités locales. Alors pourquoi ce tracé ? Concernant l'aspect financier, actuellement, il est demandé à toutes les collectivités de moins dépenser, il serait donc plus important de dépenser l'argent public dans les infrastructures de transports en commun et non pas pour des travaux de destruction des milieux naturels qui ne serviront qu'à quelques touristes en vélo soucieux de leur petit confort en voulant faire du tourisme uniquement sur des chemins enrobés. J'ai été Rouennaise pendant de longues années et je n'ose pas croire que les citoyens qui font de l'écologie ou du vélo soient en accord avec un tel projet et j'espère que ce message sera entendu... »

Contribution n°86

Par AUBRY béatrice - Déposée le lundi 15 avril 2024

« Complément de ma contribution, N°42. Je me permets d'apporter quelques précisions à la contribution de l'association Sabine que je viens de lire. Le trajet de BOOS à DUCLAIR que vous avez mis en exemple m'a fait bien sourire. Est-ce que vous pensez que tous les usagers du vélo ont les capacités de Jeannie LONGO ou Jacques ANQUETIL ? Pour l'histoire, je suis originaire de BOOS et j'ai habité quelques années à DUCLAIR, je connais donc bien cette distance qui doit faire environ 50 Km. Après la seconde guerre mondiale, mes grands parents venaient à Duclair voir la famille qui y habitait. Ils faisaient le trajet à vélo une journée pour l'aller et une autre pour le retour et tout cela avec des enfants. Est-ce que c'est cette vie que vous voulez voir revenir ? (le vélo électrique n'existait pas, je vous l'accorde) Développer le vélo en centre ville, c'est possible mais avec discernement. Quand on habite à 30 km de Rouen, il est impossible de venir en vélo pour un rendez-vous médical par exemple ou même pour travailler chaque jour. Faire 60 Km par jour et faire sa journée de travail, je ne vois pas qui pourrait tenir ce rythme. Il vaudrait mieux prévoir de

grands parkings faciles d'accès et gratuits aux entrées de Rouen et des transports en commun performants. En milieu rural, les trajets quotidiens font rarement 6 Km comme vous le pensez. Les hameaux sont peut-être distants de 6 Km sur les cartes mais au quotidien les écoles sont plus éloignées car vous avez oublié que les classes sont dispersées sur plusieurs communes et les parents mettent leurs enfants au car de ramassage scolaire (même à 3 ans) avec des levers très tôt pour des petits ou les déposent en crèche avant d'aller travailler en général sur Rouen ou aux alentours. Pour info, la seine est une frontière, le bac de Duclair étant peu fiable, le médecin et le pharmacien sont à 15 Km., Ce projet n'est pas du tout à mettre en place en milieu rural. En milieu rural, le vélo est adapté pour les promenades et il y a suffisamment de petites routes bucoliques pour s'y promener le week end. Pas besoin de bitumer les bords de seine comme prévu à moins que les adeptes de votre association ne veuillent pas salir les roues de leur vélo, j'espère que non.. Je suis d'accord avec vous sur l'entretien des pistes cyclables mais toujours en milieu rural, ce sera impossible à mettre en place à moins de passer tous les jours pour faire le nettoyage des déchets que la seine aura déposer lors de la marée haute soit toutes les 6 heures. »

Contribution n°327 (Mairie de Bardouville)

Par Mme AUBRY Béatrice - Déposée le jeudi 18 avril 2024

« Voir la pièce jointe N°42 sur le site d'enquête Publique dématérialisé remis avec ce message. Je rappelle que la Seine à vélo est un projet qui présente des incohérences graves compte tenu du réchauffement climatique et des consignes européennes et gouvernementales : A savoir, tous les français doivent faire des efforts pour protéger la planète mais vous à la métropole détruisez nos espaces naturels en nous faisant croire que votre projet est dans le but de limiter les déplacements polluants. Vous prenez les habitants des communes rurales pour des citoyens arriérés qui ne méritent aucune considération. Vous avez tort car la colère gronde dans les campagnes, vos décisions autocratiques risquent de finir mal. »

Documents : contribution_327_Mairie de Bardouville_1.png, contribution_327_Mairie de Bardouville_2.png

Contributions n°90 et n°329

Par sylvie -Déposée le lundi 15 avril 2024 et 18 avril (Mairie de Bardouville)

« Dans ce grand projet de mobilité de la métropole, il a été intégré le projet de la seine à vélo alors qu'il avait été prévu de lancer une enquête spécifique puisqu'il s'agit d'un projet à l'échelle nationale et européenne. Ce projet de la Seine à vélo a été présenté lors des participations citoyennes en 2023. Il consiste à créer des routes à vélo au plus proche du fleuve pour relier à vélo Paris au Havre ou à Deauville dans le but de développer le tourisme. Nous ne sommes pas contre le projet de La Seine à vélo mais celui ci doit tenir compte des spécificités liées aux zones inondables et à la ruralité. En ce qui concerne le parcours allant de Bardouville à Berville, 2 circuits sont possibles, un en passant par le centre du village d'Ambourville, l'autre, retenu par la Métropole, en suivant les bords de Seine mais en transformant le chemin de halage actuellement enherbé, par un revêtement artificiel. A l'heure où des lois sont faites pour réglementer et réduire l'artificialisation des sols, nous ne comprenons pas cet entêtement à détruire ces sites naturels déjà empruntés par des vélos sans problème particulier. Rappelons que ces digues ont été érigées par nos anciens afin de protéger les terres et les riverains des inondations et des crues de la seine. Après ces épisodes récents de grandes marées qui ont prouvé que l'utilité de nos digues est cruciale et que leur fragilité n'est plus à démontrer, il me paraît important de vous alerter sur les conséquences de ce projet. Pour rappel, lors de cette dernière crue d'avril, à Bardouville, la digue s'est effondrée sur une quarantaine de mètres en emportant une partie de la route provoquant d'importantes inondations dans les propriétés proches de la route reliant La Bouille à Duclair. En effet, Il est prévu de poser un revêtement absorbant sur ce chemin de halage sur une largeur de 3 M environ ce qui consiste à artificialiser la totalité du chemin. Pour cela, il faudra creuser ce chemin avant de poser le revêtement ce qui risquera de fragiliser la digue et les arbres têtards qui longent le marais et le chemin de halage. En tant que riverains, et utilisateurs de cet espace nous avons déjà constaté et signalé lors de la réunion participation citoyenne du 25 mai 2023 des infiltrations importantes à travers les digues. Lors des crues d'avril, nous avons constaté l'aggravation de ces infiltrations sur toute la longueur du parcours du halage allant de l'embranchement de Bardouville jusqu'au passage de la Ruelle à Ambourville. Concernant, le coût de l'investissement de ce projet, la consigne gouvernementale est aux économies importantes. L'utilisation des fonds publics pourrait donc être utilisée afin d'améliorer les infrastructures de transports en commun et non pas pour développer un tourisme rural aléatoire lié au vélo. »

Contribution n°140

Par Fuks Jean-Jacques - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Bonjour, je rejoins totalement la contribution n°90 de Mme Sylvie DECAUX. Il est impératif de tenir compte de la nature des terrains traversés par cette future piste cyclable. Il conviendra de ne pas détruire un environnement déjà fragile en s'entourant d'étude de professionnels experts de ces problèmes environnementaux. »

Contribution n°156

Par FOURNIER, Matthieu - Déposée le mercredi 17 avril 2024

« Le chemin de hallage de la Seine est aujourd'hui suffisamment dense et solide pour permettre des déplacements en vélo dans le cadre d'activité de loisir s'effectuant dans le respect de la nature. Réaliser des travaux est chose aisée, entretenir est bien plus compliqué mais aussi très couteux et en cela la gestion publique d'aménagements nouveaux nous offrent de bien tristes exemples de mauvaises gestions (Un seul exemple : celui des plantations de jeunes arbres; morts en pleine croissance, étranglés, cassés, broyés dans les protections métalliques qui elles-mêmes viendront finir dans la couche végétale du sol, blessant les animaux. Voilà une dépense certaine qui faute d'entretiens est restée sans lendemain, salissant la nature, creusant nos déficits). Les classifications Natura 2000, parc régional des boucles de la seine normande ont pour objectif de protéger l'environnement. Une zone qui part de Bardouville à Berville / Duclair est classée ZNIEFF de type I et II (Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique). Une nouvelle loi européenne a été votée en début d'année 2024 : Zéro artificialisation des zones inondables. Les inondations des 7 au 12 avril dernier devraient nous alerter sur l'utilité des zones naturelles comme bassin de rejet pour les surplus d'eau du fleuve. J'invite nos politiques à être raisonnable : gérez s'il vous plaît NOS finances en bon père de famille et non plus en apprentis sorciers. Une signalisation adaptée suffirait à guider les vélos pour les amener vers les plus beaux itinéraires (notamment les cœurs historiques de villages + retombées économiques) mais aussi les plus adaptés à leur sécurité. La situation financière de la France, l'importance du déficit public et le respect de l'environnement devraient guider nos élus à prendre des mesures de bon sens. Toujours bétonner et aménager de nouvelles structures en réduisant les espace naturels ne pourra pas durer éternellement. Pensez beau, pensez bon, pensez sainement et durablement. »

Contribution n°192

Par PHILIPPE DE SOUSA - Déposée le vendredi 19 avril 2024

« Après consultation en Mairie avec votre agent de la Métropole pour connaître le contenu de ce PDM2035, j'ai compris que la Métropole réfléchissait beaucoup sur la mobilité dans rayon urbain (10km alentour de Rouen) mais peu au delà de cette couronne, sauf peut être avec un plan vélo très ambitieux dans les boucles de la seine, surtout après les derniers évènements, notamment dans mon village Bardouville cela va devenir très compliqué d'autant qu'il est question d'expropriations pour permettre des zones d'épandage de la Seine, et que vous réfléchissiez également à la mise en place d'aires de covoiturages et de lignes de transport en commun. Ce projet manque un peu de bon sens paysan, à savoir que pour éviter à ce que les habitants de la presqu'île ne se déplacent sans cesse et viennent obstruer l'agglomération rouennaise, il est urgent de permettre l'installation de services et commerces de proximité dans nos villages, voire même de motiver certains à le faire, médecin, pharmacie, commerces, aides à la personne, avec une mutualisation sans faille de Bardouville/Anneville/Ambourville, Berville et mem Yville. cela permettra à tous d'être autonome et de ne pas dépendre ni d'un transport routier et encore moins du bac qui manque de fiabilité à beaucoup d'égards. De telles mesures seraient moins coûteuses que celles proposées et plus écologiques en tous points. PDS »

Contribution n°211

Par Cornet Laurence - Déposée le samedi 20 avril 2024

« Habitant aux bords de Seine, et ayant participé aux réunions de la Métropole pour le projet Vélo en Seine, je m'interroge sur l'opportunité d'un tel projet coûteux, surtout sur l'artificialisation du chemin du halage, et les conséquences pour la flore. Un plan B pour permettre la circulation des vélos fut proposé, ceci afin de permettre un passage par les routes des villages concernés. Proposition a priori non retenue... De plus avec les inondations des récentes grandes marées, des priorités d'investissement et d'entretiens réguliers comme les évacuations d'eaux (exutoires, fossés, clapets etc ...) Ces entretiens et investissements divers restent la priorité tant pour les habitants que pour le tourisme sous toutes ses formes. La presqu'île est classée en différentes zones de protection, qui ne doivent pas être sujettes aux déclassements. Pour toutes ces raisons, je reste très dubitative pour le projet Seine à vélo »

Contribution n°215

Par Jean Paul - Déposée le samedi 20 avril 2024

« La Seine à vélo on en parle ? L'enquête publique en cours n'a bénéficié d'aucune communication de nos élus, aucun affichage ni information sur Ambourville mairie annexe d'Anneville serait-ce un oubli ? ou une omission volontaire ? La réunion de concertation à laquelle j'ai assisté fut très superficielle. Le dossier ne correspond pas aux attentes des riverains ! Locataire des marais communaux un responsable de la métropole a pris mes coordonnées pour un éventuel rendez-vous sur le terrain afin de constater la faisabilité. Depuis mai 2023, je n'ai reçu aucun appel ! Je suis sur le terrain au quotidien, force de constater que depuis des années le manque d'entretien n'a fait que fragiliser les digues. Désormais telles des passoires, récemment Bardouville en a fait les frais prochainement quelle portion de digue lâchera ? La presqu'île en subit les conséquences rendant la population vulnérable, isolée et insécurisée : au risque de laisser passer le SMUR appelé pour un arrêt cardiaque d'un administré est inconcevable, aucune garantie du trajet aller-retour et peut mettre en danger l'équipe du SMUR. Etant agriculteur sur le territoire d'Ambourville, mon activité est soumise au respect de réglementation de la zone Natura 2000, du parc de Bretagne ... alors que la vélo route n'a aucune contrainte de ces zones protégées ? Mais que devient le pique-prune ? N'est-il plus cet insecte protégé dans les têtards, saules mis en place par le parc de Bretagne ? Et quid des normes européennes ? La PAC me contraint également au respect des zones spécifiques, pour votre culture les têtards y sont répertoriés et déclarés. Depuis plusieurs années, par manque d'entretien ces têtards se trouvent déracinés lors de tempête ou grande marée... ce projet de vélo route mériterait d'être revu dans son ensemble aucun respect de l'environnement ! Par ailleurs, la piste cyclable peut se faire par le village, ce qui à l'avantage d'offrir un point d'eau pour le ravitaillement des cyclistes ainsi que de découvrir le patrimoine et les constructions atypiques de notre presqu'île, le tout en toute sécurité profitant des infrastructures déjà en place telle que l'éclairage. A l'heure des économies sollicitées par le président de la République, annonce faite par Bruno Lemaire élu de Normandie, appliquons le bon sens en préservant les digues et en les entretenant enfin il serait grand temps de respecter la nature. Le chemin du halage est apprécié par tous les promeneurs par son naturel et sa végétation, ne gâchons pas ce paysage par de l'artificialisation du terrain. Un vélo peut pratiquer en l'état ce circuit, les policiers lors de la dernière Armada l'ont fait en VTT Les fonds publics doivent être utilisés pour l'intérêt de tous, ne vaut-il mieux pas préserver des personnes et leur bien des inondations plutôt que de créer un vélo route pour quelques usagers de mai à octobre...selon les grandes marées qui cette année se termine en mai pour recommencer dès septembre. Faut espérer que des budgets supplémentaires sont prévus pour le nettoyage des berges après chaque grande marée pour la remise en service de cette vélo route, à moins que cette dépense et ce travail ne relèvent de la commune ? »

Contribution n°262

Par Anonyme - Déposée le mercredi 24 avril 2024

« Je ne souhaite pas voir les bords de Seine goudronnés - la verdure doit rester comme elle est - la nature verte ne doit pas être détruite nous devons la garder coûte que coûte - pourquoi la dénaturer avec du goudron. c'est notre époque qui le veut - continuons tous à le faire et en premier en préservant notre nature si belle. »

Contribution n°256

Par Anonyme - Déposée le mercredi 24 avril 2024

« Mr et Mme Lenormand, à Ambourville. J'habite à Ambourville, votre projet Seine à vélo je suis contre laissons la nature telle qu'elle est. Les vélos peuvent prendre un autre trajet n'oubliez pas les bords de Seine sont inondables comment pouvez-vous mettre du béton alors qu'actuellement les vaches s'y promènent, les riverains ont la chance d'avoir cette nature, c'est une énorme erreur de vouloir enlever toute cette nature. Je suis contre pour ce projet. »

Contribution n°275

Par LANNEE JESSIE - Déposée le jeudi 25 avril 2024

« Mon avis concerne le projet de la Seine à vélo sur le territoire des communes Anneville-Ambourville et Berville. Il est prévu de créer une route à vélo sur le chemin de halage entre Ambourville et Duclair. Compte tenu des événements récents à Bardouville où une digue a cédé en créant une inondation majeure je ne comprends pas pourquoi créer une nouvelle route à vélo si près de la Seine. Ce chemin de halage est déjà praticable à vélo même avec de l'herbe. De plus il y a d'autres petites routes parallèles à la Seine qui passent dans le centre des villages et permettent une vue imprenable sur la Seine. Il faut arrêter d'artificialiser nos campagnes. »

Contribution n°285

Par ponty pascal - Déposée le jeudi 25 avril 2024

« Le Plan de Mobilité est un plan ambitieux très richement doté. Ma contribution consistera à relever deux points: Le premier est sur le manque de cohésion et le manque d'uniformité dans le traitement de la mobilité sur le territoire de la métropole. Trop peu de moyens et d'ambitions pour améliorer l'offre de transports dans la ruralité de notre métropole. Le deuxième point, c'est la Seine à vélo. Le principe de la Seine à vélo consiste à circuler au plus près de la Seine. Sur la commune de Berville sur Seine, le trajet prévoit d'emprunter la digue de protection contre les débordements de la Seine. Cette digue est constituée de marne compactée et nécessite régulièrement d'être consolidée (à cause de marées importantes érodant l'édifice). Depuis fort longtemps cette digue est empruntée par les randonneurs, les vététistes, les habitants pour son côté nature; je suis donc opposé à une quelconque artificialisation rendant l'édifice praticable au vélo. La digue n'est pas sur la commune de Berville sur Seine une voie de circulation, elle est un ouvrage de protection contre les inondations!! Nous avons proposé à la MRN un itinéraire passant par le cœur de notre village (premier village avec un point de ravitaillement depuis la Bouille) ainsi qu'un deuxième itinéraire (la digue) en site naturel. Nous souhaitons que la Seine à vélo s'adapte à notre environnement et pas l'inverse. A l'époque de la renaturation et de la sobriété en artificialisation, ce projet est à contre courant de la politique du moment. »

Contribution n°325 (Mairie de Bardouville)

Par Mr et Mme MASSERON - Déposée le jeudi 18 avril 2024

« Se promener au bord de Seine, c'est un bonheur mais cela va-t-il durer ? Les arbres et ce chemin de halage seront fragilisés par ces travaux. Il faut savoir aussi que le chemin de halage construit par nos anciens protègent les riverains des inondations. Ces arbres remarquables sont d'ailleurs protégés et sont très appréciés des promeneurs. Je ne comprends pas pourquoi artificialiser nos magnifiques campagnes (penser à la richesse de la faune et de la flore du bord de Seine) alors que dans toutes les villes de France un programme de REVEGETALISATION est en cours. Habitante d'Ambourville, je marche et discute souvent avec des gens à pieds et à vélo qui aimeraient que ce magnifique paysage ne soit pas détérioré. Vivre au bord de Seine, c'est un choix, il faut aimer la nature, la respecter... Surveiller les crues, alerter en cas de découverte, ramasser des déchets rejetés par le fleuve. Sur Ambourville, il est possible de prendre la route du Village après avoir longé la Seine à Bardouville. La vue est très jolie, on est sur la hauteur et l'on voit rive droite l'Abbaye de Saint-Martin-de-Boscherville. Peut-être serait-il plus utile de relever les berges pour la sécurité de Tous. »

Contribution n°326 (Mairie de Bardouville)

Par Mr FRUCHART Denis - Déposée le jeudi 18 avril 2024

« ma principale préoccupation est la circulation sur la D64 en bord de Seine entre la bouille et Bardouville qui est concernée par le projet « Seine à vélo » ; en effet c'est notre seule route pour nous rendre sur l'agglomération rouennaise pour notre travail, nous l'empruntons quotidiennement et nous nous inquiétons des contraintes de circulation qui vont nous impacter si une voie cyclable est installée, la route étant étroite. Quid des autres possibilités (passage rive droite où il y a déjà un chemin de halage réhabilité) »

Contribution n°328 (Mairie de Bardouville) et n°189

Par M. Aubry Jean-Baptiste - Déposées le jeudi 18 avril 2024

« Dans le projet de Seine à vélo de la Métropole de Rouen Normandie, il est prévu de créer un véloroute sur les berges de la Seine en artificialisant un milieu naturel sensible (Commune de Bardouville, Barville sur Seine). Ce projet va en contradiction avec les actions dont se revendiquent la métropole dans son plan de mobilité (Cf page 14 du PDM de la MRN) : - limiter la consommation d'espaces naturels - préserver les caractéristiques paysagères. - Dans le projet qui a été présenté aux habitants le 25 mai 2023. »

« Malgré le fait que je n'habite plus à AMBOURVILLE j'ai grandi sur le territoire qui va être impacté par le projet de Seine à Vélo de la métropole et j'y est encore des attaches. Après étude de nombreux documents relatif au projet que veut imposer la Métropole aux habitants de la presqu'île d'ANNEVILLE-AMBOURVILLE voici mes remarques : Dans le cadre du projet de Seine à vélo la métropole de Rouen veut créer un véloroute sur les berges de la Seine en artificialisant un milieu naturel sensible (communes de Bardouville, Ambourville, Berville sur Seine). Ce projet va en contradiction avec les actions dont se revendiquent la métropole dans son plan de mobilité (cf page 14 de PDM de la MRN) : - Limiter la consommation d'espaces naturels. - Préserver les caractéristiques paysagères. Dans le projet qui a été présenté aux habitants le 25 mai 2023 le tracé de la Seine à vélo va passer au plus près du fleuve et créer une voie cyclable imperméabilisée sur 3 mètres de largeur ainsi que des parkings d'accès. Le projet de la Métropole se veut un projet écologique mais il va en grande partie traverser des milieux fragiles d'un point de vue physique et écologique. Le marais communal d'Ambourville faisant partie intégrante du parc de Brotonne et classé ZNIEFF sera particulièrement impacté par le projet. Le biotope du marais des bords de Seine se caractérise par des espèces propres aux zones humides mais aussi des espèces se développant sur des pelouses calcicoles (comme on les retrouve sur les coteaux d'Hénouville et d'Elbeuf) sur les digues construites au 19ème siècle avec des remblais de craie. Le projet de Seine à Vélo va bouleverser ce milieu fragile sachant que les zones humides et les pelouses calcicoles sont des milieux en constant recul sur le territoire de la Métropole. Le projet de la Métropole se veut aussi un projet d'intérêt économique pour le territoire, malheureusement le véloroute ne passant pas au cœur des villages aucune activité ne pourra se développer. Le marais d'Ambourville est actuellement

exploité par un agriculteur du secteur pour faire paître ses vaches. Afin de délimiter le véloroute il est donc prévu de mettre une clôture entre le marais et le halage. Le fait de clôturer une bande de 3 mètres le long de la Seine pour faire passer les vélos va non seulement entraîner une perte d'exploitation pour l'agriculteur mais va aussi obliger la commune à entretenir les abords du véloroute (débroussaillage, enlever les feuilles à l'automne, gérer les déchets...). Actuellement le pâturage du chemin de halage permet un entretien des pelouses calcicoles alors que sur d'autres territoires (notamment les côteaux d'Elbeulf et d'Hénouville) les mêmes milieux se boisent progressivement dû à l'abandon du pastoralisme. Une fois encore l'impact écologique du projet est en contradiction avec les aspirations écologiques de la Métropole. Le projet de la Métropole et la mise en place de cette clôture va aussi pénaliser les riverains qui ont actuellement un accès libre à ce halage. Il est aussi à craindre que les travaux de voirie et de clôture sur le halage risquent de fragiliser les digues déjà mal en point comme l'ont montré les événements récents d'avril 2024 dans les communes limitrophes et exposer les riverains à des inondations majeures. Les habitants ont proposé lors de la réunion du 25 mai 2023 un tracé légèrement différent du projet que veut imposer la Métropole. Le tracé proposé passerait par les routes existantes : route des Monts, rue du passage Saint George (Bardouville / Ambourville), route du village (Ambourville / Berville) utilisant ainsi la voirie existante. Ce tracé est en adéquation avec les revendications de la Métropole sur l'utilisation des infrastructures existantes pour limiter l'impact des nouveaux projets. De plus le fait de passer au cœur des villages pourrait davantage permettre le développement économique du territoire. Le projet de Seine à Vélo tel qu'il est voulu actuellement par la Métropole de Rouen n'est pas un projet qui s'inscrit dans un projet de développement durable du territoire qu'il va traverser. Il va avoir un impact négatif sur la faune et la flore et la qualité de vie des riverains. Il sera une charge pour les communes traversées en termes d'entretien sans aucune retombée économique avec des risques majeurs pour les riverains notamment sur la tenue des digues. Pour le moment la Métropole refuse toute concertation avec les riverains. AUBRY JB »

Contributions n°207 et 333

Par AUBRY Jean-yves - Déposée le samedi 20 avril 2024

Les randonneurs ne me démentiront certainement pas, mais s'il est facile de tracer un itinéraire sur une carte, sur le terrain, en dehors des sentiers battus, il est souvent moins évident de le suivre en totalité. Il doit d'adapter aux particularités locales, quitte à être modifié, et non l'inverse. (...)

Nous ne voulons pas nous voir réduit au sort des indiens d'Amérique du nord qui, au 19ème siècle, ont été parqués dans des réserves pour ne pas nuire au développement de la toute jeune nation

Aussi, afin de préserver notre cadre de vie et nos habitudes et d'éviter de nous retrouver entourés de barbelés qui ont une fâcheuse tendance à pousser depuis que le métropole installe des zones de compensations et de renaturation sur la presqu'île, nous avons fait plusieurs propositions aux organisateurs de la réunion de « concertation » du 23.05.23 qui sont restées lettres mortes.

Elles semblent pleines de bon sens et méritent un examen plus attentif à une époque où la défense de la biodiversité est devenu un enjeu majeur de société, plus qu'il ne pouvait l'être au moment de l'émergence de l'idée de la Seine à vélo il y a près de 30 ans, d'autant qu'à l'origine, des modifications d'itinéraires pouvaient être réalisées pour la préservation des écosystèmes ou celle des berges. Ces propositions sont :

- sur le tracé de la véloroute : Au lieu d'endommager gravement des écosystèmes par la création d'une voie nouvelle, l'utilisation de routes, peu passantes, pourraient être une solution. La majorité d'entre elles sont parallèles au tracé de la véloroute et la Seine n'en est pas plus visible dans certains secteurs. Même si d'autres s'éloignent de quelques centaines de mètres de la Seine, elles en offrent des points de vues intéressants.

- sur l'attractivité touristique :

La modification du tracé aura le mérite de faire découvrir les villages et pourquoi pas initier des activités liées à la fréquentation touristique.

En obligeant les cyclistes, ou tout autre utilisateur, à traverser les communes, le commerce local pourra y trouver un intérêt et se développer.

- Sur le plan sécuritaire :

Les cheminements traversant des zones habitées, il sera plus facile pour les usagers de trouver des secours que dans des zones pratiquement désertes. En outre, chaque commune dispose de défibrillateurs.

- Sur le plan économique :

En dehors de la signalisation tant verticale qu'horizontale à mettre en place (une partie de la signalétique est déjà en place), emprunter des voies déjà tracées et bitumées permettra de réaliser d'importantes économies, à l'heure où l'Etat cherche désespérément à en faire pour diminuer le déficit de la France.

Des économies pourront également être réalisées sur les mesures de compensation qui ne seront plus nécessaires.

- Sur de plan écologique :

Plus aucune zone sensible n'étant touchée, il n'y aura pas d'impact négatif sur la biodiversité.

Contribution n°334 (Mairie de Bardouville)

Par Mme Sylvie DECAUX Ambourville - Déposée le jeudi 18 avril 2024

« Il est dommage que dans ce grand plan de Mobilité se soit trouvé noyé le projet National de la Seine à Vélo. Peu de gens sauront y retrouver les informations disséminées dans tous ces documents. Je souhaiterais juste que notre nature soit respectée et que notre halage des bords de Seine de Bardouville à Duclair déjà fragilisé puisse conserver son état naturel. »

Documents : contribution_334_Mairie de Bardouville_1.png

Commentaire de la commission

Les contributeurs sont pour la plupart habitants de la presqu'île ; ils mettent en exergue la fragilité des bords de Seine (digues, marais) et l'environnement.

Le projet est situé en zone Natura 2000 et dans le parc de Bretonne.

La pratique du vélo est possible sur le chemin de halage. Néanmoins, les travaux envisagés pour réaliser le vélo route comme le revêtement, la largeur, la clôture, risquent d'avoir un impact environnemental important. Il est d'ailleurs demandé de conserver l'état naturel du halage. Le coût du projet est souvent cité.

Il est d'ailleurs proposé d'utiliser la voirie existante et la traversée de villages pourrait éventuellement avoir un intérêt économique pour les communes. Certains regrettent que le projet de Seine à vélo ait été intégré dans le PDM.

Sur ces points, et plus globalement sur ce thème, comment la MRN se positionne-t-elle ?

Réponse du pétitionnaire :

La Seine à vélo est un itinéraire inscrit au Schéma National des véloroutes et voies vertes. A termes, l'objectif est de relier Paris au Havre et Deauville pour un linéaire de plus de 500 km (110 sur la MRN). Ce projet traverse 8 départements, concerne 130 communes et engage 16 collectivités maîtres d'ouvrages. Outre l'intérêt national de ce projet supra métropolitain, la Seine à Vélo s'inscrit dans la volonté métropolitaine de développer très fortement l'usage du vélo sur son territoire en privilégiant dès que possible les sites propres pour assurer une sécurité maximale aux usagers les plus vulnérables.

Ce projet s'inscrit dans un processus réglementaire, avec une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) ainsi que d'une demande d'Autorisation Environnementale, au titre du code de l'environnement. Ces deux processus feront l'objet d'enquêtes publiques. Une concertation préalable sur le sujet a eu lieu durant l'année 2023.

Dans un souci d'opérationnalité des procédures administratives, le projet a été scindé en trois grands tronçons :

- à l'ouest, entre Yainville et La Bouille : Demande de DUP et d'Autorisation Environnementale déposées fin 2024 (dossier conjoint) avec pour objectif une enquête publique en avril 2025.
- au centre, entre Sahurs et Belbeuf (aménagement déjà existants) : Pas de procédure
- au sud-est, entre Belbeuf et Saint-Aubin les Elbeuf : Demande de DUP déposée en mars 2024 avec enquête publique en juin 2024 et Demande d'Autorisation environnementale déposée au second semestre 2024 avec pour objectif une enquête publique en début d'année 2025.

Malgré ce découpage « opérationnel », l'étude d'impact nécessaire aux deux DUP concerne la totalité du tracé de la Seine à Vélo sur le territoire métropolitain. L'objectif étant d'appréhender les incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine du projet global.

Concernant le projet, la quasi-totalité de celui-ci sera mis en œuvre sur des portions déjà artificialisées (RD7, RD 6015 et digues le long de la Seine). L'artificialisation des sols sera donc très ponctuelle. Par ailleurs, dans les zones les plus sensibles environnementalement, des enrobés drainant pour une meilleure perméabilité et de couleur ocre pour une meilleure intégration paysagère pourraient être utilisés en fonction de la concertation avec les autorités environnementales et les usagers. Le parcours étant déjà en grande partie ouvert à la promenade modes actifs, très peu d'arbres et/ou massifs seront impactés.

Concernant la fragilité des berges et des digues, il n'est pas prévu d'action globale de consolidation au regard des futures usages et des expertises menées. Des renforcements très ponctuels de berges pourraient néanmoins être nécessaires afin d'assurer la continuité d'itinéraire et la sécurité des usagers.

Enfin, au sujet du choix de l'itinéraire privilégiant le chemin de halage et non les voiries traversantes des villages d'Anneville-Ambourville et Berville-Sur-Seine, une étude relative à la mise en place d'une voie centrale banalisée avait révélée des problèmes de sécurité (différentiel de vitesse, profil sinueux de la voirie, ...).

Analyse de la commission d'enquête

La réponse de la MRN aborde tous les points évoqués. La commission en prend bonne note.

4. OBSERVATIONS DU PUBLIC SUR LES TRANSPORTS EN COMMUN (TEOR, TRAM, BUS)

Dans cette thématique, on dénombre 15 contributions.

Contribution n°7

Par DOMINIQUE - Déposée le mercredi 03 avril 2024

« J'ai consulté le dossier et je souhaiterais faire ajouter une proposition. Un plan de mobilité doit pouvoir assurer une mobilité des plus attractive. Dans de tels plans, il est intéressant de ne pas ignorer certaines liaisons. On parle du F1. Certes il assure une bonne desserte en général mais est-il judicieux d'être obligé de descendre à Rouen pour aller à d'Isneauville à Mont-Saint-Aignan alors qu'en voiture vous mettez minutes ! La métropole n'a-t-elle pas tendance à oublier de desservir des communes de son territoire...Il n'y a pas que la périphérie liée au centre. »

Contribution n°11

Par Anonyme - Déposée le jeudi 04 avril 2024

« 3 idées : Amener le fil jusque la mairie d'Isneauville, ce qui permettrait de relier le centre-ville. Faire passer le fil sur la route de la muette pour permettre aux quelques maisons situées sur la départementale de prendre les transports. Il n'y a aucun trottoir pour marcher jusqu'au centre-ville sur cette route, et il y a un bas coté devant les maisons pour y mettre un arrêt de bus. Au niveau de la rue des communaux, un lotissement a surgi, mais aucun transport devant Ce serait bien que le fil ne s'arrête pas aux boquets mais aille jusque la ferme au fond de la rue des communaux ou il y a plusieurs collègiens »

Contribution n°19

Par Anonyme - Déposée le vendredi 05 avril 2024

« Je suis épileptique je n'ai pas le droit de conduire et dernièrement j'ai pu me rendre compte par moi-même que le bus 43 était vraiment galère à l'aller et au retour et je ne parle pas des périodes de vacances. Un ou deux par heures ce n'est pas suffisant. »

Contribution n°21

Par Miquel Françoise - Déposée le samedi 06 avril 2024

« Je suppose que nous utiliserons de plus en plus les transports en commun, ce qui est une excellente chose. Le tracé du T5 est en cours d'aménagement, ce qui laisse augurer une future utilisation quotidienne. Il reste les personnes qui vivent à la campagne, la je dois dire que c'est complexe. »

Contribution n°23

Par Anonyme - Déposée le samedi 06 avril 2024

« Des bus plus fréquents, notamment le dimanche, et des abribus à chaque arrêt me semble la meilleure solution pour donner envie aux habitants de laisser leur voiture pour utiliser les transports en commun. »

Contribution n°24

Par Anonyme - Déposée le samedi 06 avril 2024

« Il serait bien d'avoir un transport en commun qui relie Houpeville à Montville et ses communes environnantes. ... il y a un lien en transport en commun possible vers Mont saint aignan (le 43) mais pas vers ces communes, il me semble... »

Contribution n°25

Par Anonyme - Déposée le samedi 06 avril 2024

« Habitant Mont Saint Aignan Colbert je déplore de ne plus pouvoir me rendre à Saint André en bus, dans la même commune, sauf à prendre 2 bus ce qui prend une heure au lieu de 15mn avant. D'autre part les travaux rive gauche qui durent des mois voire des années font perdre un temps fou et ont des conséquences sur ma santé. Bref nous sommes vraiment pas satisfaits des transports en commun depuis septembre 2023.»

Contribution n°26

Par Anonyme - Déposée le samedi 06 avril 2024

« Très peu de bus le dimanche ou pas du tout... Il est encore impossible de se passer de la voiture à Rouen. »

Contribution n°40

Par Anonyme - Déposée le mercredi 10 avril 2024

« Très bon maillage en centre en particulier aux heures de pointes ; pour les bus, les voies réservées particulièrement efficaces. Principal point noir la desserte du zénith post concert/ événement qui est très insuffisante »

Contribution n°138

Par Agim Lekaj - Déposée le mardi 16 avril 2024

« Bonjour, Les transports en communs ne sont pas assez fréquents et les trajets sont trop longs pour que les gens abandonnent leurs voitures. J'habite Grand-Couronne. Il faut 1h de bus pour aller à Rouen, (13km) alors qu'il faut 20 minutes en voiture. La différence est trop importante pour que les comportements changent. Il faudrait des trajets plus directs. »

Contribution n°164

Par Anonyme - Déposée le mercredi 17 avril 2024

« Beau projet il faut penser à développer l'axe du boulevard industriel en transport en commun pour se rendre au sein des différentes entreprises présentes sur ce secteur. »

Contribution n°214

Par Anonyme - Déposée le samedi 20 avril 2024

« Transformer la ligne T1 en Tramway. Maintenir les lignes T2 et T3 en TEOR, en les faisant passer par la voie routière avec des voies réservés. Prolongé la ligne T4 jusqu'au Technopôle du Madrillet »

Contribution n°228

Par Anonyme - Déposée le lundi 22 avril 2024

« Mettre en place un transport collectif type allo bus entre Les Essarts et le CHU de Oissel. »

Contribution n°241

Par Florian - Déposée le mardi 23 avril 2024

« Bonjour, Voici les éléments de réflexion que je vous propose : - élargir les horaires de « pointe » - en horaires de pointe laisser des rotations « normales » y compris en période de congés scolaires hors période estivale - créer plus de liaisons « banlieue - banlieue » - créer plus de liaisons Est-Ouest - synchroniser le besoin en transports avec les événements (concerts au zénith...) pour y aller comme pour en revenir »

Contribution n°269

Par Tenier Sylvain - Déposée le mercredi 24 avril 2024

« Alors que la communication autour des mobilités ne fait qu'augmenter, force est de constater que pour les communes périphériques comme Houpeville il est de plus en plus compliqué de se passer de voiture. AVANT - Ligne 43 directe jusqu'à la gare - Ligne 35 pour rejoindre Notre Dame de Bondeville en 10 min - TEOR + Gare de Maromme accessibles - 3 bus par heure en heure de pointe MAINTENANT - Ligne 43 limitée à 2 bus par heure en pointe. - Pas de bus pour Notre Dame de Bondeville - Pas de bus pour se rendre en gare tôt le matin ou en revenir le soir - voiture obligatoire pour les trajets en journée vers Paris Un retour d'expérience lorsque je travaillais au technopole - Prolongement du 27 à la gare de Saint Etienne MAIS - Sabotage systématique de l'interconnexion train / bus - le bus partait lorsque le train arrivait; perte de temps équivalente au temps gagné en ne prenant pas le métro - Suppression du dernier 43: impossibilité de rejoindre Houpeville en partant du Technopole après.. 17h30 Quelques suggestions - mise en place d'un transport à la demande en matinée/soirée/weekend lorsque le 43 ne circule plus - Retour du 35 vers Notre Dame de Bondeville - Retour du 43 vers la gare - Mise en place d'une liaison correcte et sécurisante vers le bassin d'activité d'Isneauville - via l'église puis le terminus du F1 - Sécurisation d'un parcours vélo vers la vallée du Cailly puis Rouen - Passage à la demi-heure du train (RER métropolitain?) Maromme > Elbeuf »

Commentaire de la commission

En général, il est demandé davantage de liaisons de transports collectifs entre les communes de la MRN telles que Isneauville, Mont Saint Aignan, Mt St Aignan Colbert et le quartier St André : Qu'en pense la métropole ? Est-il prévu une offre supplémentaire notamment sur les communes d'Isneauville et de Mont Saint Aignan ? Il est aussi évoqué la demande d'une ligne de TC entre Houpeville et Montville.

La ligne F1 interpelle beaucoup les contributeurs. La MRN a-t-elle prévu d'adapter son tracé pour être en cohérence avec les besoins identifiés dans les contributions ? D'après les contributions, différentes transformations seraient possibles comme la ligne T1 en tramway, le maintien des lignes T2 et T3 en Teor, le prolongement de la ligne T4, ou encore la mise en place d'une liaison correcte et sécurisante vers le bassin d'activité d'Isneauville - via l'église puis le terminus du F1

Quelle réponse apporter à l'inadaptation des rotations de la ligne de bus n°43 ?

Certains demandent le développement des transports en commun sur l'axe du boulevard industriel et suggère la mise en place d'un transport à la demande en matinée/soirée/weekend lorsque le 43 ne circule plus, le retour du 35 vers Notre Dame de Bondeville, le retour du 43 vers la gare.

Un autre point d'inquiétude est à mentionner. Il s'agit de la complexité des TC en milieu rural. Est-ce que la MRN est sensible à la différence de traitement entre les transports collectifs en centre urbain et les transports collectifs en milieu rural ? Comment envisage-t-elle de tenter d'y remédier ?

L'absence de desserte le dimanche, en sortie de spectacle en soirée ainsi que l'absence parfois citée d'abribus sont-elles prises en compte par la MRN ? La MRN est-elle consciente des insuffisances de transports collectifs lors d'évènements ? Quelles solutions a-t-elle déjà mis en place ?

Des contributeurs demandent la mise en place d'un Allo bus ou Filor : LES ESSARTS/CHU OISSEL.

Il est aussi envisagé la sécurisation d'un parcours vélo vers la vallée du Cailly puis Rouen ou encore le passage à la demi-heure du train (RER métropolitain ?) Maromme > Elbeuf

Réponse du pétitionnaire :

Pour rappel, un « saut d'offre » important a été permis grâce la recomposition du réseau 2022 :

- 10 millions d'offre annuelle supplémentaire,
- un meilleur quadrillage du territoire,
- 4 nouvelles lignes FAST.

- une meilleure amplitude horaires des lignes TRAM, TEOR et FAST.

En complément, une nouvelle ligne TEOR T5 sera mise en service fin 2025, permettant de relier la rive gauche au campus de Mont Saint-Aignan, via le quartier Flaubert.

Le secteur d'Isneauville est aujourd'hui desservi par 2 lignes de transports en commun, la ligne FAST F1 et la ligne 37 en rabattement sur la F1. Le prolongement de la ligne F1 dans le centre-ville d'Isneauville est un sujet récurrent auquel la MRN a démontré l'infaisabilité technique auprès des élus communaux.

La trame viaire ne permet pas le passage d'un bus articulé (largeur de voirie et zone de retournement). Par ailleurs, le prolongement de la ligne F1, la plongerait dans la congestion quotidienne en amont et aval du rond-point d'Isnel, remettant en cause fortement son attractivité. Depuis la mise en place de cette offre, peu d'usagers sur la 37 malgré une correspondance efficace. Les usagers préférant se rabattre en modes actifs où via le P+R Plaine de la Ronce.

Concernant Mont-Saint-Aignan, il s'agit d'une des communes de la première couronne les mieux desservies par le réseau structurant : 1 ligne TEOR T1 (arrivée du T5 en 2026), 3 lignes FAST, 3 lignes régulières. Depuis la recomposition 2022, la MRN et la commune estiment l'offre attractive et performante.

Concernant Houpeville, la commune est aujourd'hui desservie par la ligne régulière 43 (1 bus toutes les 30 mn en heure de pointe – 24 allers retours quotidiens), et cela malgré son statut de « petite commune » (= 4 500 habitants).

Cette liaison permet de rejoindre directement Mont-Saint-Aignan et la Vallée du Cailly à Maromme, et Rouen en correspondance avec les lignes structurantes vers Rouen (F2 (vers la gare de Rouen), F7 et T1) ainsi que la Vallée du Cailly au niveau de Déville-lès-Rouen (F8).

En correspondance depuis plus de 20 ans en direction de Rouen, celle-ci a été améliorée lors de la recomposition 2022. En effet, pour certains horaires en heures de pointes, l'arrivée de la ligne 43 a été coordonnée aux horaires de départ de la T1 au niveau de la Place Colbert à Mont-Saint-Aignan. Pour ces liaisons « coordonnées », le temps de parcours entre Houpeville et Rouen (Théâtres des arts) est de 35 mn.

En complément de cette offre régulière, Houpeville est desservie par 2 lignes scolaires (seulement en HP), ouvertes à tous les usagers.

Concernant la mise en place du transport à la demande quand la 43 ne circule pas, il est rappelé que l'amplitude horaire du Filo'r (6h30 – 19h30) est inférieure à la 43 (6h50 – 20h00) et qu'il n'y pas de transport à la demande le dimanche. Montville étant hors du ressort territorial de la MRN, une liaison vers Montville est de compétence régionale. Néanmoins, la MRN juge la demande insuffisante et ne justifiant pas une offre de transports en commun.

La desserte entre la Vallée du Cailly et les plateaux Nord était anciennement possible via les lignes 8 et 35 (ligne de taxis bus très peu fréquentée). Lors de la recomposition, le choix a été de construire le réseau autour d'une ligne forte, la F8 et de rabattre efficacement les lignes régulières. Depuis cette mise en place, sur ces mêmes OD, on constate une augmentation de la fréquentation de 115%. En complément, 2 lignes scolaires (ouvertes à tous les usagers) permettent la liaison entre Houpeville et la Vallée du Cailly.

Concernant le secteur du boulevard industriel, celui est aujourd'hui desservi par la ligne 33. La recomposition 2022 a permis un meilleur quadrillage de la rive gauche (F6 et 41) et l'optimisation de la correspondance avec le réseau structurant (TRAM, F3 et F7).

Par ailleurs, la desserte des zones industrielles est un sujet complexe : horaires décalés, trame viaire inadaptée, un foncier particulier (entreprises sur de grandes emprises foncière), imposant souvent des cheminements piétons assez conséquent entre l'arrêt de bus et le site du travail.

A l'échelle urbaine et de la première couronne, qui concentre la quasi-totalité des événements en soirée, une très grande partie des salles de spectacles, lieux culturels et établissements sportifs sont desservis par une offre structurante de transports en commun (TRAM/TEOR/FAST). L'amplitude en soirée est donc adaptée puisque allant au minimum jusqu'à minuit pour ces différentes lignes.

Concernant les abris bus, outre le référentiel métropolitain des abris bus (TC.02-2), la MRN souhaite aller encore plus loin avec la construction d'un plan pluriannuel d'investissement d'abris bus. L'objectif fixé sera la mise en service d'une cinquantaine d'abris bus par an, avec une attention particulière dans le périurbain. Pour information, 35% des 2 400 arrêts de bus sont déjà abrités.

Sur le secteur des Essarts et de l'hôpital de Oissel, une étude est en cours en vue d'améliorer la desserte de l'hôpital et de l'école de police. Le secteur des Essarts est aujourd'hui desservi par la F9 et la ligne G, en correspondance avec la F6 et la F9.

Le devenir des lignes TEOR (passage en TRAM, prolongement, ...) appartient à une réflexion plus globale sur l'évolution de l'architecture du réseau de transport en commun structurant (Tramway/TEOR) dans son ensemble, de manière à allouer les moyens où la demande est plus importante. Une étude d'opportunité est en cours afin d'arrêter un scénario global d'évolution qui pourra par la suite être confirmée en faisabilité, afin de considérer les contraintes infrastructurelles.

En parallèle, la Métropole mène actuellement une étude sur le devenir de la desserte des territoires peu denses : armature de la desserte en TC, rabattement vers/ depuis lignes express, réseau express de covoiturage, autopartage, voies réservées, ...

Enfin, le pétitionnaire souhaite rappeler que l'offre (fréquence et amplitude) n'est pas la seule condition de l'attractivité d'un transport collectif. C'est l'adéquation entre un besoin, une offre et une qualité de service (visibilité, lisibilité, ponctualité, régularité, confort à bord, ...).

Augmenter simplement l'offre sans s'interroger sur la mise en place d'aménagements efficaces, souvent au détriment de la place allouée à la voiture individuelle serait donc inefficace.

Analyse de la commission d'enquête

La réponse de la MRN aborde tous les points évoqués. Elle rappelle les études en cours et à mener ainsi que les impératifs qui gouvernent la création de nouvelles lignes de transports collectifs, à savoir les exigences d'adéquation « entre un besoin, une offre et une qualité de service (visibilité, lisibilité, ponctualité, régularité, confort à bord, ...) ». Elle reste ainsi à l'écoute des évolutions en termes de besoins et d'offres de transports collectifs à renforcer ou à créer dans l'avenir, ce qui démontre la dynamique attendue du plan de mobilité.

5. OBSERVATIONS DES ASSOCIATIONS CPTC (comité pour les transports en commun) et RUE DE L'AVENIR

Contribution n°224

Par Champeaux Bernard -Déposée le dimanche 21 avril 2024

« Contribution des associations CPTC (comité pour les transports en commun) et Rue de l'Avenir. Nos associations approuvent pleinement les objectifs du Pdm : une évolution des pratiques de mobilité se traduisant par un rééquilibrage des parts modales en faveur des mobilités actives et des transports collectifs. Elles s'inquiètent toutefois du caractère parfois hésitant du plan d'actions, notamment quant aux projets de développement du réseau de tramways, à défaut desquels il nous semblerait difficile d'atteindre les objectifs fixés (18 % de part modale). Le détail de nos analyses et de nos propositions figure dans le document joint. »

Documents : contribution_224_Web_1.pdf

Contribution n°332 (Métropole Rouen Normandie)

Par Associations Comité pour les Transports en Commun dans la Métropole Rouennaise (CPTC) - Déposée le lundi 25 mars 2024

« Nos associations approuvent l'ambition affichée par le PDM : réduire la place de l'automobile en ville, faciliter les mobilités actives, accroître la part modale des transports en commun (13 -> 18%). Elles regrettent cependant que le plan d'actions ne soit insuffisant pour atteindre de tels objectifs. Elle formule de nombreuses propositions qui permettent de plus XXX atteindre ces objectifs, consignés dans un document accessible sur le site e l'association CPTC (cptc-rouen.fr). Elles soulignent notamment l'absolue nécessité d'étendre le réseau de tramways, XXX XXX à l'accession à 18% de parts modales. Elles donnent XXX un avis favorable au projet en attendant de la Métropole qu'elles y intègrent les suggestions permettant d'assurer le succès ». 25/03/2034. Cf. Annexe 1

Documents : contribution_332_Métropole Rouen Normandie_1.jpg, contribution_332_Métropole Rouen Normandie_2.PDF

Commentaire de la commission

Les associations CPTC et Rue de l'Avenir sont pleinement favorables aux objectifs ambitieux déclinés dans le PDM de la MRN mais elles émettent plusieurs réserves quant à la capacité du plan d'actions proposé à atteindre ces mêmes objectifs.

*** Au niveau du diagnostic :**

- Manque d'éléments de comparaison avec les autres métropoles de dimension analogue.
- Faiblesse de l'analyse des mobilités ferroviaires et périurbaines.
- Absence d'un point sur la dégradation de l'offre chemin de fer.

*** Au niveau de la stratégie :**

- Nécessité d'ancrer des « centralités de proximité » autour des principales stations de transports (concentration de l'habitat, des activités et des services sur les axes forts de mobilité).
- Objectifs de répartition modale envisagés par le CPTC horizon 2050 :
- Voiture privée : 20 %
- Voiture partagée : 10 %

- Transport en commun : 20 %
- Vélo/EDP : 20 %
- Marche : 30 %
- Besoin d'une forte densification du maillage en lignes de tramways (plusieurs dizaines de km) pour atteindre les objectifs du PDM. Pour exemple : Strasbourg 68 km de tram, 102 rames, 72 millions de voyages/an Rouen :18 km, 27 rames,19 millions de voyages/an
- Nécessité de plus et mieux redistribuer l'espace public : végétalisation, renaturation et création de « Magistrales piétonnes »
- Affirmer son opposition à la gratuité des transports en commun mais réfléchir à une tarification solidaire et lutter pour davantage d'inclusivité.
- * Au niveau du plan d'action :
- Transport en commun :
- Montée en gamme globale du réseau de bus :
- Transformer les 1ères lignes TEOR en Tramway
- Dynamiser les lignes FAST
- Plus de cadences pour les lignes moyennes (tous les 10 mn).- Soutien à la mise en place du SERM qui ne pourra fonctionner que lorsque les nouvelles voies de la LPN et la nouvelle gare St Sever seront opérationnelles. - En attendant : promouvoir l'intégration tarifaire (titre transport ASTUCE aussi pour le train dans le périmètre de la Métropole), augmenter les cadences des trains sur les heures de pointes, créer de nouvelles haltes (entre Oissel et Elbeuf St Aubin par exemple).
- Stationnement : Demande d'un programme de décroissance de l'offre de stationnement :
- Induire une culture du stationnement partagé (base de données, Comité du stationnement, mutualisation des offres de stationnement, stationnement résidentiel reporté
- Trouver des solutions qui permettraient d'invisibiliser l'automobile en ville.
- Voiture : Réduire la présence et l'usage de la voiture en ville (passer de 45 % à 25 % à Rouen et de 61 % à 45 % dans la Métropole) en mettant en place :
- Le covoiturage
- L'autopartage
- Les taxis collectifs
- Un réseau routier optimisé (ex : tête Nord du pont Flaubert)
- Une gestion et une régulation des trafics optimales (hiérarchisation du réseau routier).
- Mise en place une stratégie de l'électromobilité.
- Intermodalité et inter-territorialité :
- Infrastructures de rabattement :
- Démultiplier les parkings-relais, en particulier aux abords des gares ou sur les lignes NOMAD (Martainville par ex).
- Repérer les lieux « fédérateurs » de mobilité (LFM).
- Mettre en place une politique intermodale du vélo.
- Réfléchir à un déplacement de la gare routière (transfère vers le site de la future gare St Sever à envisager ?).
- Amplifier le schéma inter-territorial de covoiturage qui est encore très marginal.
- Elargir le syndicat mixte ATOUMOD aux utilisateurs des bus NOMAD.
- Logistique :
- Ecrire et signature d'une charte de la logistique durable.
- Régulation de la circulation et du stationnement des livraisons.
- Mise en place d'une cyclo-logistique.
- Mise en place d'une logistique de proximité.
- Retour à une logistique fluviale.
- Préservation du patrimoine ferroviaire existant pour accentuer le transport du fret.
- Promotion des logistiques innovantes (transport en drone par exemple).
- Accompagnement :
- Etoffer l'offre : le MaaS (compte services mobilités), le PdMe (boîte à outils à destination des entreprises), le PACTE (actions pédagogiques au sein du Pavillon des Transitions).
- Donner plus de lisibilité aux Ambassadeurs de Mobilité
- Mettre en place un « bureau du temps »
- Accompagner les ménages dans leur démarche de dé-motorisation
- Créer un réseau de « maisons de la mobilité »
- Accompagner les entreprises pour une utilisation plus forte du fret ferroviaire.

- Mobilité inclusive : Il faut accroître la mixité sociale dans les transports en commun en mettant en place une tarification plus solidaire, en accompagnant les personnes les plus précaires, en mettant en place une signalétique claire et en assurant un transport confortable et sécurisé.

* Au niveau du financement : Le CPTC souligne l'effort financier important fait par la Métropole pour porter son PDM mais elle estime que certains points seront insuffisamment dotés : le ferroviaire, le tramway, les dessertes périurbaines, l'auto-partage, la tarification solidaire et l'information aux métropolitains.

Quelle est la position de la MRN sur ces thèmes ?

Réponse du pétitionnaire :

Le pétitionnaire considère que la majorité des réponses sur ces différents points ont été apportées au travers des réponses à des précédentes contributions ; si ce n'est pas les cas, des compléments sont apportés sur ces points spécifiques. Certaines remarques d'ordre très général sont par ailleurs déjà prises en considération dans le projet de PDM qui propose des actions ad hoc.

En complément, le pétitionnaire souhaite préciser 3 points :

- Lors de la concertation préalable de la révision du PDM, les associations ont pu partager leurs visions et propositions. Nombreuses d'entre elles sont représentées au sein du Comité des Partenaires Mobilité et ont participé à la révision du PDM ainsi qu'à la formalisation de l'avis de celui-ci (contributions annexées à l'avis du CPM).

- Des questions très localisées trouveront leurs réponses à travers la gestion opérationnelle d'un projet que le PDM n'a pas vocation à résoudre de par son échelle et sa fonction de cadre stratégique des politiques de mobilité. Ces questions sont cependant bien enregistrées par la Métropole, et seront donc prises en considération lors du déploiement opérationnel des projets.

- Des études stratégiques sont en cours, avec une technicité complexe, imposant la mobilisation de multiples partenaires, sur des temps plus ou moins longs, à associer à des trajectoires financières, interrogeant le système de mobilité dans toutes ses dimensions. Au-delà des concertations spécifiques à ces projets, pour lesquelles seront conviées les associations, le PDM ne saurait en anticiper les conclusions. Ces études majeures concernent :

- *Le Service Express Régional Métropolitain / LNPN-Nouvelle Gare*

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

- *Le Schéma d'évolution du réseau de TCU structurant 2035 (Tram – TEOR - Tram-train)*

• Etude de faisabilité desserte de la Nouvelle Gare, dont 4ème branche de tramway et desserte directe entre les 2 gares.

• Devenir du réseau structurant, dont évolution des lignes TEOR (tracé, passage en TRAM, véhicules, alimentation, ...).

• Opportunité d'un tram-train en lien avec le projet SERM et LNPN.

- *La mobilités collectives en zone peu dense*

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

- *Le devenir de la Tête Nord du Pont Flaubert et de l'A150*

• Des études stratégiques sur les mobilités et sur l'axe A150.

• Etudes techniques sur la tête nord du Pont Flaubert et les ouvrages de l'A150.

• Sur l'A150, études voies réservées covoiturage, transports collectifs) vers Rouen, et d'une 3e voie véhicule lent vers Barentin.

D'autres démarches sont en cours pour mettre en œuvre une politique concertée et globale sur l'intermodalité à l'échelle de la Métropole mais également du bassin de mobilité rouennais :

- Mise en place d'un groupe de travail sur le covoiturage entre la Métropole et les EPCI voisins, avec l'enjeu d'harmoniser les services (applications) et de compléter les infrastructures (dont aires de covoiturage)

- Stratégie P+R en cours de déploiement, avec objectif de créer 3000 places supplémentaires. Une veille foncière a d'ores et déjà été mise en place pour déterminer la localisation des futurs équipements, certains sites ayant déjà été identifiés pour démarrage des démarches préalables.

Une prochaine révision du PDM sera l'occasion d'intégrer le résultat de ces études majeures.

* Diagnostic :

Le tome diagnostic sera enrichi :

- D'une comparaison avec les autres métropoles, dans les limites de ce type de comparaisons qui peuvent biaiser les analyses considérant disparités des territoires
- D'une analyse consolidée sur les mobilités ferroviaires et périurbaines

* Stratégie :

La stratégie du PDM sera consolidée sur le volet mobilité/aménagement afin que cet enjeu puisse pleinement se traduire dans le SCOT-AEC et le PLUi en cours d'élaboration.

* Plan d'actions :

- Logistique

La charte métropolitaine de logistique urbaine durable, co-construite avec les acteurs économiques et institutionnels et les citoyens du territoire, qui sera proposée à l'approbation du Conseil Communautaire du 17/06/2024, contient 4 axes stratégiques et 13 actions :

Axe stratégique 1 : Améliorer le fonctionnement de l'espace public (EP)

EP1 - Faire évoluer et appliquer la réglementation de livraison des marchandises en ville

EP2 - Améliorer les conditions de stationnement et de livraison des professionnels

Axe stratégique 2 : Accompagner le report modal et la décarbonation (MOD)

MOD1 - Poursuivre le développement de la cyclo-logistique

MOD2 - Faire émerger des solutions de logistique urbaine fluviale

MOD3 - Accompagner la décarbonation de la livraison de marchandises en ville

Axe stratégique 3 : Mieux organiser les flux (FL)

FL1 - Penser l'organisation foncière du territoire pour favoriser la logistique urbaine durable

FL2 - Améliorer la connaissance des flux logistiques

FL3 – Développer le maillage de consignes

FL4 - Développer de nouvelles solutions logistiques en faveur des circuits courts alimentaires

FL5 - Améliorer la boucle de recyclage et favoriser l'économie circulaire

Axe stratégique 4 : Informer et sensibiliser (IS)

IS1 - Sensibiliser aux impacts de la logistique urbaine

IS2 - Améliorer l'image et les conditions de travail des professionnels de la logistique urbaine

IS3 - Utiliser le levier de la commande publique en faveur de la logistique urbaine durable

Ainsi, l'ensemble des thématiques soulevées par cette contribution sera traité lors des groupes de travail thématiques visant la mise en œuvre opérationnelle de ces actions en faveur de la logistique urbaine durable sur le territoire métropolitain, à partir de l'adoption et de la signature de la charte. Cette charte métropolitaine de logistique urbaine durable a été présentée aux membres du CPM le jeudi 16 mai 2024.

* Financement :

La Métropole Rouen Normandie fait aujourd'hui face à un mur financier en termes d'investissement et demande de disposer davantage de leviers de financement de la mobilité décarbonée. À ce titre, elle souhaite le rehaussement du plafond du Versement mobilité (VM) (2 % aujourd'hui), comme cela a été fait pour l'AOM francilienne qui bénéficie, pour l'essentiel de son territoire, d'un taux de VM de 3,20 %.

La contribution commune du CPTC et de Rue de l'avenir a été transmise au prestataire en charge des réflexions sur le devenir du réseau de transports en commun structurant en 2035.

Il s'agit d'un doublon de la contribution n°224. Les annexes déposées sont identiques.

Analyse de la commission d'enquête

Les associations ont été intégrées à la concertation en amont du projet et ont pu s'exprimer à nouveau pendant l'enquête publique. La MRN prend bien en compte les différents points abordés par cette association. En parallèle, la MRN est confrontée à une réalité financière difficile, ce qui la contraint à prioriser ses actions.

6. OBSERVATIONS DE L'ASSOCIATION SOS GARES

Contribution n°3 (Email)

Par Jean-Louis Dalibert pour SOS Gares Déposée le jeudi 28 mars 2024

« Lors de sa participation au Comité des Partenaires Mobilités du Conseil de Développement Durable de la Métropole l'association SOS Gares a pu constater que ce nouveau plan de mobilité vise à rééquilibrer les modes de transport au sein de la Métropole, prévoyant une hausse de 50% de l'utilisation des transports en commun, avec l'utilisation du train comme mode de déplacement urbain à travers la mise en place du Service Express Régional Métropolitain. La possibilité de développer un réseau ambitieux sur les cinq branches de l'étoile ferroviaire de Rouen, à plusieurs horizons

de temps, pré et post Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) est ainsi actée dans le document et nous nous en félicitons, notre contribution aux réflexions et aux réunions du CPM n'y étant pas pour rien.

Le SERM devra permettre d'aborder les mobilités de façon multimodale et proposer une offre de service qui pourra organiser la mobilité à toutes les échelles en assurant l'interconnexion de tous les modes de transport: trains, bus, mobilités actives et partagées et l'interopérabilité des services d'information voyageurs et de billetterie jusqu'à l'intégration tarifaire. Outil majeur de la transition écologique (un train peut transporter 300 voyageurs toutes les heures, un bus c'est 30 et une voiture 4), le SERM doit se développer également en tenant compte des enjeux du fret ferroviaire. Nous pensons que dans ce domaine le PDM tel qu'il est rédigé actuellement ne prend pas suffisamment en compte la nécessité de développer le fret ferroviaire pour le transport des marchandises, dans une Métropole où est implanté le triage SNCF de Sotheville-les-Rouen, qui était un des plus grands d'Europe au moment où il fonctionnait au maximum de ses capacités et où est implanté le Port de Rouen qui est le premier port céréalier d'Europe. Nous souhaiterions donc que soit élaborée une fiche action supplémentaire consacrée au fret ferroviaire et qu'elle soit nommée de la manière suivante : "LOG-2- Des infrastructures ferroviaires au service du report modal."

De la même manière que la fiche action LOG-02-05 "Des infrastructures portuaires au service du développement du report modal " se propose de développer la multimodalité depuis et vers la Seine, nous proposons qu'une fiche action détaille le travail qui pourrait être engagé avec SNCF Réseau, l'Etat et la Région Normandie pour favoriser un réel report modal vers le ferroviaire et réduire les importantes nuisances liées au transport routier (Rappelons que l'Etat s'est engagé à doubler la part du fret ferroviaire dans le cadre de la loi Climat et Résilience du 22/8/2021). C'est ce que relevait le CESER dans sa note de mai 2023 sur les priorités régionales en matière de transport ferroviaire en proposant pour le fret 4 priorités: -libérer des capacités pour le fret sur les lignes existantes (notamment vers l'Ile-de-France avec la LNPN, Rouen-Le-Mans-Tours,...) -poursuivre les aménagements concernant un transfert modal rapide dans les zones portuaires -relancer le wagon isolé avec remise à niveau de la chaîne de transport: embranchements particuliers et de zones, opérateurs de proximité, zone de triage (sur le port le nombre d'embranchements existant constitue un élément clé) -développement du ferroutage au départ des ports normands avec création de "landbridge" (ponts terrestres de transit fret à développer via le mode ferroviaire) Compte tenu de tous ces éléments, je vous transmets ci-joint une note de SOS Gares récapitulant les éléments qui nous semblent essentiels à prendre en compte pour l'élaboration de cette fiche action pour laquelle nous vous proposons également une rédaction. Je vous transmets également en pièce jointe la note du CESER sur les priorités régionales en matière de transport ferroviaire." avec les 3 pièces jointes. »

Documents : contribution_3_Email_1.odt, contribution_3_Email_2.pdf, contribution_3_Email_3.pdf

Contributions n°9 et 10 (Email)

Par Jean-Louis Dalibert pour SOS Gares - Déposée le vendredi 29 mars 2024 (contribution 9) et Déposée le mardi 02 avril 2024 (contribution 10)

Commentaire de la commission d'enquête

Les contributions 3, 9 et 10 sont réunies car dans les contributions 9 et 10, SOS GARE dépose à nouveau les éléments de la contribution n°3. Cette association souhaite simplement que la partie où elle indiquait qu'il y avait un problème de réception, soit enlevée. Dans la contribution n°3, SOS GARE se félicite de l'utilisation du train comme mode de déplacement urbain (SERM). Elle considère que le SERM doit se développer également en tenant compte des enjeux du fret ferroviaire. D'après elle, le PDM ne prend pas suffisamment en compte la nécessité de développer le fret Ferroviaire pour le transport des marchandises.

4 Observations :

- 1 - Demande l'élaboration d'une fiche action supplémentaire consacrée au fret ferroviaire nommée : "LOG-2-Des infrastructures ferroviaires au service du report modal".
- 2 - Demande que pour la fiche action LOG-02-05 "Des infrastructures portuaires au service du développement du report modal" se propose de développer la multimodalité depuis et vers la Seine, la fiche action détaille le travail qui pourrait être engagé avec le Réseau SNCF, l'Etat et la Région Normandie pour favoriser un réel report modal vers le ferroviaire et réduire ainsi les nuisances du transport routier.
- 3 - Demande de poursuivre les aménagements concernant un transfert modal rapide dans les zones portuaires.
- 4 - Demande de développer le ferroutage au départ des ports normands avec création de "Landbridge".

L'association joint à son propos trois documents dont le pétitionnaire prendra connaissance pour y répondre. Quelle est la position de la MRN sur ces thèmes ?

Réponse du pétitionnaire :

Le volet fret sera d'une manière générale consolidé, en considération de l'ensemble des contributions sur le sujet mais dans la limite des possibilités d'actions de la Métropole qui n'est ni gestionnaire d'infrastructure portuaire, fluviale ou ferroviaire, ni opérateur de transport de marchandises.

Les régions ont un rôle majeur à jouer. La Métropole Rouen Normandie est mobilisée pour favoriser la traduction locale de la stratégie logistique régionale de la Région Normandie, issue du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDET).

Cette stratégie poursuit l'objectif de promouvoir un espace logistique cohérent et une organisation des transports de marchandises optimisée au service du développement économique, de la transition énergétique et de l'aménagement durable autour de 3 axes :

- Consolider la place de la logistique dans le développement économique de la Normandie,
- Promouvoir un accueil structuré des activités logistiques dans des zones dédiées,
- Améliorer la performance des infrastructures et des équipements d'intermodalité rail-route-fleuve,

A ce titre, l'organisation et la polarisation de la logistique autour des terminaux multimodaux et l'inscription des emprises foncières nécessaires dans les documents d'urbanisme est un enjeu pour la Métropole.

Analyse de la commission d'enquête

Les associations ont été intégrées à la concertation en amont du projet et ont pu s'exprimer à nouveau pendant l'enquête publique. La commission prend note de la réponse de la MRN. Cette problématique ferroviaire implique de multiples partenaires dont l'Etat et la Région.

7. OBSERVATIONS DE L'ASSOCIATION EFFET DE SERRE TOI-MÊME

Contribution n°304

Par Association Effet de Serre Toi-Même - Déposée le vendredi 26 avril 2024

« Le Plan de Mobilité 2035 (PDM) définit les principes d'organisation de la mobilité, des personnes comme des marchandises, sur le territoire de la Métropole et en lien avec les collectivités limitrophes pour la prochaine décennie. Notre action s'appuie toujours sur un principe fort émis à chaque COP internationale, qui fait des territoires de proximité le levier décisif afin de mettre en place les alternatives au modèle climaticide dans lequel nous vivons. Le choix d'Effet de Serre Toi-Même, à partir d'une analyse de la situation du territoire métropolitain et de son bassin de vie élargi, est de produire des propositions en matière d'aménagements et de mobilités afin d'atteindre la base minimum pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de Gaz à effet de serre pour maintenir l'élévation des températures sous la barre des 2 degrés Celsius à la fin du siècle. Vous trouverez ces propositions dans la contribution ci-jointe. »

Documents : contribution_304_Web_1.pdf

Commentaire de la commission

L'association « Effet de serre toi-même » ne se prononce pas sur le PDM de la Métropole mais énonce des propositions qui sont issues de ses propres recherches.

- Fermer le centre-ville aux voitures dans un secteur défini ; le « carré magique ».
- Végétalisation et création de nouveaux espaces verts : place de la Haute vieille tour ou place de 39ème régiment d'infanterie par exemple.
- Limiter drastiquement le stationnement de surface, surtout dans l'hyper centre.
- Déplacer le stationnement résidentiel dans les parkings souterrains.
- Création de parkings de rabattement aux 4 entrées cardinales de la ville.
- Créer 2 nouvelles lignes de transports en commun.
- Prolonger le T6 jusqu'à Boos et le T4 jusqu'au Zénith.
- Prolonger le T3 à l'est de Darnétal.
- Créer une voie réservée T7 vers l'ouest de la MRN avec parking de rabattement.
- Créer des P+R en limite de zone ZEF-m
- Créer un service public des transports (régie) géré par les élus (fin de Véolia) pour faire la promotion : des bus au GNV ou au GNV bio, de systèmes de locations de vélos dynamiques, d'un service d'autopartage (1 voiture en autopartage remplace 5 voitures et libère 4 places de parking selon l'ADEME).
- Créer des radiales actives :
 - Relier les mairies de Sotteville/Petit Quevilly/St Etienne du Rouvray/Grand Quevilly à la mairie de Rouen en mode actif.
 - Créer des trames vertes et bleues (TVU) ; parcours végétalisés urbains associés à des parcours culturels. - Ecrire une charte de l'aménagement d'un réseau de pistes cyclables en collaboration avec les utilisateurs. - Améliorer et étendre le stationnement dédié et sécurisé des vélos.
- Prévoir dans les constructions neuves des parkings à vélos.
- Prévoir des parkings à vélos à proximité des pôles commerciaux et industriels.
- Créer une maison du vélo où on pourrait réparer, louer sur des temps variables, apprendre à se déplacer ou recycler des pièces détachées.
- Résoudre le franchissement des pentes (par ex : navettes pendulaires régulières pour remonter les vélos).
- Développer le cyclo-tourisme (sur l'axe de la Seine par exemple) en proposant des services comme le transport de bagages.
- Développer le transport fluvial solaire : bateau bus.
- Développer le transport de marchandise sur la Seine.
- Limiter les PL dans Rouen (limitation de vitesse à 30 km/h, déviation vers le grand ouest ou le grand est).
- Mettre en place des centres de distributions urbaines puis organiser les livraisons avec des véhicules plus légers (triporteurs à assistance électrique par ex).
- Installer des protections sonores et des écrans végétaux pour lutter contre le bruit.
- Développer des autoroutes ferroviaires pour le fret et les passagers.

- Pas de construction d'une nouvelle gare rive gauche mais réserver la gare rive droite pour la LPN et dévier les autres lignes pour organiser un RER métropolitain. L'association estime que le maillage d'autoroutes est largement suffisant pour desservir la Métropole et se prononce contre le contournement est. Enfin, pour impliquer et accompagner au mieux les habitants de la Métropole à ses changements de comportements, il est proposé une démocratie et une gouvernance profondément renouvelée :

- Création d'un réseau social de concertation.

- Création d'un poste à la Métropole dont l'objet serait la relation aux associations.

- Création d'un observatoire au sein du PCAET pour étudier au plus près les changements : gaz à effet de serre, polluants atmosphériques, nuisances sonores...

Cette contribution est dense. Sur quels éléments la MRN entend-elle se positionner favorablement ? Les attentes notamment vis-à-vis de la place de la voiture sont-elles réalisables et répondent-elles à un vrai besoin des populations et de préservation de l'environnement ?

Quelle est la position de la MRN sur ces thèmes ?

Réponse du pétitionnaire :

Le pétitionnaire considère que la majorité des réponses sur ces différents points ont été apportées au travers des réponses à des précédentes contributions ; si ce n'est pas les cas, des compléments sont apportés sur ces points spécifiques. Certaines remarques d'ordre très général sont par ailleurs déjà prises en considération dans le projet de PDM qui propose des actions ad hoc.

En complément, le pétitionnaire souhaite préciser 3 points :

- Lors de la concertation préalable de la révision du PDM, les associations ont pu partager leurs visions et propositions. Nombreuses d'entre elles sont représentées au sein du Comité des Partenaires Mobilité et ont participé à la révision du PDM ainsi qu'à la formalisation de l'avis de celui-ci (contributions annexées à l'avis du CPM).

- Des questions très localisées trouveront leurs réponses à travers la gestion opérationnelle d'un projet que le PDM n'a pas vocation à résoudre de par son échelle et sa fonction de cadre stratégique des politiques de mobilité. Ces questions sont cependant bien enregistrées par la Métropole, et seront donc prises en considération lors du déploiement opérationnel des projets.

- Des études stratégiques sont en cours, avec une technicité complexe, imposant la mobilisation de multiples partenaires, sur des temps plus ou moins longs, à associer à des trajectoires financières, interrogeant le système de mobilité dans toutes ses dimensions. Au-delà des concertations spécifiques à ces projets, pour lesquelles seront conviées les associations, le PDM ne saurait en anticiper les conclusions. Ces études majeures concernent :

- *Le Service Express Régional Métropolitain / LNPN-Nouvelle Gare*

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

- *Le Schéma d'évolution du réseau de TCU structurant 2035 (Tram – TEOR - Tram-train)*

• Etude de faisabilité desserte de la Nouvelle Gare, dont 4ème branche de tramway et desserte directe entre les 2 gares.

• Devenir du réseau structurant, dont évolution des lignes TEOR (tracé, passage en TRAM, véhicules, alimentation, ...).

- Opportunité d'un tram-train en lien avec le projet SERM et LNPN.

- *La mobilités collectives en zone peu dense*

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

- *Le devenir de la Tête Nord du Pont Flaubert et de l'A150*

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

D'autres démarches sont en cours pour mettre en œuvre une politique concertée et globale sur l'intermodalité à l'échelle de la Métropole mais également du bassin de mobilité rouennais :

- Mise en place d'un groupe de travail sur le covoiturage entre la Métropole et les EPCI voisins, avec l'enjeu d'harmoniser les services (applications) et de compléter les infrastructures (dont aires de covoiturage)

- Stratégie P+R en cours de déploiement, avec objectif de créer 3000 places supplémentaires. Une veille foncière a d'ores et déjà été mise en place pour déterminer la localisation des futurs équipements, certains sites ayant déjà été identifiés pour démarrage des démarches préalables.

Une prochaine révision du PDM sera l'occasion d'intégrer le résultat de ces études majeures.

* Régie de transports

Le conseil métropolitain a approuvé à l'unanimité lors du Conseil du 12 février 2024 le principe du recours à la Délégation de Service Public pour la gestion et l'exploitation du réseau de transport en commun et des services de mobilité, pour un contrat d'une durée de 9 ans débutant le 1er janvier 2026, pour la desserte du périmètre de la Métropole, à l'exception de la desserte des communes de Caudebec-lès-Elbeuf, Cléon, Elbeuf, Freneuse, La Londe, Oissel, Orival, Saint-Aubin-lès-Elbeuf, Saint-Pierre-lès-Elbeuf et Tourville-la-Rivière, de l'exploitation de la ligne F9 reliant Elbeuf à Rouen et de l'exploitation de la ligne G reliant Elbeuf et La Bouille.

Outre les avantages de la gestion déléguée quant à la réactivité nécessaire à l'exploitation d'un réseau de transport sur un périmètre élargi (processus décisionnel, commande publique, procédures financières, recrutements), le recours au contrat de Délégation de Service Public permet d'externaliser le risque d'exploitation, de recourir à l'expertise d'entreprises spécialisées dans les métiers de la mobilité et confrontées, dans d'autres réseaux, à des problématiques proches, mais également de bénéficier de conditions d'achats et de fournitures négociées à des échelles de volumes bien plus larges que le seul réseau rouennais.

* Opposition à la Nouvelle Gare

Depuis la fin du débat public en 2012, la poursuite des études sur la LNPN est menée dans le cadre d'un dialogue permanent avec la gouvernance, les collectivités et administrations concernées, les autorités organisatrices des transports, les concessionnaires, les associations, les organismes socio-professionnels...et le grand public. La configuration de la gare actuelle ne permet pas d'augmenter ses capacités. Au-delà de leur nombre, certains quais s'avèrent trop courts pour accueillir des trains plus longs. De plus, la configuration des aiguillages nécessite un cisaillement des itinéraires des trains empêchant certains départs ou arrivées simultanées. En fin, la gare n'offre aucune possibilité de remisage des rames à proximité immédiate.

* Observatoire du PCAET

La Métropole se dote actuellement un nouvel outil de collecte, d'analyse, de pilotage et de reporting de données, prénommé ACT21. Cet outil transversal permettra à la MRN le suivi et le reporting de la mise en œuvre de ces politiques publiques (PCAET, Urbanpact, PDM, ...). Actuellement, cet outil est expérimenté dans le cadre de l'évaluation à mi-parcours de PCAET.

Analyse de la commission d'enquête

Les associations ont été intégrées à la concertation en amont du projet et ont pu s'exprimer à nouveau pendant l'enquête publique, ce que rappelle la MRN dans sa réponse. La commission prend acte de la position du pétitionnaire. Elle note également les futurs investissements qui seront réalisés pour améliorer le suivi des politiques publiques et des données en jeu.

Contribution n°49

Par SABINE, l'asso vélo de Rouen 12 rue du contrat social à 76000 Rouen - Déposée le jeudi 11 avril 2024

« Le PDM 2035 de la Métropole affiche une volonté forte de développer l'usage de la bicyclette avec, considérant l'état actuel, des gros objectifs de reports modaux en faveur du vélo et un déplacement moyen à vélo ambitieux. Cependant à la lecture en détail du PDM certains moyens pour y parvenir nous semblent sous-dimensionnés. Sabine, association de cyclistes au quotidien, souhaite, à travers le document joint, faire part de ces points de faiblesses qui ont pu être observés et proposer des éléments complémentaires afin d'atteindre en 2035 l'objectif fixé par le PDM. »

Documents : contribution_49_Web_1.pdf

Contribution n°159

Par Le Doaré Sandrine pour l'association Sabine - Déposée le mercredi 17 avril 2024

« CONTRIBUTION SABINE AU PLAN DE MOBILITÉ 2035 DE LA MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE Le PDM 2035 de la Métropole affiche une volonté forte de développer l'usage de la bicyclette avec, considérant l'état actuel, des gros objectifs de reports modaux en faveur du vélo et un déplacement moyen à vélo ambitieux. Nous nous en félicitons ! Cependant à la lecture en détail du PDM certains moyens pour y parvenir nous semblent sous-dimensionnés. L'association Sabine souhaite à travers ce document faire part de ces points de faiblesses qui ont pu être observés et proposer des éléments complémentaires afin d'atteindre en 2035 l'objectif fixé par le PDM. #1 : Un réseau de mobilité performant : vélo, tram(s)-teor(s), Service Express Régional Métropolitain 1- A) Étendre et compléter le réseau cyclable VEL.01 UN RÉSEAU CYCLABLE MAILLÉ ET SÉCURISÉ L'amélioration du réseau et de son maillage passe par la résorption des discontinuités liées en particulier au franchissement des pentes et des carrefours. VEL.01-1 Un Réseau Express Vélo (REV) Le territoire de la Métropole présente un grand nombre de fortes ruptures naturelles du fait de sa topographie, morcelée entre ses différents plateaux. Les pentes constituent des obstacles qui sont difficilement franchissables à vélo, notamment non assisté. Au-delà du simple effort physique, un autre frein tout aussi important est le partage presque impossible des pentes côté montant avec les motorisés, du fait du différentiel de vitesse extrême, synonyme au mieux d'inconfort, au pire de dangerosité réelle. Le REV propose un maillage intéressant du territoire cependant il est à noter qu'il ne prévoit pas de liaisons entre Rouen et les communes des plateaux Nord, Est et

Ouest. On aurait pu espérer qu'à échéance 2035 une solution pour relier les plateaux à la ville centre soit prévue en itinéraire structurant et sécurisé. Ainsi la carte du REV proposée dans le PDM ne permet pas de répondre aux liaisons transversales de la métropole ni à la desserte de certaines communes pôles ou génératrice de trafic (emplois, tourisme, commerces, etc.). Pas de possibilité de relier : - L'ensembles des communes des plateaux à Rouen, entraînant de fait la non possibilité de relier Isneauville à Elbeuf ou Boos à Duclair, - Oissel à Elbeuf, La Londe à Rouen et à Elbeuf, Le Trait à Jumièges, Par ailleurs, au-delà des communes de la métropole poursuivre certains itinéraires aurait du sens au regard du bassin de vie et de ses déplacements. Ainsi, poursuivre l'itinéraire 12 jusqu'à Montville aurait du sens, de même que relier les itinéraires 9,10 et 11 à Barentin. VEL.01-2 Un Réseau Interconnecté Vélo (RIV) Il est dommage qu'aucune cartographie du RIV ne soit proposée à l'instar de celle du REV. Cela permettrait de s'assurer que les discontinuités présentes à l'échelle du REV seront traitées à l'échelle du RIV notamment en ce qui concerne la liaison des communes des plateaux entre elles et avec Rouen mais aussi entre les communes voisines plus petites de la métropole et avec Rouen. En effet, la ruralité et le péri-urbain sont aujourd'hui des oubliés des itinéraires cyclables, il est pourtant à noter que là aussi un grand nombre des déplacements quotidiens font moins de 6km. 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 traversées piétonnes ; - Couloir bus/vélo de 4,5 m de largeur. » Au-delà de la généralisation des sas-vélo, des cédez-le-passage cyclistes et des doubles sens cyclables permettant effectivement de rendre la pratique du vélo plus confortable, il est à noter que le traitement des traversées cyclables des carrefours relève davantage de la sécurité que du confort des usagers. En effet, si l'on observe les résultats du baromètre des villes cyclables, on peut constater que tous les points noirs se situent au niveau de carrefours structurants, que ceux-ci soient réglés par des feux, ou des giratoires. Pour compléter les fiches actions concernant le vélo et en particulier la notion d'un réseau cyclable maillé et sécurisé nous souhaitons donc rappeler nos principes fondamentaux, détaillés par la suite et mis en corrélation avec les fiches actions du PDM 2035, en matière d'aménagement cyclables. Ils visent à établir un climat de confiance et un sentiment de sécurité favorable aux modes actifs. Ils concernent en premier lieu le partage de l'espace entre les modes actifs et les modes motorisés, qui doit être rééquilibré par la puissance publique sous plusieurs aspects : occupation de l'espace, régimes de priorité et apaisement. Ceci va dans le sens du PDM 2035 et de son levier stratégique 4. Concernant plus directement le vélo, qu'il nous faut rendre attractif pour enclencher un report modal massif, les aménagements cyclables doivent être visibles, lisibles, confortables et constituer un réseau efficace dans une pratique quotidienne. Ces principes doivent être uniformisés sur le territoire pour une compréhension optimale de l'espace par tous les usagers. Lisibilité de l'espace public et confort des aménagements Le cheminement du cycliste doit être clair sur la voirie, notamment aux intersections, et plus généralement au sein de l'espace public. Inversement, le sentiment de ne pas pouvoir s'y positionner aisément, donne le sentiment de ne pas y être le bienvenu, voire un sentiment d'insécurité. Nous insistons sur le fait qu'il est souvent nécessaire d'aller au-delà de la simple signalisation réglementaire pour atteindre un bon niveau de lisibilité cyclable. L'utilisation de bitumes, marquages, de couleurs différentes et spécifiques y contribue, surtout si ces codes sont identiques sur le territoire métropolitain. De la même façon que les infrastructures pour la circulation motorisée assurent un certain confort de conduite, il en va de même pour les aménagements cyclables : les virages en angle droit, les changements de niveau trop fréquents, les abaissés de trottoir de vue non nulle, les potelets en travers de la voie cyclable en trop grand nombre, sont à proscrire. Compromis séparation des flux/co-visibilité : la conception des intersections nécessite une vigilance accrue Si de manière idéalisée, la séparation de tous les flux semble la solution pour tenir compte des spécificités de chacun d'entre eux, elle est souvent impossible à mettre en œuvre en milieu urbain dense du fait d'un espace insuffisant, voire peut paradoxalement augmenter les risques de conflits aux intersections : quel automobiliste n'a jamais été surpris par le surgissement d'un cycliste ou d'un piéton à une intersection, soustrait jusque-là à son regard ? Surtout dans le cas de flux séparés (piste cyclable bidirectionnelle latérale par exemple), la notion de co-visibilité peut guider la conception des abords d'une intersection : avant chaque intersection, les usagers doivent pouvoir s'identifier mutuellement par un contact visuel pour ne pas se surprendre. Dans l'intersection, le cheminement de chaque flux et les trajectoires sécantes, surtout en giration, doivent être travaillés en amont. Signalisation et surtout marquage au sol doivent les guider de manière très lisible pour éviter les conflits d'usage. Les photographies ci-dessus donnent des exemples très réussis de traitements de carrefours. Efficacité et continuité du réseau, résorption des ruptures du tissu urbain De la même façon que pour le réseau routier motorisé, le réseau cyclable doit être efficace, continu, et assurer une desserte exhaustive du territoire, pour permettre au plus grand nombre tous les déplacements quotidiens. Il est donc primordial pour nous de travailler à la résorption des discontinuités, qui discréditent le vélo en tant que moyen de transport potentiel. L'enjeu se situe bien au-delà de la pratique du vélo, et relève de la cohésion du territoire, puisqu'il s'agit aussi de pallier l'enclavement et l'isolement des quartiers ou villages, en facilitant les circulations douces, piétonne et cycliste, ou encore en transports en commun, entre eux. À titre d'exemple de réussite, on peut citer l'aménagement cyclable entre le boulevard de l'Ouest et le Kindarena, qui franchit le nœud routier A150-N1338, ce dernier constituant une forte rupture urbaine. Ainsi, la question de l'aménagement et de la sécurisation des carrefours pour les cyclistes demande de faire l'objet d'une fiche action spécifique. Leur non traitement actuel que ce soit en secteur urbain mais encore davantage en secteur péri-urbain est un réel frein à la pratique du vélo pour un grand nombre d'usagers potentiels qui s'y trouvent en danger. Toute la Métropole Rouen Normandie est concernée. En milieu péri-urbain, par exemple, accéder au réseau express vélo est impossible si des carrefours giratoires non aménagés en bloquent l'accès. Aller à l'école à vélo ou faire ses courses à vélo alors qu'on habite en milieu rural, péri-urbain ou urbain ne pourra devenir possible qu'à cette condition : sécuriser les carrefours pour les cyclistes. Nos préconisations en matière de typologie d'aménagements : Une charte des aménagements pour assurer la cohérence du réseau et la lisibilité à l'échelle métropolitaine Nous pensons que la création d'une charte interne à la Métropole préconisant des typologies d'aménagements selon la configuration de l'espace (pistes, bandes, marquages, sas, couleurs, pictogrammes...) est absolument nécessaire, afin d'éviter aux communes et aménageurs de commettre des erreurs de conception qui engagent pendant une dizaine d'années et pour éviter les comités d'engagement à répétition où les bénévoles des associations cyclistes se répètent systématiquement. Adopter des principes et codes uniformes sur le territoire est également essentiel pour rendre lisible et compréhensible l'espace public de la part du ou de la cycliste tout le long de son déplacement. Cette charte devra faire l'objet d'une concertation avec les associations de cyclistes. De plus, elle devra faire l'objet de communication auprès du grand public afin que tous les usagers puissent s'approprier ces aménagements, leur permettant une meilleure cohabitation. Cette charte doit être complète et peut s'inspirer de ce qui se fait ailleurs dans d'autres métropoles. Un schéma directeur de jalonnement et sa mise en service en est la conclusion idéale. Notons qu'un Plan vélo 2035, dont il n'est pas fait mention dans le PDM 2035, a été adopté à l'unanimité par le conseil métropolitain en novembre 2023. Ce plan vélo répond en partie à notre demande concernant la mise en place d'une charte des aménagements cyclables. Toutefois, pour que ce plan ne soit pas qu'un outil de communication et que les reports modaux souhaités en faveur du vélo aient bien lieu il faudra que les dispositions prévues dans ce plan soient respectées (citons notamment le projet actuel sur le pont Corneille qui ne respecte pas les préconisations de ce plan vélo en prenant sur l'espace piéton pour aménager une piste cyclable sur trottoir). Cependant pour rappel voici quelques éléments concernant les aménagements cyclables les plus courants rencontrés sur la métropole et les recommandations du Cerema qui y sont associées : Pistes urbaines unidirectionnelles bilatérales. L'aménagement d'une piste cyclable répond avant tout à un critère de sécurité qui conduira l'aménageur à séparer les usagers cyclistes des modes motorisés. Ce type d'aménagement est aussi parfois préconisé quand la pression en stationnement est forte, afin d'éviter le stationnement illicite sur l'aménagement cyclable. La largeur minimale recommandée (par le Cerema) d'une piste cyclable unidirectionnelle est de 2 m (2,5 m si possible), afin de permettre aux cyclistes de se doubler et de rouler à deux de front. La piste cyclable est réalisée parallèlement à la voie de circulation générale et dans le même sens que celle-ci : séparateur non franchissable de type bordure standard hauteur minimum 15 cm. Cet aménagement est à privilégier sur le Réseau Express Vélo en milieu urbain. Pistes urbaines bidirectionnelles unilatérales. Il s'agit d'un aménagement de piste cyclable dont les deux sens de circulation vélo sont contigus. Sur le côté de la piste contiguë à la chaussée, les vélos circulent donc en sens opposé à la circulation générale. La largeur minimale recommandée d'une piste bidirectionnelle est de 3 m. Si un flux cycliste important est attendu, il est souhaitable de porter la largeur de la piste à 3,5 m, largeur à partir de laquelle il est possible de circuler à deux de front tout en croisant un cycliste arrivant en sens inverse. Cet aménagement est à envisager avec maintes précautions. Son insertion est notamment difficile en milieu urbain en raison : • des difficultés d'accès pour les cyclistes à contre-sens • de son insertion difficile aux carrefours • de sa dangerosité (manque de co-visibilité avec les autres modes lors des mouvements tournants). On peut d'ailleurs constater ces

problèmes en empruntant les aménagements de ce type situés avenue Jean Rondeau, avenue du Mont Riboudet, avenue de Bretagne, etc. à toutes les intersections. La séparation des sens cyclables par du mobilier urbain de type potelets n'est pas recommandée mais peut être rendue nécessaire en entrée/sortie pour contraindre à son respect par les usagers motorisés. On jugera de la pertinence d'un tel aménagement au regard du linéaire, de la fréquence et de la lisibilité des intersections publiques et privées, des charges et des vitesses. Bandes urbaines unidirectionnelles bilatérales. La bande cyclable est une voie de circulation exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés. Elle peut convenir aux situations où le trafic motorisé et le trafic cycliste souhaités sont faibles à modérés. Il est à noter que la bande cyclable est souvent perçue par les cyclistes comme moins sûre et moins attractive qu'une piste cyclable qualitative. La largeur minimale d'une bande cyclable est de 1,5 m hors marquage. Son emprise doit être roulable ; elle exclut le caniveau et prend en compte les problématiques d'emporiage. Ainsi, en cas de stationnement longitudinal, il est indispensable de réserver un espace tampon de 0,50 m pour rendre moins dangereuses pour les cyclistes l'ouverture de portières et les manœuvres des automobilistes. Certaines émergences et équipements latéraux ne peuvent être compris dans ces dimensions, lorsqu'ils s'inscrivent sur un linéaire conséquent. C'est le cas notamment des caniveaux pavés, des grilles d'écoulement non roulables, de mauvaises réfections de tranchées, ... À proprement parler, l'aménagement d'une bande cyclable constitue un partage de la chaussée. La qualité de cet aménagement sera toutefois fonction de la voie à aménager (son dimensionnement et profil en travers, sa déclivité, son type et usage principal), du trafic existant et des vitesses. L'aménageur veillera à ce que, une fois l'aménagement des bandes cyclables réalisé, les largeurs de voie de circulation générale ne favorisent pas des vitesses excessives. Nous proscrivons les bandes en bidirectionnelles unilatérales. Les couloirs mixte bus/vélo Le couloir bus/vélos permet aux cyclistes de circuler dans des voies de circulation normalement réservées aux bus. Ce sont des aménagements moins consommateurs d'espace qui permettent le maillage du réseau cyclable même dans les conditions plus contraintes d'emprise de chaussée, et peuvent offrir une sécurité satisfaisante aux cyclistes quand sa mise en œuvre est bien réalisée, et qu'un travail de formation aux bonnes cohabitations est délivrée aux chauffeurs de bus. Nous rappelons cependant que nous préférons toujours avoir des aménagements spécifiquement dédiés aux cyclistes. En effet, il est à noter que certaines personnes refusent de prendre leur vélo en ville par peur de circuler dans ces couloirs mixtes. Ce sentiment d'insécurité est un frein au développement de l'usage du vélo chez un grand nombre d'usagers potentiels. Si on veut augmenter la part modale du vélo dans les modes de transport du quotidien, des aménagements alternatifs satisfaisants avec des pistes cyclables en voie propre sont nécessaires. Pour plus de références sur les typologies d'aménagements : - le guide des aménagements cyclables de Paris en Selle - <https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable> - https://www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/media/pdf/voir/20190621_guide-amenagement-cyclable.pdf - <https://metropole.nantes.fr/files/pdf/participer/coconstruction-connaissances/ReferentielAmenagementsCyclables.pdf> VEL.02-1 Une approche globale du stationnement des vélos (Lovélo Stationnement) L'offre de stationnement telle que prévue ici ne semble pas prévoir de solution pour le stationnement sécurisé des vélos spécifiques non compatibles avec les arceaux traditionnels (vélos- cargo, long-tail, tricycles, etc.). En prévoir, aux abords des écoles et des points d'attractions principaux semble pourtant indispensable pour permettre ce type de reports modaux. Par ailleurs, le nombre de places de stationnement vélo via les « arceaux » implantés sur la voie publique (hors arceaux vélos en libre-service) prévus à 2035 (10 000) semble sous-dimensionné (x1,5 par rapport à 2021) au regard de l'évolution de la part modale souhaitée (x6). Sur les lieux de travail, entreprises, administrations, écoles, collèges, lycées, et plus généralement sur les établissements recevant du public (ERP) et à des nœuds stratégiques du territoire, des abris couverts et sécurisés doivent permettre d'abriter son vélo. Quand un parking voiture existe, souterrain ou non, quelques places peuvent suffire à une telle installation, et offrir des services minimaux (pompe par exemple). La possibilité d'ouvrir les parkings vélo sécurisés ASTUCE, existants mais sous-exploités, à tous cyclistes, pourrait être explorée. Enfin, une cartographie des arceaux et des stationnements en place est indispensable à la fois pour communiquer aux usagers et identifier les secteurs sous-équipés. Il existe de nombreux endroits dans la métropole où garer son vélo en particulier dans les communes périphériques et en dehors de l'intra-boulevards est difficile. I- D) Des réseaux interconnectés La stratégie du PDM 2035 note : « Le manque d'interopérabilité entre le vélo et les autres modes de transport est un frein au développement du vélo, notamment dans les territoires les moins denses. Il est donc essentiel de développer une pratique intermodale du vélo (action INTER.02-1), en testant des dispositifs permettant d'emmener son vélo à bord d'un bus ou d'un train, ou bien de stationner celui-ci de manière sécurisée à proximité d'un arrêt de transport en commun ou en gare. » La possibilité de pouvoir embarquer son vélo dans les autres modes de transport (bus, train, voiture polluante, etc.), tout comme celle de pouvoir le stationner en toute sécurité à proximité des pôles d'intermodalité (gare, terminus de lignes de transport en commun, aire de covoiturage, etc.) est effectivement essentiel au développement du vélo. #2 : Mieux accompagner les pratiques de mobilité Nous notons que la Métropole ne prévoit pas de budget dans le PDM 2035 pour le développement de la culture vélo, or développer une culture vélo implique des événements, de la communication, des emplois nécessitant un financement. VEL.03-2 L'écomobilité scolaire (PACTE) Au-delà de l'apprentissage du vélo à l'école, permettre l'accès à vélo aux écoles, aux collèges et aux lycées est un levier primordial pour inciter les enfants et les adolescents à la pratique des modes alternatifs à la voiture individuelle. Cela ne sera possible que : • Si des espaces de stationnement pour les vélos sont prévus à l'intérieur des établissements (y compris en primaire) afin d'être sécurisés. Si l'aménagement de ces espaces ne relève pas des compétences de la Métropole, elle peut en revanche accompagner les communes dans la fourniture du mobilier et la mise en place de celui-ci conformément aux recommandations, • Si des aménagements cyclables sont réalisés pour accéder à ces établissements. ACC : Accompagnement Il est dommage qu'aucun objectif ne soit fixé en termes de nombre annuel de jeunes « sensibilisés » aux mobilités durables dans le cadre du Programme Local d'Éducation (PLE). #3 : Des solutions de mobilité à toutes les échelles : du quartier jusqu'au bassin de vie INTER.01-4 Une pratique intermodale du vélo Le PDM 2035 propose de pérenniser 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. Si ce système est intéressant il ne répond pas en l'état à la problématique du franchissement des côtes. En effet, la majorité des vélos-tafeurs travaillent sur les mêmes horaires que les usagers des transports en commun, ils sont donc amenés à devoir se rendre sur les plateaux aux heures de pointes, heures auxquelles ils ne peuvent pas embarquer leur vélo dans le bus. Aucun aménagement cyclable structurant n'étant par ailleurs prévu pour accéder aux plateaux depuis Rouen, aucune solution ne leur est donc proposée. Prenons également le cas, hors heures de pointe où une famille voudrait aller se promener à vélo en Forêt Verte ou en Forêt de Roumare un dimanche, un seul vélo étant autorisé à embarquer dans le bus, ils n'ont d'autre alternative que de mettre les vélos dans la voiture pour monter sur le plateau. Afin de palier à ce problème du franchissement des pentes qui est aujourd'hui un réel frein à l'usage quotidien du vélo nous préconisons la mise en place, aux heures de pointes et à certains horaires clés du week-end, de navettes gratuites dédiées aux cyclistes et à leurs vélos sur les tronçons de coteaux (du boulevard vers le plateau Nord, du carrefour St Paul vers le plateau Est, et du MIN vers le plateau Ouest). Ces navettes dédiées pourraient ainsi emporter plusieurs vélos en heure de pointe sans impacter le rendement des bus Fast ou Téor. #4 : Une juste place pour chaque mode de déplacement dans l'espace public Rééquilibrage de l'occupation de l'espace public L'espace public souffre d'un déséquilibre très net, au détriment des modes actifs et doux et en faveur de l'automobile. Son emprise hégémonique s'est constituée depuis les années 60 avec des infrastructures très lourdes, qui furent autrefois synonymes de progrès. Cet héritage les rend difficiles à remettre en cause dans le débat public et dans le paysage urbain. Même si nous reconnaissons cette difficulté, urbanistique et culturelle, le rééquilibrage de l'espace public est pour nous primordial. Les modes actifs doivent se le réapproprier, et la politique de mobilité ne sera réellement volontariste que si elle procède d'une inversion de la hiérarchie dans la méthode de conception urbaine : la réflexion doit d'abord intégrer les modes doux et actifs (marche, transports en commun, vélo), avant les modes motorisés. Les pistes cyclables sur trottoir constituent un exemple d'aménagement à éviter dès que la configuration le permet : ce type d'aménagement est souvent une solution de facilité qui traduit le refus de l'aménageur de remettre en cause la part de l'automobile, et donc de redonner leur juste place aux piétons et cyclistes. Si ces pistes séparent les cyclistes du flux des voitures, elles ne bénéficient qu'à une pratique de loisir mais ne sont pas adaptées à la mobilité quotidienne à vélo. En mélangeant les flux piétons et cyclistes dont les cheminements sont rarement lisibles, elles conduisent à des conflits d'usage (quais hauts rive droite, avenue de Bretagne, etc.). De plus, elles sont souvent synonymes d'inconfort avec le franchissement de nombreux abaissements avec une vue non nulle, l'obligation de slalomer entre les piétons et de s'arrêter presque systématiquement à toutes les intersections pour laisser passer les voitures. Rééquilibrage des régimes de priorité Les régimes de priorités doivent donc aussi être rééquilibrés : des trajectoires parallèles doivent toutes avoir le même régime de priorité, et les trajectoires sécantes doivent être dépriorisées. La quasi-totalité des pistes cyclables longeant une voie de circulation laissent actuellement la priorité aux

véhicules qui tournent en leur coupant la route, ce qui n'est d'ailleurs pas cohérent avec la priorité donnée aux piétons également en trajectoire parallèle. Les trottoirs et pistes traversants sont un outil qui permet de marquer cette priorité donnée aux piétons et aux cyclistes qui longent parallèlement une voie de circulation générale, en permettant la traversée de la perpendiculaire sans changement de niveau, tandis que l'automobile en trajectoire perpendiculaire doit franchir un plateau, forçant ainsi son conducteur à ralentir. Ce rééquilibrage de priorité au sein de l'espace public peut aussi se faire via l'instauration de zones réglementées spécifiques qui donnent expressément la priorité aux modes actifs : zone de rencontre, vélorue... EP.02-2 Une boîte à outils de l'apaisement de l'espace public L'élaboration de la boîte à outils opérationnelle présentant les options techniques de mise en œuvre des aménagements de l'espace public devant contribuer à son apaisement doit se faire en partenariat avec les associations concernées par celui-ci et compétentes dans ces domaines (accessibilité des personnes à mobilité réduite, des personnes vulnérables, des enfants, des piétons, des cyclistes, etc.). Apaisement de la mobilité La vitesse des modes motorisés, lorsqu'elle est excessive, peut empêcher une cohabitation sereine avec les modes actifs, parmi d'autres externalités négatives. L'apaisement des vitesses est un des ingrédients les plus importants pour créer un climat de sécurité, favorable à la marche, et surtout au vélo, généralement en interaction très forte avec les motorisés. La vitesse ne doit pas faire seulement l'objet d'une limitation pour réussir un apaisement effectif : c'est l'infrastructure qui doit imposer le rythme voulu aux motorisés. Une zone 30 ou une zone de rencontre, décrétée mais non aménagée en conséquence, est vouée à l'échec. À nouveau, la méthode de conception urbaine doit être inversée : plutôt que de concevoir l'espace pour ensuite en fixer indépendamment la vitesse limite, l'objectif de vitesse moyenne pratiquée doit déterminer l'infrastructure, la limitation ne faisant qu'accompagner réglementairement cet objectif. EP.02-3 Un rabattement en modes actifs vers les centralités péri-urbaines et rurales Ce point rejoint notre remarque sur le VEL.01-3 et la nécessité de relier les hameaux isolés et les petites communes de la ruralité et du péri-urbain entre elles et de façon sécurisée. EP.04-1 Une ville plus ouverte sur la nature Au-delà des stationnements vélos à prévoir au niveau des entrées de forêt, il faut également prévoir des aménagements cyclables pour pouvoir s'y rendre. En effet, actuellement la plupart de ces forêts sont accessibles via des routes où le trafic motorisé est relativement important et la vitesse élevée sans qu'aucun aménagement cyclable ne soit prévu. VEL.01-4 L'entretien du réseau cyclable La question de l'entretien et de la maintenance des itinéraires cyclables est essentielle à la sécurité des usagers qui les pratiquent. Des plans de réfection et d'entretien des aménagements doivent être mis en place sur la Métropole au niveau des communes comme de l'EPCI afin de prévoir : • en continu, la reprise des revêtements et des marquages. • en toutes saisons après chaque gros coup de vent, le ramassage des branches et branchages tombés sur les pistes, • tous les automnes la question du ramassage des feuilles mortes qui sont responsables de nombreux accidents soit par leur accumulation en provoquant des glissades soit par leur présence en masquant des obstacles (nids de poules, branches, etc.) • du printemps à l'automne la taille des arbustes, haies ou buissons longeant les aménagements cyclables et empêchant sur ceux-ci réduisant considérablement la largeur de l'aménagement jusqu'à parfois empêcher le croisement de cyclistes sur une bidirectionnelle. • en hiver lors des épisodes des grands froids comme pour les axes routiers principaux, prévoir le salage et le déneigement des axes cyclables les longeant. Si on souhaite que les gens puissent se convertir au vélo, il faut leur garantir de pouvoir circuler en sécurité. En ce sens il nous semble donc indispensable de prévoir la mise en place d'un personnel et de moyens exclusivement dédiés à l'entretien courant des aménagements cyclables, pour assurer le nettoyage et le niveau de service du réseau (feuilles, déchets, cailloux amoncelés sur les voies cyclables, entretien des parcs de stationnement, plan de gestion des vélos-ventouses, etc.). La nécessité de penser des aménagements pouvant être entretenus Par ailleurs, un bon entretien des aménagements cyclables ne pourra se faire qu'en faisant des aménagements pouvant être entretenus et en se munissant de machines adaptées à leur entretien. #6 : Réduire les consommations d'énergie et les diversifier « La mobilité a des effets sur la santé aussi bien physique, sociale que mentale. Les effets les plus connus sont ceux liés : • à la pollution atmosphérique locale engendrée par les véhicules (particules fines, oxydes d'azote) ; • au réchauffement climatique global (dioxyde de carbone) ; • au bruit engendré par les circulations ; • à l'activité physique induite par les modes actifs. » Le développement de la pratique du vélo n'est pas évoqué comme moyen de réduire les consommations d'énergie, il s'agit pourtant d'un levier non négligeable. Rappelons également qu'une grande partie des particules fines engendrées par les véhicules proviennent de l'usure des pneus. Les ZFE en se concentrant sur le carburant des véhicules oublient ce point. Remplacer tout le parc automobile existant par un parc automobile dit décarboné ne résoudra donc pas tous les problèmes respiratoires liés aux émissions de particules fines. Le report modal vers les mobilités actives et les transports en commun devrait ici être évoqué comme premier levier vers la réduction des consommations d'énergies. #8 : Combiner plus simplement les mobilités VEL.02-3 La location longue-durée (Lovélo) En plus de la location longue-durée de vélos électriques et de vélos spécifiques, la mise en place d'un service de location longue durée de vélos traditionnels à tarifs préférentiels pour les étudiants et les personnes précaires faciliterait grandement leur mobilité. ACC.01 MOBILITY AS A SERVICE (MAAS) Concernant l'accueil physique du MaaS, il aurait toute sa place dans une maison des mobilités. INTER.02 UN SCHÉMA DE MOBILITÉ À L'ÉCHELLE DU BASSIN DE VIE Proposer systématiquement des solutions de stationnement sécurisés sur les aires de covoiturage. DON.04 LE COMITÉ DES PARTENAIRES MOBILITÉ (CPM) : AU CŒUR DU SUIVI ET DE L'ÉVALUATION DU PDM « 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. » Faire reposer sur du bénévolat la mise en œuvre du PDM, son suivi et son évaluation, nous semble une façon pour la Métropole de se dédouaner en cas d'échec... La Métropole doit veiller à la bonne mise en œuvre du PDM et fournir au CPM les moyens de l'évaluer et de vérifier sa bonne mise en œuvre. Le CPM doit être informé, associé et pris en compte dans les évolutions et du PDM.

Documents : contribution_159_Web_1.pdf

Commentaire de la commission

Dans la première contribution, l'association "SABINE" souligne la volonté forte de la MRN de développer l'usage de la bicyclette sur son territoire au travers d'un PDM ambitieux, tout en notant des faiblesses et en proposant des éléments complémentaires :

- Un REV incomplet.
- Un RIV sans cartographie.
- Ecriture d'une Charte interne à la MRN préconisant des typologies d'aménagements (lisibilité de l'espace public, gestion des intersections, continuité du réseau, sécurité...)
- Prise en compte du Plan Vélo voté en novembre 2023.
- Amélioration du stationnement des vélos (Lovélo stationnement).
- Réflexion autour des pratiques intermodales ("vélo+bus" par exemple).
- Amélioration de l'accompagnement dans les pratiques de mobilité (l'écobilité scolaire par ex).
- Rééquilibrage des priorités en inversant les tendances (réglementation routière plus centrée sur les déplacements doux).

Dans la seconde contribution, cette association, acteur de la mobilité, propose dans un document une contribution très complète (6 pages) sur principalement 6 sujets de l'association se rapportant aux différentes actions du PDM : VELO - INTER - EP avec des modifications et ajouts suggérés, notamment la mise en place d'une charte interne à la Métropole à communiquer au grand public, la mise en œuvre du PDM et de son évaluation.

Quelle est la position de la MRN sur ces thématiques ainsi développées par cette association ?

Réponse du pétitionnaire :

Le pétitionnaire considère que la majorité des réponses sur ces différents points ont été apportées au travers des réponses à des précédentes contributions ; si ce n'est pas les cas, des compléments sont apportés sur ces points spécifiques. Certaines remarques d'ordre très général sont par ailleurs déjà prises en considération dans le projet de PDM qui propose des actions ad hoc.

* Plan Vélo 2035

Le Plan Vélo est une traduction opérationnelle des orientations stratégiques et des objectifs prônés dans le PDM au sujet de la politique cyclable métropolitaine.

Le pétitionnaire rappelle également que le Plan Vélo a été concerté et validé par les associations cyclistes avant son approbation en Conseil Métropolitain.

Le REV prôné dans le PDM et le Plan vélo prévoit la création de 75 km des pistes cyclables d'ici 2026 et de 85 d'ici 2035 (200 km au total avec l'existant). Il s'agit une première étape dans la création du réseau vélo d'ampleur. Néanmoins, l'approche des élus métropolitains s'est voulue objective, pragmatique et opérationnelle afin de combler efficacement le retard de la collectivité sur le sujet.

Depuis l'élaboration du programme d'actions du PDM, la concertation avec les communes du territoire a permis de cadrer l'ambition du RIV métropolitain. La cartographie est annexée au Plan vélo de la MRN.

De la même manière, une première charte d'aménagements cyclables, concertée avec les associations, est intégrée au document.

Par ailleurs, un nouveau mode de gouvernance de la politique cyclable a été voté, via la création d'un Comité d'engagement composé d'élus MRN et communaux, des services techniques et des associations. Intégré un schéma de concertation pour les aménagements cyclables.

* Réglementation routière

C'est le législateur qui définit le code de la route et la réglementation routière. La MRN applique la réglementation via sa compétence voirie et espace public et les maires des communes gèrent la police de la circulation.

Du fait de leurs compétences respectives MRN (partage de l'espace public) et communes (modération des vitesses, zones apaisées, ...) tendent à faire évoluer la doctrine autour du tout voiture en inversant le rapport de force des modes de déplacements, du plus vulnérable (le piéton) ou plus protégé (l'automobiliste). C'est tout l'enjeu de la hiérarchisation du réseau viaire (VOIT.02-3), qui définit les priorités modales au regard du statut et des fonctions de la voirie.

* Le suivi et l'évaluation du PDM

Ceux-ci seront bien portés la MRN et non par le CPM comme compris par l'association contributive. Le rôle du CPM sera d'être le garant du bon suivi et évaluation par la Métropole. La Métropole s'engage à revenir annuellement devant le CPM pour rendre compte de la mise en œuvre du PDM.

Analyse de la commission d'enquête

La réponse de la MRN est satisfaisante et rappelle bien que le vélo, dont la part modale doit être augmentée, doit également s'intégrer dans un environnement parfois contraignant et dans la réflexion globale de l'intermodalité. Le partage de l'espace public est un impératif essentiel pour le pétitionnaire.

12. MEMOIRE EN REPONSE ET OBSERVATIONS DES PERSONNES PUBLIQUES CONSULTEES

Dans le PV de synthèse, le pétitionnaire devait se positionner vis-à-vis des remarques formulées par le représentant de l'Etat sur le projet de plan de mobilité. La réponse est reprise ci-après.

Réponse du pétitionnaire :

Le pétitionnaire considère que la majorité des réponses sur ces différents points ont été apportées au travers des réponses à des précédentes contributions ; si ce n'est pas les cas, des compléments sont apportés sur ces points spécifiques. Certaines remarques d'ordre très général sont par ailleurs déjà prises en considération dans le projet de PDM qui propose des actions ad hoc.

En complément, le pétitionnaire souhaite préciser 3 points :

- Lors de la concertation préalable de la révision du PDM, des ateliers de travail avec les communes ont été organisés lors de chacune des étapes de la révision du PDM (diagnostic, stratégie/plan d'actions, restitution/approfondissement). Les partenaires institutionnels ont participé à des réunions techniques ainsi que deux forums « Mobilités : ça bouge ».

- Des questions très localisées trouveront leurs réponses à travers la gestion opérationnelle d'un projet que le PDM n'a pas vocation à résoudre de par son échelle et sa fonction de cadre stratégique des politiques de mobilité. Ces questions sont cependant bien enregistrées par la Métropole, et seront donc prises en considération lors du déploiement opérationnel des projets.

- Des études stratégiques sont en cours, avec une technicité complexe, imposant la mobilisation de multiples partenaires, sur des temps plus ou moins longs, à asseoir à des trajectoires financières, interrogeant le système de mobilité dans toutes ses dimensions. Au-delà des concertations spécifiques à ces projets, pour lesquelles seront conviées les associations, le PDM ne saurait en anticiper les conclusions. Ces études majeures concernent :

- Le Service Express Régional Métropolitain / LNPN-Nouvelle Gare

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

- Le Schéma d'évolution du réseau de TCU structurant 2035 (Tram – TEOR - Tram-train)

• Etude de faisabilité desserte de la Nouvelle Gare, dont 4ème branche de tramway et desserte directe entre les 2 gares.

• Devenir du réseau structurant, dont évolution des lignes TEOR (tracé, passage en TRAM, véhicules, alimentation, ...).

• Opportunité d'un tram-train en lien avec le projet SERM et LNPN.

- Les mobilités collectives en zone peu dense

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

- Le devenir de la Tête Nord du Pont Flaubert et de l'A150

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

D'autres démarches sont en cours pour mettre en œuvre une politique concertée et globale sur l'intermodalité à l'échelle de la Métropole mais également du bassin de mobilité rouennais :

- Mise en place d'un groupe de travail sur le covoiturage entre la Métropole et les EPCI voisins, avec l'enjeu d'harmoniser les services (applications) et de compléter les infrastructures (dont aires de covoiturage)

- Stratégie P+R en cours de déploiement, avec objectif de créer 3000 places supplémentaires. Une veille foncière a d'ores et déjà été mise en place pour déterminer la localisation des futurs équipements, certains sites ayant déjà été identifiés pour démarrage des démarches préalables.

Une prochaine révision du PDM sera l'occasion d'intégrer le résultat de ces études majeures.

PPA	REMARQUES/RESERVES
PREFECTURE DE LA SEINE-MARITIME	<p>Divers :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Certains attendus de la réglementation auraient mérité une prise en compte plus ambitieuse ou plus concrète pour garantir l'atteinte des objectifs fixés. ✓ Des indicateurs supplémentaires dans le plan d'actions volet « évaluation » pourraient permettre de retranscrire utilement la déclinaison territoriale des résultats attendus <p>Vélo :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ La réalisation d'un réseau interconnecté (action VEL.01-2) apparaît peu détaillée et mériterait donc d'être complétée pour donner un cap et permettre son suivi. ✓ La mise en place d'indicateurs de suivi des accidents impliquant un cycliste, comme préconisé par le 3° de l'article L.1214-2 d des transports, permettrait à la métropole de disposer de données contextualisées qui participeraient à alimenter les réflexions relatives à la sécurisation de ses itinéraires cyclables. ✓ Le plan de mobilité doit élargir la réflexion aux questions des flux pendulaires (...) des réflexions concernant ceux issus des EPCI voisins, et leurs connexions avec ces problématiques de flux pendulaires. <p>Les transports collectifs</p>

<ul style="list-style-type: none"> ✓ La partie ferroviaire abordée dans l'action TC.05 est peu développée car dépendante de prises de décisions extérieures au conseil métropolitain (...) il conviendra dès lors que ces projets [service express régional métropolitain et nouvelle gare rive gauche] se concrétiseront, d'apporter les évolutions nécessaires au plan de mobilité pour intégrer pleinement leurs effets. ✓ Les quartiers prioritaires de la ville n'ont pas fait l'objet d'actions particulières comme le préconise le code des transports. Le PDM aurait pu définir des actions spécifiques, pour conforter les actions des autres politiques mises en œuvre dans ces quartiers les plus vulnérables. <p>Intermodalité et inter territorialité</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Le déploiement des parkings P+R aurait pu reposer sur une stratégie plus clairement identifiée pour mieux en appréhender les objectifs à atteindre. L'action n'est pas ciblée territorialement et n'est pas dimensionnée ce qui rend difficile d'en apprécier la portée. ✓ Les ambitions de ces actions inter-territoriales apparaissent peu concrètes. C'est notamment le cas pour le développement d'une stratégie de co-voiturage (actions INTER.02.2 et VOIT.01-2) alors même que la métropole de Rouen est une collectivité reconnue au niveau national pour ce mode de déplacement et que les ambitions de développement sont grands (triplément de la part des trajets quotidiens, hors cadre familial, en co-voiturage). Il est primordial, pour permettre une pleine efficacité de ces actions et plus largement l'atteinte des objectifs de report modal, que le PDM intègre des actions fortes avec l'ensemble des EPCI du bassin de mobilité. <p>E-voiture</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Pour les lignes de co-voiturages existantes, un retour d'expérience aurait utilement pu être programmé pour afficher, ensuite, une perspective de redéploiement, de renforcement ou d'adaptation des dispositifs en cas de résultats mitigés, affichés. ✓ L'action VOIT.05 de définition d'une stratégie d'électromobilité, doit être en cohérence avec le projet porté par le SDE 76 sur les collectivités voisines. Cette cohérence permettra, en outre, de garantir des possibilités de développement du transport électrique à une large échelle. <p>Mobilité inclusive</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ La question de mobilité inclusive (...) aurait pu être complétée dans l'approche particulière des quartiers prioritaires de la ville afin de répondre aux attentes du 2° de l'article L.1214-2 du code des transports. ✓
--

Réponse du pétitionnaire :

* Réglementation

Le pétitionnaire estime que le PDM n'a pas vocation à rappeler la réglementation qui s'impose à elle et aux projets d'aménagements qu'elle porte.

* Indicateurs

Le volet « évaluation » sera complété d'indicateurs au regard de la démarche menée actuellement par les services de la MRN quant à une approche plus territoriale et globale de l'évaluation de ses politiques publiques. Pour preuve la mise en place du nouvel outil ACT 21.

* Retour d'expérience

Le suivi et l'évaluation des lignes de covoiturage existantes et futures seront assurés dans le cadre global du suivi et de l'évaluation du PDM. La MRN s'est engagée dans son plan d'action à en rendre compte au Comité des Partenaires Mobilité.

Par ailleurs, le suivi des services de covoiturages est intégré à la démarche ACT21.

* Stratégie d'électromobilité

Le SDE 76 se charge de déployer les bornes pour les collectivités non AOM n'ayant pas la compétence mobilité. Les deux stratégies apparaissent cohérentes au regard des critères de déploiement et la technologie des bornes de recharges :

- SDE 76 en fonction de la densité des communes > MRN en fonction du nombre d'habitants et par quartier IRIS : 1 point de charge pour 1500 habitants soit 1 borne (2 points de charge) pour 3000 habitants. En complément, le plan de déploiement prévoit à minima 1 borne pour toutes les communes rurales sous ce seuil.

- Le schéma IRVE du SDE 76 prévoit des bornes de 22kW + bornes de recharge rapide sur les grands axes de transit (100 kW) > Celui de la MRN prévoit également des bornes de 22kW + des bornes de recharges rapides de 90 kW sur les grands axes de son territoire (= 10 bornes).

- Le schéma IRVE du SDE 76 prévoit l'installation de bornes dans les parkings de covoiturage et sur les pôles d'échanges multimodaux > La Métropole déploie des bornes sur ces parkings relais (P+R).

* Quartiers prioritaires et contrat de ville 2024 - 2030

L'objectif stratégique « Encourager le recours à des mobilités douces et durables » inscrit au contrat de ville 2024-2030 délibéré par le Conseil métropolitain le 15/04/2024 se décline en 3 objectifs opérationnels :

. Poursuivre l'amélioration de la desserte en transport en commun des QPV (Consolider le niveau d'offre en

fonction des besoins)

- Lever les freins physiques, psychologiques et financiers à l'usage des mobilités douces et durables (Faciliter l'accès aux transports en commun via le renforcement d'une politique de tarification / Améliorer la sécurité dans les transports en commun et dans l'espace public / Renforcer le rôle en conseil de mobilité qui vise à faciliter la mobilité des personnes et des entreprises rencontrant des difficultés de déplacements)

- Inciter et former à l'usage du vélo, développer une culture vélo (Créer des espaces de concertation et réaliser des évaluations / Construire un large territoire cyclable / Développer des services pour encourager la pratique du vélo / Accompagner les changements pour favoriser la pratique du vélo).

Sur cette base, le tome relatif au plan d'actions sera enrichi d'une action relative au contrat de ville et quartiers prioritaires.

Analyse de la commission d'enquête

Sans le résultat de ces études, il est difficile pour la commission d'apprécier les éléments de réponse de la MRN. Les membres de la commission ont néanmoins pu constater, y compris pendant la visite sur le site du futur espace dédié à la gare rive gauche, les études déjà réalisées ou en cours sur les projets annexes au plan de mobilité. Elle a bien conscience des délais d'étude et de mise en œuvre des projets sont souvent longs au regard des intérêts en jeu et des multiples partenaires. La prochaine révision du plan de mobilité sera l'occasion d'une actualisation pragmatique de ses éléments.

11. MEMOIRE EN REPONSE ET OBSERVATIONS DES PERSONNES PUBLIQUES CONSULTEES

COMMUNES	REMARQUES/RESERVES
Berville-sur-Seine	<p>M. le maire émet des réserves à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Pas de volonté d'uniformiser le service du transport sur l'ensemble du territoire de la Métropole Rouen Normandie, ✓ Le Plan de Mobilité n'est pas adapté aux communes rurales qui représentent 2/3 des communes du territoire de la Métropole Rouen Normandie.
<p>Réponse du pétitionnaire :</p> <p>Un diagnostic du PDM par corridors de mobilité et coconstruit avec les communes. Une déclinaison des enjeux et de l'objectif de parts modales selon 3 périmètres distincts (de l'urbain au périurbain) du fait d'une dépendance à la voiture plus prégnante dans le périurbain et le rural, à défaut d'alternatives collectives attractives. Il serait donc contreproductif d'imposer le même rythme et la même intensité au changement de comportement mobilité sur tout le territoire métropolitain. Etude en cours concernant la mobilité collective en zone peu dense.</p>	
Caudebec-lès-Elbeuf	<p>La commune émet les réserves suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Déplore que la mise en place de l'axe principal de piste cyclable à Caudebec soit aujourd'hui au point mort, en raison du blocage des communes d'Elbeuf et des Saint-Pierre-lès-Elbeuf. ✓ concernant le tracé et les impacts en matière d'aménagements publics et de sécurité sur le projet de « Réseau Express vélo » entre Pont-de-l'Arche et Tourville la Rivière et passant par Caudebec-lès-Elbeuf demande que les observations et réserves émises antérieurement soient prises en compte ✓ Regrette le report du déploiement, sans calendrier, des stations de vélos en libre-service ✓ Souhaite de préférence le modèle de covoiturage sur des lignes structurantes et fixes, garantissant les liaisons à ce jour Rouen/Val de Reuil et Rouen/Barentin, au modèle libre opéré par Klaxit hier et Bla Bla Car Dailly, grand consommateur de finances publiques, peu contrôlable et peu responsabilisant ✓ Formule des remarques sur la diminution de la voiture en ville qui ne peut se faire : <ul style="list-style-type: none"> ○ En pénalisant les habitants qui ne sont pas en mesure de changer leur véhicule pour un véhicule « plus propre », ○ Sans nuances ou aménagements et à marche forcée, ✓ Les parkings relais doivent être plus nombreux et judicieusement placés compte tenu du zonage des ZFE ✓ Inutile de revenir sur le projet tram train, couteux et inutile mais favoriser l'intégration tarifaire d'un même ticket train/bus/tram et métro.

	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Très favorable au projet Service Express Métropolitain en espérant un soutien de l'Etat ; ✓ Réaffirme son opposition à la gratuité des transports en commun, mais demande l'étude d'une tarification solidaire.
<p>Réponse du pétitionnaire : Les réserves de la commune n'appellent pas de réponses complémentaires.</p>	
Darnetal	<p>La commune souhaite que cet avis soit assorti des remarques et observations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Revoir les fréquences de passage et correspondance de la ligne 28 non adaptées avec la ligne se rendant au lycée Flaubert. ✓ Pose la question du bien-fondé de la remise en service de la gare de Darnetal nécessitant un gros investissement alors que la ligne T3 est performante. ✓ Souhaite que le déploiement des stations de voitures électriques se poursuive quartier du Robec NPNRU, hôtel de ville et complexe sportif Ferry ✓ Demande que le parking public de l'ancienne gare devienne un P+R avec un arrêt supplémentaire à proximité, « rue du Point du jour » ✓ Demande que le plan vélo prenne en compte la topographie des communes et l'équipement de 6 stations VLS, afin d'assurer la liaison vers les lignes de transports collectifs centre-ville et les quartiers en première périphérie. ✓ Que le réseau des pistes cyclables sur Darnetal puisse se développer afin d'atteindre les itinéraires cyclables rue des petites eaux / Sente de l'Aulnay/rue de Préaux..
<p>Réponse du pétitionnaire : Le parking de la Gare de Darnetal était identifié « P+R » pendant plusieurs années. Celui-ci a été « délabélisé » en 2022 au regard d'une occupation quasi nulle. L'analyse de la MRN a démontré que celui-ci ne répondait pas aux critères d'attractivité d'un P+R : mauvaise accessibilité routière, cheminement piéton entre le parking et le T3 peu confortable et sans covisibilité, concurrence du stationnement sur voirie plus proche du T3, ...)</p>	
Deville les Rouen	<p>La commune émet les observations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ La gare de Maromme est un atout qu'il convient de développer afin de faciliter l'intermodalité ✓ Accélération du projet des balades du Cailly indispensable pour faciliter la pratique du vélo dans la vallée ✓ Son tracé doit permettre sur Deville le maintien de la circulation des transports en commun, notamment rue J. Fauquet, quand la rue J. Ferry l'empêche en raison de travaux ou de fermeture provisoire ✓ Une réflexion intercommunale sur la limitation de vitesse doit être engagée ✓ Faire évoluer les axes routiers pour le trafic des poids lourds sur 93% qui empreinte la route de Dieppe seul 7% desservent la commune ✓ Rappelle l'incohérence du périmètre de la ZFE la « Tête du pont Flaubert est une urgence pour la vallée du Cailly (fort nombre d'accidents sur la portion d'autoroute entre la sortie du Mont Riboudet et la Maine et afin de développer les transports en commun vers Barentin pour éviter l'afflux de véhicules sur Rouen ✓ La gratuité pour les écoles doit être une priorité mais pas la gratuité totale qui engendrerait un financement par la fiscalité des coûts de fonctionnement et investissement, qu'elle bénéficierait aussi aux usagers ayant les moyens de payer.
<p>Réponse du pétitionnaire : Les observations de la commune n'appellent pas de réponses complémentaires.</p>	
Hénouville	<p>Demande d'insérer les dispositions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Poursuivre les aménagements cyclables et piétons pour sécuriser les usagers ✓ Autoriser les cycles à emprunter le chemin du halage du bord de seine ✓ Coopérer avec les territoires limitrophes pour faciliter les synergies en matière de mobilité ✓ Rendre le dispositif de Rack à vélo mieux accessible, plus préhensible et facile d'utilisation ✓ Etudier la mutualisation de la livraison des colis dans les villages en créant une plateforme métropolitaine avec un seul transporteur qui redistribuerait à chaque village
<p>Réponse du pétitionnaire : Les demandes de la commune n'appellent pas de réponses complémentaires.</p>	
Houpeville	<p>Demande d'inscrire dans le PDM les demandes ci-dessous :</p> <p>Report sur les transports en commun :</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Un service minimum en cas de grève ✓ Un service de bus le dimanche ✓ Un parking vélo sécurisé proche de l'arrêt de bus de la Place du Vivier ✓ Une réflexion sur l'inter modalité bus/vélo pour rejoindre le nœud de communication de Mont Saint Aignan ✓ Une ligne directe Gare rue Verte <p>Diminution des véhicules traversant la commune</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Un parking de co-voiturage en amont de la commune axe RD 121. <p>Voies de vélos</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Poursuite de la réflexion pour désenclaver la commune (Flux vers zones d'activités Isneauville, Mont saint Aignan, bois Guillaume, gare de Malaunay le Houlme) ✓ Création d'un chemin accès pïton/cyclistes vers la forêt verte en parallèle de la rue du Plain.
<p>Réponse du pétitionnaire : Les demandes de la commune n'appellent pas de réponses complémentaires.</p>	
Le Houlme	<p>La commune formule les observations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Accroître l'effort de gratuité des transports pour favoriser le déplacement des publics fragiles ✓ Développer une plus grande multi modalité avec la Gare Malaunay / le Houlme et le réseau TEOR ✓ la prolongation du TEOR jusqu'à Le Houlme ✓ Développer l'uniformisation des modalités de paiement bus/ train.
<p>Réponse du pétitionnaire : Les observations de la commune n'appellent pas de réponses complémentaires.</p>	
Le Mesnil-Esnard	<p>Soumet les remarques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ La commune serait favorable à l'amélioration des dessertes en transports en commun en particulier jusqu'à Rouen. ✓ Le SDMA portant sur l'aménagement des pistes cyclables ne comporte pas de continuité jusqu'à la de ville de Rouen
<p>Réponse du pétitionnaire : Les remarques de la commune n'appellent pas de réponses complémentaires.</p>	
Le Trait	Avis réservé au vu du déséquilibre territorial
<p>Réponse du pétitionnaire : L'avis de la commune n'appelle pas de réponse complémentaire.</p>	
Maromme	<p>Sous réserve d'une déclinaison au profit de la commune :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Déployer des équipements de recharge de véhicules électriques en tenant compte de la spécificité urbaine de la commune (70% logements collectifs) ✓ Déployer des pistes cyclables bidirectionnelles rue du 8 mai 1945, rue des belges, côte de Garstedt, côte du Val aux dames et route de Dieppe. ✓ Améliorer l'offre de la ligne du bus 10 matin et soir ✓ Permettre une offre de transport nocturne ✓ Positionner la gare de Maromme sur le tracé d'étude du service express régional métropolitain et envisager un parking P+R ✓ Développer une troisième voie sur l'autoroute A150 avec opportunité d'une voie réservée au covoiturage ✓ Mettre en place la location courte (Lovélo) sur la commune ✓ Installer des espaces de stationnement sécurisé pour les vélos ✓ Densifier et diversifier l'offre de transport dans la Vallée du Cailly ✓ Gratuité pour les personnes scolarisées, en formation ou retraitées ✓ Installer un parking P+R sur la ville-haute (La Maine) ✓ Dimensionner les infrastructures (tête Nord du pont Flaubert) afin d'absorber les flux des 26 communes de l'ouest de la Métropole
<p>Réponse du pétitionnaire : La création d'une troisième voie sur l'A150 est une prérogative de l'Etat et de ses services.</p>	

Saint-Aubin-Celloville	<p>Note que l'on pourrait mettre l'accent sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ La consolidation et les itinéraires de randonnées ✓ Une liaison fluviale Amfreville-la-Mi-Voie/Sotteville-lès-Rouen pour les piétons, les vélos et les voitures. ✓ Le projet de Service Express Régional Métropolitain
<p>Réponse du pétitionnaire : L'avis de la commune n'appelle pas de réponse complémentaire.</p>	
Saint-Étienne-du-Rouvray	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Des inquiétudes demeurent concernant la ZFE et les conséquences de sa mise en application sur les ménages modestes et sur la place de la commune dans l'armature urbaine de la métropole (et donc du niveau des dessertes futures). ✓ Des réflexions complémentaires pourront alimenter l'enquête publique à venir.
<p>Réponse du pétitionnaire : Les demandes de la commune n'appellent pas de réponses complémentaires.</p>	
Sotteville sous le val	<ul style="list-style-type: none"> ✓ M. le maire regrette que l'amplitude horaire des lignes desservant la commune n'ait pas évolué ✓ Concernant le développement des équipements cyclables il souligne que la topographie de Sotteville-sous-le-Val et l'é étroitesse de la voirie principale rendent bien difficile de tels équipements ✓ Estime que les propositions faites sont largement en deçà des nécessités en particulier pour les transports en commun ✓ La ligne ferroviaire entre Elbeuf et Rouen figure toujours avec un point d'interrogation dans le PDM 2025-2035 ✓ Regrette que la Métropole ne veuille pas intégrer dans son marché d'entretien l'arrêt du Val Renoux ✓ Pose la question comment se fait-il que pour les centres ville les arrêts de bus soient entretenus et pas dans les villages ? ✓ « Pédalons plus, marchons plus » C'est oublier une partie de la réalité de la répartition de l'habitat et de l'emploi au sein de la Métropole ✓ Le contournement Est n'apparaît pas dans la synthèse du PDM ✓ Questionne : Le silence du PDM au sujet du contournement Ouest est-il raisonnable ? ✓ Un élu indique que ce projet ne prend pas en compte le réel, le terrain et que le schéma proposé est complètement incohérent ✓ Un second précise que le document est très compliqué à lire, très répétitif et souhaite avoir des données concrètes par exemple le chiffrage de l'usage des allo-bus. ✓ Elle relève des points « bien pensés et utiles : parking relais gratuits, trajets de bus offerts le samedi, aires de covoiturage, mais rien n'est prévu pour l'axe structurant qu'est la rue du Village.
<p>Réponse du pétitionnaire : Les remarques de la commune n'appellent pas de réponses complémentaires.</p>	

Analyse de la commission d'enquête

La MRN ne répond pas à certaines remarques justifiées des personnes publiques associées, ce qui est dommage. Pour autant, en ce qui concerne les réserves et/ou remarques formulées par les assemblées délibérantes des communes celles-ci méritent une attention particulière voire une prise en compte dans la mesure du possible.

13. MEMOIRE EN REPONSE ET REMARQUES DE LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE

Dans sa dernière partie de procès-verbal de synthèse, la commission a formulé plusieurs questions, lesquelles sont reprises ci-après avec les réponses apportées par la MRN.

1- Sur la Seine à vélo, certaines contributions indiquent qu'une enquête publique et/ou déclaration d'utilité publique sont nécessaires pour lancer ledit projet. Cette enquête publique, étape préalable à la déclaration d'utilité publique, a-t-elle été organisée ? Quels éléments peuvent apporter les services de la Métropole sur cette thématique ?

Réponse du pétitionnaire :

A ce jour, le projet de Seine à Vélo a fait l'objet d'une concertation préalable. Les phases réglementaires, dont les enquêtes, liées aux déclarations d'utilité publique et aux déclarations environnementales seront organisées à partir de l'été 2024 au 1^{er} trimestre 2025.

Dans un souci d'opérationnalité des procédures administratives, le projet a été scindé en trois grands tronçons :

- à l'ouest, entre Yainville et La Bouille : Demande de DUP et d'Autorisation Environnementale déposées fin 2024 (dossier conjoint) avec pour objectif une enquête publique en avril 2025.
- au centre, entre Sahurs et Belbeuf (aménagement déjà existants) : Pas de procédure
- au sud-est, entre Belbeuf et Saint-Aubin les Elbeuf : Demande de DUP déposée en mars 2024 avec enquête publique en juin 2024 et Demande d'Autorisation environnementale déposée au second semestre 2024 avec pour objectif une enquête publique en début d'année 2025.

Malgré ce découpage « opérationnel », l'étude d'impact nécessaire aux deux DUP concerne la totalité du tracé de la Seine à Vélo sur le territoire métropolitain. L'objectif étant d'appréhender les incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine du projet global.

Analyse de la commission d'enquête

La réponse de la MRN consiste en une présentation très précise des étapes et échéances prévisionnelles de ce projet de Seine à vélo. Ainsi, il est manifeste que le plan de mobilité ne concerne pas la validation dudit projet mais intègre ce dernier de manière globale et dans l'attente des résultats des procédures d'enquête publique prévues par les textes en vigueur.

2- Pourriez-vous nous indiquer si le projet « Seine à vélo » est bien soumis aux dispositions réglementaires liées à la gestion des sites Natura 2000 et aux préconisations de la Charte du Parc Naturel des Boucles de la Seine Normande ? Dans quelles mesures ces documents impactent-ils le projet « Seine à vélo » ?

En outre, la réglementation de la loi ZAN est-elle prise en compte dans les dispositions du MRN ?

Réponse du pétitionnaire :

Le projet de Seine à Vélo est soumis aux dispositions réglementaires liées au code de l'environnement : étude d'impact sur l'ensemble de son tracé et déclarations environnementales selon des tronçons opérationnels. A ce titre, l'Autorité Environnementale sera garante de la bonne considération de l'environnement, du maintien des cycles de la nature, et le cas échéant de la démarche Eviter – Réduire- Compenser (ERC). Le tracé de la Seine à Vélo suit un itinéraire en grande partie déjà artificialisé (voiries existantes, chemin de halage sur digues, ...) et est donc pas concerné par la loi ZAN. Néanmoins, dans le cas d'artificialisations ponctuelles, la MRN sera soumise aux règles de compensation réglementaires et internes à la collectivité.

Analyse de la commission d'enquête

La MRN ne répond pas réellement aux questions posées. Ici, il s'agissait de savoir si les dispositions citées, à savoir celles applicables aux sites Natura 2000 et aux préconisations de la Charte du Parc Naturel des Boucles de la Seine Normande, seront applicables au projet. La MRN connaît très certainement déjà son tracé, ce qui lui permettait de répondre à cette demande.

3- Dans l'évaluation du PDU 2014, il est indiqué que : "Malgré l'augmentation significative des aménagements cyclables, le constat est sans appel : le vélo ne rencontre pas son potentiel d'utilisateurs même si les tendances sont à l'augmentation.". Dans ces circonstances, la collectivité a amorcé en 2018 des réflexions autour d'un Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA) afin de développer des mobilités actives, véritables modes de déplacement du quotidien. L'état des lieux couplé aux résultats d'une consultation PLUi sur le vélo, a conclu à l'inefficacité du réseau métropolitain au regard des trop nombreuses discontinuités et points noirs, au mauvais état général des aménagements et à leur sous-dimensionnement (des pistes et bandes cyclables en deçà des recommandations nationales).

Dans l'extrait de la délibération du conseil municipal de Mesnil Esnard, il est mentionné que : "Le SDMA (Schéma Directeur des Mobilités Actives) portant sur l'aménagement de la piste cyclable sur les RD 6014 et RD 138 est

satisfaisant, notamment en termes de largeur des voies et de conservation des places de stationnement.”. Cependant, il n’y a pas de continuité jusqu’à la ville de Rouen”.

Compte tenu de ces éléments, pourriez-vous nous communiquer le projet établi par le SDMA (Schéma Directeur des Mobilités Actives), notamment le tracé, le nombre de places de stationnement supprimé, l’impact éventuel sur les commerces... portant sur l’aménagement de la piste cyclable sur les RD 6014 et RD 138 ? Disposez-vous d’un historique des décisions du conseil municipal de Mesnil Esnard ?

Réponse du pétitionnaire :

Le Schéma Directeur des Mobilités Actives est une réflexion lancée par le Métropole en 2018. Son ambition était alors d’élaborer un document unique et concerté permettant de développer l’usage du vélo et de la marche au quotidien.

D’un niveau de maturité différent, les élus métropolitains ont souhaité scinder la réflexion avec un premier volet prioritaire « vélo » et un second « marche ».

Le premier volet s’est concrétisé par le Plan vélo métropolitain 2035 voté et adopté en Conseil Métropolitain en novembre 2023 (réseau cyclable, charte d’aménagement, services, gouvernance de la politique cyclable et suivi...).

Le second volet « marche » reste à travailler, Le PDM a permis de fixer les premières orientations stratégiques d’un futur Plan marche (EP.01 et EP.02), via la nécessité d’accompagner les PAVE, d’harmoniser et sécuriser les traversées piétonnes, de définir les centralités à apaiser, de créer une boîte à outils, de s’appuyer sur la marche loisir ...

La Métropole ne dispose pas de l’historique des décisions du Conseil municipal de Mesnil-Esnard sur ce sujet.

Analyse de la commission d’enquête

La MRN ne répond pas réellement aux questions posées. Il semble par ailleurs étonnant qu’elle travaille ce sujet sans en posséder les données liées au stationnement par exemple. Par ailleurs, la commission s’étonne que la MRN n’ait pas d’éléments sur la position du conseil municipal de Mesnil-Esnard.

Ce point doit donc être à nouveau travaillé afin d’associer pleinement les parties prenantes dont font partie les communes de la Métropole Rouen Normandie afin de satisfaire les attentes de ces dernières.

4- – Sur les pistes cyclables – Point accidentologie/manque de confiance lié aux problèmes de sécurité
Que prévoit la Métropole pour remédier aux points accidentogènes (non spécifiques à la métropole rouennaise, mais un réel problème) sur les pistes cyclables : - Est-il prévu :

- la pose de miroirs donnant une vue sur l’angle caché par un virage,
- la mise en place de séparation physique entre les voies pour véhicules motorisés et les voies cyclables ?
- Est-il envisagé d’éviter la mise en place de piste cyclable côté droit des chaussées car souvent coupées (par les bus et voitures) ?
- Des priorités sectorielles ont-elles déjà été fixées pour la sécurisation des “points noirs” ?

La Métropole pour l’action VEL.01 : un réseau cyclable maillé et sécurisé a établi une estimation financière de 184 000 000 € :

- Des priorités d’actions pour l’installation des pistes cyclables ont-elles déjà été définies (Corridor) et avec quelle temporalité de mise en place ?

Dans l’évaluation du PDU (Tome 1) page 19, il est fait état de l’accidentologie en 2019...c’est une évaluation générale “tous accidents et tous modes de transport sur le territoire de la métropole”.

En ce qui concerne l’usage du vélo, des pistes cyclables, des accidents piétons/vélo, vélo/voiture, il n’y a pas de chiffre alors que l’accidentologie semble en augmentation/insécurité et est un réel sujet de préoccupation, un frein pour envisager un usage régulier du vélo et l’intégrer dans le mode de déplacement.

Réponse du pétitionnaire :

* Accidentologie/points noirs

Concernant l'accidentologie et son recensement, il est important de savoir que seuls les accidents ayant entraîné l'intervention des forces de l'ordre sont recensés. En effet, l'ensemble des accidents corporels sont remontés par les forces de l'ordre via la plateforme TRAxY. La Métropole traite ensuite ces données selon la période (journée/nuit, le jour de la semaine), la catégorie d'âge et le mode de déplacement, qu'elle rend public annuellement via son Observatoire des Mobilités (OMMeR). La MRN cartographie également ces accidents. Cette méthodologie ne permet donc pas de recenser les accidents « minimes » dès lors qu'ils n'ont pas nécessité l'intervention des forces de l'ordre.

La MRN s'est donc inscrite dans une logique de prévention en créant un groupe de travail « Points noirs » avec les associations cyclistes locales. Une application, créée par la Métropole, a été mise à disposition des associations afin qu'elles puissent faire remonter et géolocaliser les points noirs constatés. Des réunions de travail sont ensuite organisées avec les services techniques de la MRN pour échanger des solutions à mettre en œuvre et prioriser les interventions.

Les miroirs donnant une vue sur l'angle caché par un virage peuvent être la solution de certains points noirs. Ce type de solution est expertisé au cas par cas.

Concernant les pistes cyclables, le CEREMA et donc la charte métropolitaine préconisent l'insertion des pistes cyclables, dès lors qu'elles se trouvent sur la voirie circulée, à droite de la chaussée. Malgré les effets de cisaillement parfois dangereux, le code de la route donne la priorité à l'usager venant de la droite. Il serait d'autant plus dangereux pour les cyclistes de mettre la piste à gauche de la chaussée, donnant ainsi la priorité aux voitures, et les obligeant à cisailer les voies de circulation à contre sens. Également, dès lors que la piste est sur la voie circulée, celle-ci est protégée des voitures a minima par un séparateur. Dans le cas d'une piste sur trottoir (dernière option choisie), c'est la bordure du trottoir qui protège les cyclistes.

Programmation REV :

- Aménagement existants au 14/05 /2023 : 55 km -
- Aménagements programmés jusqu'à fin 2026 : 58 km -
- Aménagements programmés sur 2026-2029 : 27 km -
- Aménagements post 2029 : à programmer.

La mise en œuvre du réseau REV ne se fait pas suivant une logique d'itinéraire. La programmation a été définie à partir d'une analyse multicritères tenant compte de la nature de l'axe, des alternatives cyclables existantes, des discontinuités et points noirs à résoudre, de la complexité technique et de la maturité du projet.

Analyse de la commission d'enquête

La MRN répond de manière complète et argumentée à la demande. Il apparait ainsi un vrai suivi de l'accidentologie de manière concertée avec les acteurs locaux.

5- Sur la sécurité liée aux transports en commun, différentes remarques évoquent des problèmes de sécurité en raison de l'absence d'aménagements pour protéger les usagers : absence de trottoirs, zone proche de la voirie utilisée par les autres usagers de la route... Quels liens et actions la métropole a-t-elle ou envisage-t-elle de mettre en œuvre avec les autres collectivités territoriales sur ce thème, gestionnaires de la voirie ?

Réponse du pétitionnaire :

En complément de la mise en accessibilité de son réseau de transports en commun (TC.01-1), de la volonté d'améliorer le confort des usagers en attente (déploiement d'abris bus), du Contrat Local de Sécurité des Transports, l'article L115-6 du code des transports oblige les acteurs du transport à créer une base de données collectant les données d'accessibilité environ 200 mètres autour des arrêts. L'objectif étant de transmettre une information qualitative aux usagers et de construire une politique d'accessibilité de l'espace public. A l'échelle de la MRN, ces 200 mètres autour des arrêts revient à expertiser la quasi-totalité de l'espace urbain. Le diagnostic se concentrera donc dans un premier temps autour des arrêts prioritaires et déjà accessibles en vue d'assurer au maximum la continuité et la sécurité des cheminements de rabattement piéton.

De manière générale, toute réhabilitation de voirie ou requalification est un motif à questionner la sécurité et l'accessibilité des cheminements piétons.

La MRN partage l'importance de traiter les conditions de rabattement et d'accessibilité, au-delà du simple arrêt, de son réseau de transports en commun, répondant ainsi aux objectifs de report modal fixés.

Analyse de la commission d'enquête

La réflexion autour des aspects sécuritaires est essentielle dans ce plan de mobilité. La MRN a bien pris en considération cette problématique dans le cadre de ses actuels mais aussi futurs aménagements.

Les conclusions motivées et l'avis de la commission d'enquête sur le projet relatif à l'élaboration du plan de mobilité de la métropole Rouen Normandie sont présentés dans un document séparé.

Un exemplaire du rapport, des conclusions motivées et avis sera transmis à :

Monsieur le Président de la Métropole Rouen Normandie

Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Rouen

Le 28 mai 2024

Les membres de la commission d'enquête

BOGAERT Pascale



G. Cahand.



Marthe



FARVAH Gilles



LECOQ N



Annexes

Procès verbal de synthèse des observations recueillies

Mémoire en réponse de la Métropole Rouen Normandie
