



TOME 3

STRATÉGIE du Plan de Mobilité 2035 de la Métropole Rouen Normandie



métropole
ROUEN NORMANDIE



L'essentiel du PDM : les fondations de la stratégie multimodale de mobilité

Les préoccupations exprimées dans le cadre de la concertation se rejoignent autour de 3 ambitions pour la politique de mobilité de la Métropole Rouen Normandie : une Métropole Social-Ecologique, une Métropole Exemplaïre, une Métropole Collective.

Pour atteindre ces 3 ambitions, le Plan de Mobilité se décline en 8 leviers, regroupant au total 40 actions classées selon 11 thématiques : Espace public / Vélo / Transports Collectifs / Intermodalité et Interterritorialité / Stationnement / Voiture / Logistique / Accompagnement / Mobilité Inclusive / Innovation / Données.

S'en détachent **6 objectifs phares** :

OBJECTIF « PEDALONS PLUS, MARCHONS PLUS »

La priorité est de développer un réseau cyclable sécurisé et connecté sur l'ensemble du territoire (Réseau Express Vélo : 12 à 15 itinéraires, 200 km / Réseau Inter-connecté Vélo : 100 à 250 km).

Des services doivent accompagner le développement de ce réseau en offrant des possibilités de location longue durée avec Lovélo (plus de 2 000 vélos à terme dont 1 400 à 1 800 Vélos à Assistance Electrique, 250 vélos cargos ou allongés, 70 vélos pliants, vélos PMR ou professionnels autant que de besoins) et de courte durée avec Lovélo Libre-Service (10 communes – 1 000 vélos – 200 à 250 stations), de stationnement (courte, moyenne, longue durée), de réparation pour les usagers et d'intermodalité (Train, transports collectifs urbains).

En prolongement, l'amélioration du fonctionnement des espaces publics et des connexions avec les autres modes permettra de rendre la marche plus attractive et accessible.

L'éducation à l'environnement viendra soutenir le changement des pratiques, en particulier à travers le Plan d'Accompagnement des Changements de la Transition Ecologique (PACTE).

OBJECTIF « GRATUITÉ »

Dans un contexte où les dépenses de transport représentent en moyenne 15% du budget des ménages, le coût de la mobilité doit être interrogé : il en va de la liberté de se déplacer pour des personnes qui y renonceraient pour des questions financières, avec pour conséquence de renoncer également à un emploi ou à l'accès aux études ou à une formation.

Etendre au maximum possible la gratuité devient donc un enjeu essentiel, dans la limite des perspectives de ressources financières supplémentaires des autorités organisatrices de la mobilité. Un débat sur le déplaçonnement du Versement Mobilité doit donc inévitablement s'ouvrir entre l'État et les autorités organisatrices de la mobilité.

OBJECTIF « TRAM(S) / TEOR(S) »

De nouvelles lignes structurantes de transports en commun vont donc progressivement irriguer le territoire. Elles transformeront le paysage et la physionomie des communes concernées et « réoxygèneront » l'ensemble du système en permettant de nouvelles combinaisons de déplacement.

Une étude interroge actuellement le devenir du réseau structurant (Tramway/TEOR/Fast), la faisabilité de portions urbaines de lignes de tram-train dans le cadre du projet ferroviaire de Service Express Régional Métropolitain (SERM) et la desserte de la nouvelle gare sur le site Saint-Sever. Ce sont potentiellement plusieurs nouvelles lignes de tramway ou de TEOR qui pourraient voir le jour dans les 15 années à venir.

OBJECTIF « TRAIN COMME MODE URBAIN »

Le projet de SERM vise à développer une offre ferroviaire comparable à celle d'un transport urbain. Il s'agit, d'une part, d'offrir une réelle alternative à l'automobile sur des trajets quotidiens, à l'échelle de la Métropole mais également de son bassin de vie plus large, et d'autre part de contribuer à décarboner les transports.

A plusieurs horizons de temps, pré et post Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN), la possibilité de développer un réseau ambitieux sur les 5 branches de l'étoile ferroviaire rouennaise est actuellement à l'étude, incluant la réouverture aux voyageurs de la ligne 365-370 vers Elbeuf et la création ou la réouverture de plusieurs haltes ferroviaires.

OBJECTIF « TERRITOIRES »

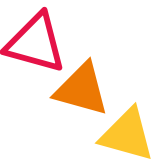
A travers les conventions d'entente entre la Métropole et les EPCI voisins, le Pôle Métropolitain Rouen Seine-Eure, l'entente Axe Seine, les bassins de mobilité (Loi LOM) et l'itinéraire grands territoires (AURBSE), il s'agit de construire un véritable réseau de mobilité avec les territoires limitrophes, en changeant d'échelle.

Avec plus de 200 000 déplacements journaliers entre la Métropole Rouen Normandie et l'extérieur, des offres de mobilité plus globales et intégrées autour d'un maillage en Parkings relais (P+R) et en aires de covoiturages, de liaisons cyclables, de services de transports collectifs et de covoiturage doivent être renforcées.

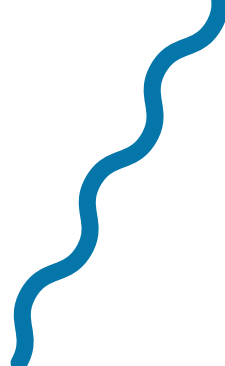
OBJECTIF « TÊTE NORD DU PONT FLAUBERT »

A l'aune de la réalisation des accès définitifs de la tête sud du Pont Flaubert et du quartier Rouen Flaubert, il s'agit de prolonger la dynamique actuelle en bâtissant le devenir des mobilités sur la façade Ouest de Rouen.

En lien avec les territoires adjacents et avec le projet, à initier, de réaménagement de la tête nord du pont Flaubert, il conviendra d'interroger le devenir de l'autoroute A150, dans sa capacité à accueillir des voies réservées aux covoitureurs, à de nouvelles lignes de transports collectifs rapides ou, dans le sens Rouen-Barentin, aux véhicules lents.



sommaire



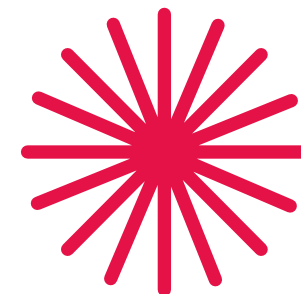
Du diagnostic à la stratégie 6

Les préoccupations	7
Les ambitions du Plan de Mobilité	10

Les objectifs stratégiques du PDM 12

Les leviers stratégiques du PDM 16

#1 : Un réseau de mobilité performant : vélo, tram(s)-teor(s), Service Express Régional Métropolitain	18
#2 : Mieux accompagner les pratiques de mobilité	20
#3 : Des solutions de mobilité à toutes les échelles : du quartier jusqu'au bassin de vie	22
#4 : Une juste place pour chaque mode de déplacement dans l'espace public	24
#5 : Vers plus de gratuité, vers plus d'accessibilité	26
#6 : Réduire les consommations d'énergie et les diversifier	27
#7 : Des modes de livraisons mieux adaptés	28
#8 : Combiner plus simplement les mobilités	29







Du diagnostic à la stratégie

MOBILITÉS ÇA BOUGE!

Dans le cadre de la révision de son Plan de Mobilité (PDM), la Métropole a lancé une grande concertation à destination de ses habitants et de tous les acteurs du territoire. Portées par la question centrale de « Comment se déplacera-t-on demain ? », toutes les phases majeures de la révision (du diagnostic au plan d'actions) ont pu être débattues collectivement.



La démarche « Mobilités ça bouge »
a permis de faire émerger des problématiques centrales,
partagées par une majorité d'acteurs,
qu'ils soient institutionnels, acteurs du monde économique, ou citoyens.

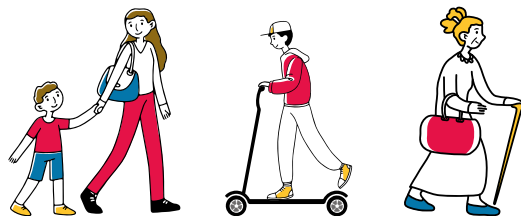
Ils ont confirmé les enjeux liés aux changements de pratiques de mobilité, tant pour des raisons environnementales que sociales. A ce titre, la nécessité de proposer des alternatives à l'automobile a souvent alimenté les débats : comment réduire l'autosolisme et donc l'impact environnemental de la voiture, comment offrir des alternatives aux personnes non motorisées ou souhaitant moins utiliser la voiture, et comment accorder plus de place aux autres modes de déplacements dans des espaces urbains souvent contraints.

Développer les modes actifs et les modes collectifs, permettre de choisir et de passer facilement d'un mode à un autre, adapter les solutions aux morphologies et densités des territoires, réfléchir à un autre usage et un partage différent de l'espace public : ces propositions ont régulièrement été mises en avant, à condition que cette politique de transition vers une nouvelle mobilité soit accompagnée, explicitée et encouragée.



▶ La place centrale du vélo dans les débats et les attentes

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



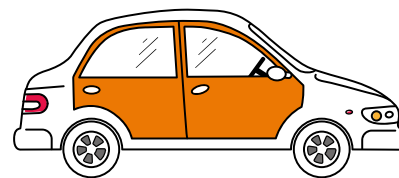
▶ Le partage de l'espace public est attendu pour apaiser les conflits d'usage et donner envie de marcher et d'utiliser des modes alternatifs

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



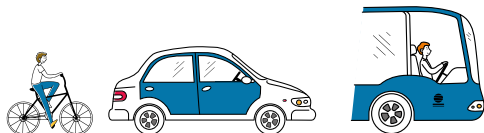
▶ L'amélioration des transports en commun doit se poursuivre partout et pour tous

L'amélioration des conditions de voyage et de l'offre proposée aux habitants sont perçues comme les leviers principaux en vue d'atteindre l'objectif largement partagé de réduction de la part modale de la voiture. Un réseau de transport en commun plus performant, accessible aux personnes à mobilité réduite, une fréquence et des amplitudes horaires plus grandes, une desserte plus efficace des zones péri-urbaines... sont des éléments évoqués pour amener à laisser les voitures à la maison. La sécurisation des temps de parcours ainsi que la sécurité dans les transports en commun sont aussi un moyen de développer ce mode de déplacement. Par ailleurs, de nombreux débats autour de la tarification des transports en commun ; vers plus de solidarité et de gratuité.



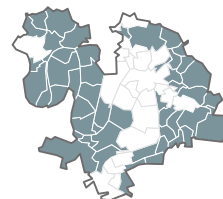
▶ La place de la voiture, jugée actuellement trop importante, doit diminuer

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



▶ L'amélioration de l'intermodalité pour une mobilité facilitée

La fluidité des parcours des voyageurs est une attente incontournable et cela passe par l'amélioration de l'intermodalité sur le territoire. (Faciliter des trajets combinant différents modes de transports alternatifs à la voiture individuelle). À terme, les participants attendent d'articuler l'usage du bus et du vélo, d'accéder facilement à un parking relais pour prendre les transports en commun ou se rendre en gare, d'obtenir des informations et une signalétique pertinente, de bénéficier d'offres combinées (tarifications, applications...), de disposer d'aménagements et stationnements sécurisés...



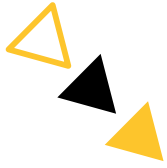
▶ Une approche territorialisée pour des solutions adaptées

La diversité territoriale de la Métropole, avec 45 communes de moins de 4 500 habitants entre cœur urbain et couronne périurbaine et rurale, induit des problématiques et enjeux de déplacement différents. Dans les cœurs urbains, les enjeux majeurs se concentrent plutôt autour de la démotorisation, des mobilités actives et des transports en commun urbains ; dans le périurbain c'est le partage du véhicule particulier, la décarbonation des motorisations et l'intermodalité vers des transports collectifs qui permettraient d'apporter des solutions adaptées.



▶ Les changements de comportements doivent être accompagnés

L'accompagnement au changement de comportement et de déplacement est une action largement plébiscitée. Une communication efficace et pédagogique, des informations et de la sensibilisation intensive sur les moyens de transports alternatifs (la marche à pied pour les petites distances, l'autopartage, le vélo, les transports en commun...) sont attendues. Objectiver le coût d'usage de la voiture, très largement sous-estimé par ses utilisateurs, son efficacité relative, notamment sur les trajets de moins de 3 km, et son impact environnemental fort, de 30 à 50 % des émissions selon les polluants, constituera un message fort. Des actions sont également souhaitées pour inciter au respect des usages et à une reconnaissance des espaces dédiés dans l'espace public.



Ces différentes préoccupations rejoignent les 3 grandes ambitions

et enjeux correspondants, assignés au Plan de Mobilité de la Métropole Rouen Normandie :



Une Métropole social-écologique

la mobilité, une urgence climatique et sanitaire, un facteur de cohésion



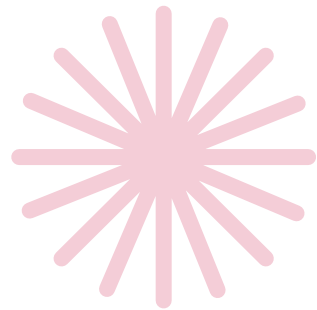
Une Métropole collective

la mobilité, un support de coopération, un jeu d'échelles



Une Métropole exemplaire

la mobilité, une rupture dans les pratiques, un vecteur d'innovation





COLE
CTE


Rue Eau-de-Robec

Cathédrale - Office de Tourisme  12 min
Place du Vieux Marché  10 min
Quartier des musées  10 min
Musée de l'Éducation  10 min
Place Saint-Marc  10 min

 < Place Saint-Marc

Sur la rue Eau-de-Robec, à l'angle de la rue de la Cathédrale, se trouve un bâtiment remarquable, le « Collège de la Cathédrale ». Ce bâtiment, construit au XV^e siècle, est un exemple remarquable de l'architecture civile de la ville de Rouen. Il a été construit par le chapitre de la cathédrale pour accueillir les étudiants de la cathédrale. Le bâtiment est composé de deux étages, avec une tour d'escalier à l'extrémité. Le bâtiment est aujourd'hui utilisé comme un musée de l'éducation.

ROUEN



LES OBJECTIFS STRATÉGIQUES du PDM

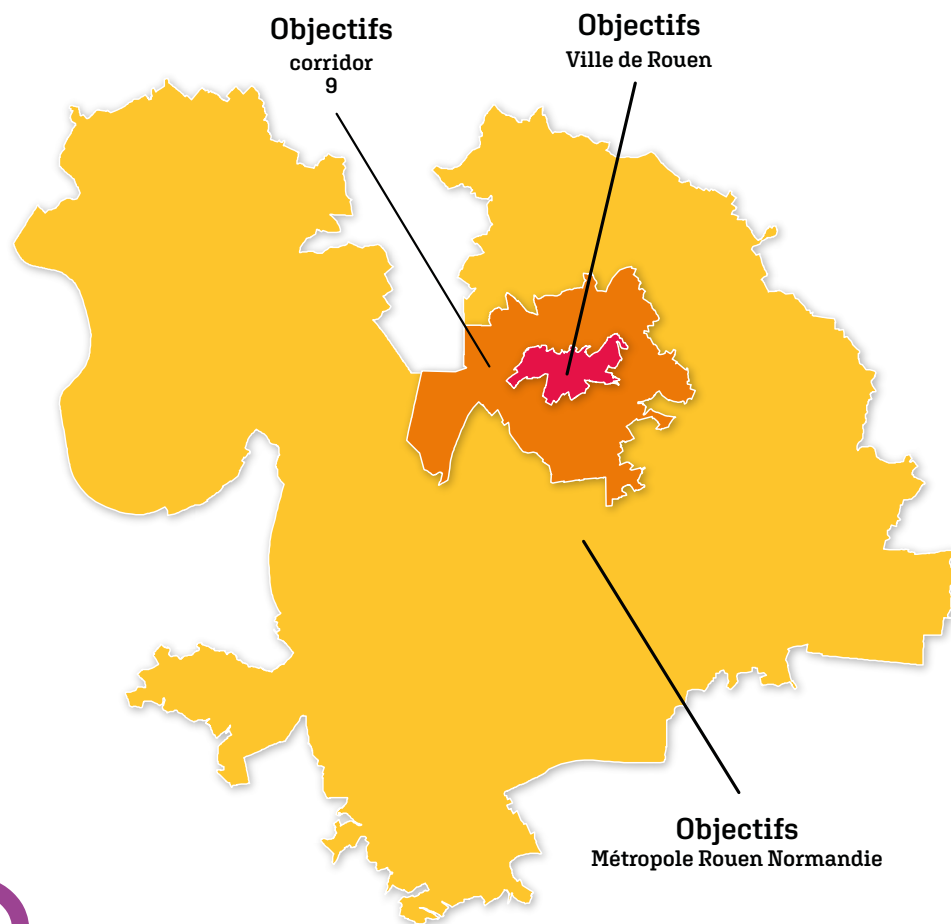
Les objectifs stratégiques du PDM

Agir à long terme dans un monde incertain nécessite donc de distinguer d'une part des objectifs majeurs qui s'imposent tout au long de l'action, qui sont de l'ordre du projet d'ensemble et de la stratégie, et d'autre part, les objectifs particuliers et plus ou moins circonstanciels, qui sont de l'ordre de la réactivité et de la tactique.

Articuler des tactiques et des réactions nécessite une forte réflexivité, c'est-à-dire de faire un retour en permanence sur l'analyse des résultats des actions précédentes.



Objectif 1 : Atteindre un nouvel équilibre des parts modales



Ville de Rouen

	Voiture particulière	Transports collectifs	Vélo	Marche
Actuellement	45 %	23 %	2 %	30 %
	↓	↓	↓	↓
Objectif 2035	24 %	28 %	12 %	36 %



1^{re} couronne urbaine

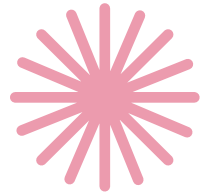
	Voiture particulière	Transports collectifs	Vélo	Marche
Actuellement	57 %	17 %	1 %	25 %
	↓	↓	↓	↓
Objectif 2035	37 %	23 %	7 %	33 %



Métropole Rouen Normandie

	Voiture particulière	Transports collectifs	Vélo	Marche
Actuellement	61 %	13 %	1 %	25 %
	↓	↓	↓	↓
Objectif 2035	45 %	18 %	5 %	32 %

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



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



Émissions de GES [T_{eq}CO₂/an]

Voyageurs :

2030 -58 %

2050 -80 %

Fret :

2030 -62 %

2050 -62 %

+ Polluants locaux : oxydes d'azotes et particules fines
(nombre personnes exposées)

Objectif 3 : Consommation d'énergie liée aux transports



Conso énergétique [GWh/an]

Voyageurs :

2030 -53 %

2050 -76 %

Fret :

2030 -55 %

2050 -60 %

Objectif 4 : Augmenter le taux d'occupation des véhicules



Taux 2017 : **TOUS MOTIFS (1,36)** + Focus sur **DOMICILE-TRAVAIL/ÉTUDE (1,03)**

En 2035, la Métropole vise un **taux d'occupation de 1,44** pour les déplacements tous motifs.

Objectif 5 : Coût de la mobilité



Optimisation de la **dépense publique "mobilité"** (efficacité d'un euro dépensé au regard de la fréquentations des modes)

Diminution du **budget mobilité** pour les personnes se déplaçant sur la **MRN** (hors transit)

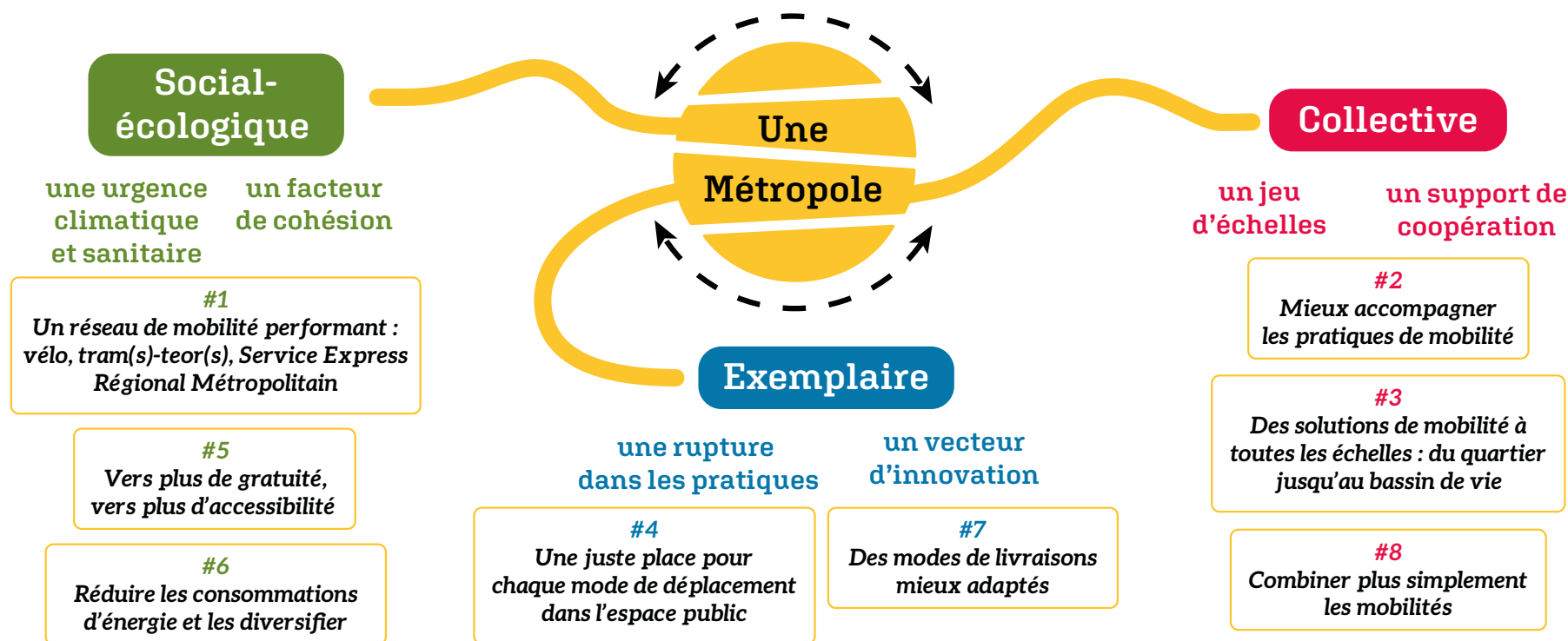
UN BUS
TOUTES LES

6 À 10 MN



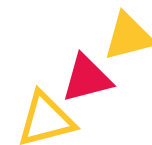


LES LEVIERS STRATÉGIQUES du PDM



Afin de répondre aux ambitions et enjeux du Plan de Mobilité, plusieurs **leviers stratégiques** ont été identifiés pour construire le plan d'action du PDM :

- 1** Un réseau de mobilité performant : vélo, tram(s)-teur(s), Service Express Régional Métropolitain
→ Offrir un réseau de transport et de service complet et maillé
- 2** Mieux accompagner les pratiques de mobilité
→ Comprendre et faire évoluer des comportements
- 3** Des solutions de mobilité à toutes les échelles : du quartier jusqu'au bassin de vie
→ Proposer des solutions adaptées aux besoins locaux
- 4** Une juste place pour chaque mode de déplacement dans l'espace public
→ Accorder une juste place à chaque mode
- 5** Vers plus de gratuité, vers plus d'accessibilité
→ Des solutions pour tous, au quotidien
- 6** Réduire les consommations d'énergie et les diversifier
→ Favoriser le mix énergétique
- 7** Des modes de livraisons mieux adaptés
→ Adapter les modes de livraison à la ville
- 8** Combiner plus simplement les mobilités
→ Des modes adaptés à chaque usage



Levier stratégique #1 : Un réseau de mobilité performant : vélo, tram(s)-teor(s), Service Express Régional Métropolitain



L'architecture du système de mobilité doit offrir, dans le domaine de pertinence de chaque mode et à travers la variété des territoires, une solution adaptée de déplacement. Ce déplacement peut s'effectuer en combinant ou non plusieurs modes de transport. C'est le maillage et la complémentarité des réseaux qui permet d'offrir une alternative crédible à l'autosolisme, et garantir l'efficacité du bouquet de mobilité.

Ce maillage concerne aussi bien le réseau vélos (A) que celui des transports en commun (B), sans omettre la voiture (C). Enfin, dans une logique intermodale, ces réseaux doivent être connectés (D) afin de passer aisément d'un mode à l'autre.

A) Étendre et compléter le réseau cyclable

Le REV - Réseau Express Vélo (action VEL.01-1) constituera l'armature principale du réseau cyclable en proposant des itinéraires directs, rapides et sécurisés, sur un linéaire total de 200 km. Il sera complété par le RIV - Réseau Interconnecté Vélo (action VEL.01-2), maillage secondaire de 250 km permettant de relier le REV aux principales centralités des 71 communes de la Métropole. Au total, REV et le RIV proposeront donc 450 km d'itinéraires cyclables structurants.



Le réseau structurant ne suffira cependant pas à mailler l'ensemble du territoire métropolitain. La Seine à vélo (action VEL.01-5) s'étendra à terme sur 110 km au sein de la Métropole. Si la Seine à vélo revêt initialement une vocation touristique, elle complètera le réseau cyclable et certaines de ses sections auront un intérêt réel pour les déplacements quotidiens des habitants de la Métropole. Des aménagements de proximité (action VEL.01-3) permettront localement d'assurer la continuité des réseaux et d'augmenter leur capillarité (double sens cyclables, sas vélo, couloirs bus partagés, etc.). Dans les communes les moins denses, une réflexion sera engagée afin d'assurer un rabattement en modes actifs vers les centralités périurbaines et rurales (action EP.02-3).

Outre les infrastructures cyclables, le développement de la pratique du vélo passe par la mise en œuvre d'une approche globale du stationnement des vélos (action VEL.02-1) : le service Lovélo Stationnement proposera une gamme variée de stationnement (arceaux, abris, parcs sécurisés, parkings souterrains, ...)

B) Renforcer et rapprocher les réseaux de transports collectifs urbains et ferroviaires

Les transports collectifs, urbains ou ferroviaires, restent l'alternative principale à la voiture individuelle. Il convient cependant de renforcer leur attractivité – meilleure couverture, meilleure qualité, meilleure performance – pour convaincre les automobilistes à délaisser leur voiture.



Une première étape visant à restructurer le réseau ASTUCE (action TC.03-1) a été franchie en 2022. Il convient désormais de consolider cette restructuration en l'évaluant et en procédant le cas échéant à quelques adaptations.

La recomposition précède une étape plus ambitieuse visant à établir le schéma du réseau structurant 2035 (action TC.03-2). La mise en service de la ligne T5 en 2025 constituera la 1^{ère} brique de ce futur réseau. L'horizon 2035 devra interroger le devenir des lignes TEOR actuelles, notamment sur leur tronc commun, mais également proposer un schéma de desserte de la nouvelle gare qui pourra conduire à la création de nouvelles lignes structurantes, pouvant inclure de nouvelles sections de tramway.

Un maillage accru implique une multiplication des possibilités de correspondances. Des correspondances plus efficaces (action TC.02-2) seront organisées, avec de meilleures conditions d'attente (abris, information qualitative).

Le réseau structurant, qui opère principalement dans le centre de la Métropole, sera complété par une desserte péri-urbaine attractive (action TC.03-3), dans des secteurs où la voiture reste trop souvent le mode de transport privilégié. Des lignes rapides depuis certaines polarités périurbaines pourront être testées, en parallèle d'une évolution des services à la demande Filo'r et Allobus.

Souvent synonyme de rupture ou de détours dans la chaîne de déplacements, la Seine peut cependant redevenir une « infrastructure » du réseau de transports collectifs : il s'agira d'étudier l'opportunité et la faisabilité de nouvelles traversées à l'Est et à l'Ouest de la centralité rouennaise (action TC.03-4).

Enfin, le projet du **Réseau Express Régional Métropolitain (SERM) (action TC.05-2)** doit permettre de confirmer l'opportunité et la faisabilité d'un « RER » à l'échelle du bassin de vie rouennais, incluant le cas échéant des portions de tram-train, afin de faire du train un mode de déplacements urbains à part entière. Les travaux visant à rapprocher les tarifications urbaines et ferroviaires, voire à les fusionner, et à permettre l'usage du train via le MaaS, doivent accélérer ce processus.

C) Mieux réguler l'usage de la voiture

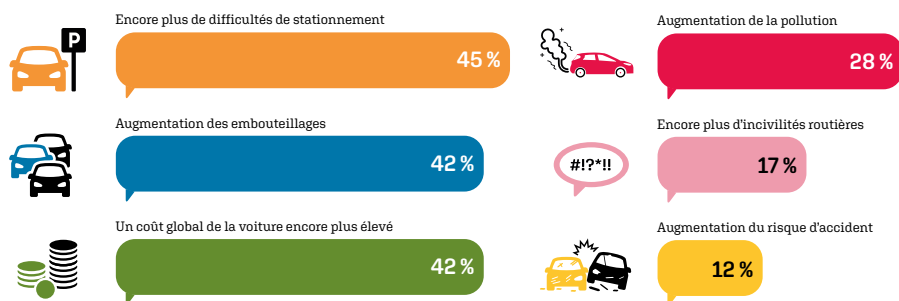
En dehors du projet d'aménagement de la tête nord du Pont Flaubert, et sauf réalisation de la liaison A28/A13, les enjeux concernant le réseau routier métropolitain résident surtout dans une optimisation de sa gestion plutôt que dans l'extension de ses capacités.

La **stratégie métropolitaine de gestion et de régulation des trafics (action VOIT.02-2)** visera à répondre à des besoins d'optimisation de l'usage des infrastructures de transport existantes : modération des vitesses, voies réservées, gestion dynamique, avec pour objectif de faciliter la circulation des transports collectifs, des taxis, et du covoiturage.

En parallèle, il est nécessaire d'interroger la stratégie en matière de stationnement, tant celui-ci impacte fondamentalement les pratiques de mobilité : le choix de se déplacer ou non en voiture dépend souvent de la possibilité de stationner à destination. La définition d'une stratégie cohérente impose d'abord de diffuser une **culture partagée du stationnement (Action STAT.01)**, compte-tenu de la dimension territoriale du sujet. Il s'agira d'objectiver les pratiques et offres actuelles de stationnement, avant d'établir

Quelles sont les raisons qui vous inciteraient à préférer les transports publics à la voiture ?

Utilisateurs de voitures personnelles exclusivement - Plusieurs réponses possibles



Source : Observatoire de la mobilité 2021 - Union des Transports Publics et ferroviaires

une **stratégie au service des politiques de mobilité (action STAT.02)** qui visera à mieux réguler le stationnement et son contrôle, et à tester de nouvelles solutions (foisonnement, mutualisation, stationnement déporté, ...), à consolider, tant par les règles d'urbanisme qu'à travers l'organisation d'une **offre publique et privée de stationnement valorisé et mutualisé (action STAT.03)**. L'objectif sera ici d'envisager les conditions d'une offre modulable selon les périodes, faisant appel le cas échéant à des capacités de stationnement privées non utilisées.

D) Des réseaux interconnectés

L'intermodalité, composante essentielle du bouquet de mobilité, repose sur des connexions performantes entre les réseaux et les modes : il faut pouvoir passer facilement de la voiture aux transports en commun, du vélo au train, de la marche au covoiturage.

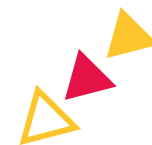
La valorisation des 2 000 places existantes et la création de 3 000 places supplémentaires en **parkings-relais (action INTER.01-1)** constituent à la fois une réponse pour réduire les kilomètres parcourus en voiture et pour diminuer la pression du stationnement dans le cœur métropolitain. C'est également une alternative pour certains automobilistes dont le véhicule n'est plus autorisé à accéder à la ZFE-m. La création d'un **schéma interterritorial des aires de covoiturage (action INTER.02-3)** concourt à ce même objectif.

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 **stratégie ferroviaire métropolitaine (action TC.04-3)** intègre les enjeux d'accessibilité aux gares tous modes confondus – transports en commun, vélo, voiture, marche – dans une perspective de création de pôles d'échanges multimodaux.

Les **liaisons routières interurbaines (action INTER.02-2)** trouveront également leur place dans la stratégie globale de mobilité, avec pour enjeu d'étudier de nouvelles liaisons entre la Métropole et les territoires voisins.

Enfin, outre les connexions « physiques » entre les réseaux, le **MaaS (action ACC.01)** doit faciliter le passage d'un mode à l'autre.



Levier stratégique #2 : Mieux accompagner les pratiques de mobilité

L'ambition est d'aller au-devant des publics, pour partager les enjeux de mobilité et ensuite « créer le déclic » qui incite à expérimenter de nouvelles façons de se déplacer, puis concrétiser dans le temps ce changement des habitudes.

A partir d'une connaissance plus fine des mobilités (E), cela implique notamment de travailler :

- avec des communautés de mobilité (A), avec qui partager les enjeux de mobilité ;
- autour de programmes (B), destinés à diffuser une nouvelle culture de la mobilité ;
- sur la qualité de l'offre (C), afin de convaincre de nouveaux utilisateurs par la qualité et le confort ;
- sur l'innovation (D), afin de déterminer avec les différents publics comment faire évoluer les services pour les rendre plus attractifs.

Aptitude

+

Opportunité

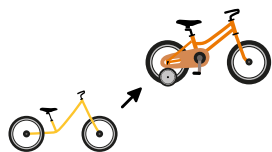
+

Motivation



savoir

ex : connaître les impacts environnementaux



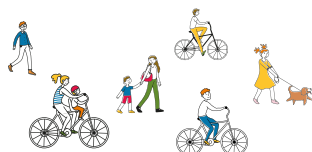
savoir faire

ex : savoir faire du vélo



opportunité physique

ex : avoir un vélo



opportunité sociale

ex : acceptabilité sociale vis-à-vis du vélo



automatismes

ex : habitudes, émotions



processus réflexifs

ex : valeurs

A) Les partenaires : une communauté tous publics autour de la mobilité

Nous sommes tous acteurs de la mobilité, soit à titre personnel (salarié, élève, citoyen), soit à titre professionnel (employeur, transporteur) ou encore à titre militant (associations, fédérations). Changer les habitudes de mobilité implique de s'adresser à ces différents publics, qui portent différentes pratiques ou visions de la mobilité.

Les **événements grand public autour du vélo** (action VEL.03-1) permettent de fédérer les acteurs autour des politiques cyclables. Il est également nécessaire de développer des actions orientées vers des communautés d'acteurs, tant au niveau de l'**écomobilité scolaire PACTE** (action VEL.03-2), qu'avec les **associations de promotion des modes actifs** (action VEL.03-3) ou dans le cadre des **Plans De Mobilité-employeurs** (action ACC.02-1).

L'expérience conduite dans le cadre de la concertation autour des **ambassadeurs de la mobilité** (action ACC.02-3) démontre que l'expérience individuelle, dans les difficultés de changement d'une routine de mobilité, est porteuse de précieux enseignements qui interrogent les publics.



Enfin, le **Comité des Partenaires de la Mobilité** (action DON.03) sera positionné au centre de l'évaluation du PDM. Instance composée de représentants des milieux économiques, sociaux, culturels, éducatifs, scientifiques, associatifs et citoyens, il constituera un espace de dialogue et veillera à la bonne mise en œuvre du PDM, puis à son évaluation.

B) Des programmes plus pédagogiques

Outre des formations destinées aux professionnels du transport, tel que le **Programme de formation « sensibilisation au handicap »** (action TC.01-6), l'**accompagnement des changements de pratiques à la transition écologique PACTE** (action ACC.02-2) se concrétise dans un dispositif global d'accompagnement des projets liés à l'éducation à l'environnement.

C) Une qualité de service accrue

Accroître le confort à bord, pour les **transports collectifs urbains (action TC.02-1)** est un levier essentiel pour attirer de nouveaux utilisateurs.

Plus globalement, « l'expérience » de mobilité doit permettre de basculer d'un temps subi à un temps vécu, renvoyant à une haute exigence de **qualité de service, notamment dans les transports collectifs (action TC.02-3)**. Le suivi qualitatif pour un réseau ASTUCE attractif est un des outils centraux qui permet de le mesurer et de le contrôler.

Enfin, le **MaaS (action ACC.01)** contribuera également à accroître la qualité du parcours voyageurs, en simplifiant l'accès à l'ensemble des services de mobilité du territoire, dans une mobilité « sans couture ».

D) L'innovation au service du territoire

S'appuyer sur un **écosystème de dialogue incluant les citoyens, les acteurs publics comme privés (INNO.02)**, permettant l'émulation, l'innovation et l'expérimentation autour des mobilités d'avenir des biens et des personnes.

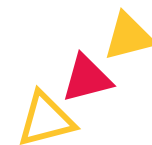
Cette collaboration doit permettre de confronter les enjeux de mobilité actuels aux aspirations du public et des professionnels, et de faire émerger des solutions nouvelles répondant à des besoins non satisfaits aujourd'hui.



E) La connaissance des mobilités

Connaître les mobilités (action DON.01), c'est surtout être en mesure de les quantifier et de les analyser pour comprendre les pratiques, les besoins et le fonctionnement des territoires, modéliser et construire des outils d'aide à la décision permettant d'évaluer des politiques.

La structuration d'un dispositif de « monitoring » de la mobilité (observatoire, enquêtes, comptages, modèles) permet d'objectiver la mobilité, tant sur les pratiques (qui se déplace et pourquoi) que sur son impact financier (ce que ça me coûte, ce que ça coûte à la collectivité) et ses externalités environnementales (bruit, pollution, sécurité).



Levier stratégique #3 : Des solutions de mobilité à toutes les échelles : du quartier jusqu'au bassin de vie



Les politiques de mobilité doivent s'ancrer dans les territoires, en anticipation ou en accompagnement des dynamiques de recomposition des flux issus des grands projets d'infrastructures (A). Ces territoires sont également des espaces de confrontation de plusieurs enjeux qui imposent une pratique commune d'un foncier d'opportunité, à optimiser en transversalité (B).

En outre, dans ces trames urbaines, certains nœuds de mobilité (C) méritent une attention particulière, par leurs capacités à augmenter les pratiques des alternatives au véhicule particulier. Une stratégie interterritoriale (D), considérant toutes les échelles de déplacement, permettra également d'élargir le potentiel du territoire métropolitain, que ce soit par la dimension des interventions collectives des autorités organisatrices de mobilité ou par la capacité de mobilisation de l'écosystème local.

A) Des grands projets à accompagner

De par leur complexité et leur ampleur, les grands projets d'infrastructure imposent la mise en place d'une stratégie pour les « connecter » au système de mobilité local. L'enjeu consiste d'une part à éviter la réalisation d'infrastructures « hors sol », ne communiquant pas avec le reste du système de mobilité, et d'autre part à amplifier leurs effets ou, à contrario, limiter leurs effets potentiellement indésirables.



Dans ces conditions, les réflexions sur la tête Nord du Pont Flaubert (action VOIT.02-1) illustrent l'enjeu d'inscrire une infrastructure routière lourde, impactante foncièrement, visuellement et fonctionnellement, au sein de quartiers urbains denses. Ces réflexions ne se limitent pas à la seule réalisation d'une infrastructure, mais engagent les conditions de déplacement de toute une partie de la ville, dans un quartier en mutation et, plus en amont, posent la question du devenir d'un axe comme l'autoroute A150. D'un projet « ponctuel » - la tête nord du pont Flaubert - la réflexion doit donc s'élargir à un périmètre beaucoup plus vaste, du centre-ville de Rouen jusqu'à Barentin.

Dans le même esprit, malgré l'opposition de la Métropole, exprimée fermement lors d'un vote démocratique en Conseil Métropolitain, si le projet de liaison A28-A13 devait voir le jour, cela imposerait à la Métropole d'anticiper et de palier les effets négatifs de ce projet sur le système de mobilité (induction de trafic routier), les impacts sociaux et sanitaires (nuisances sonores, pollution de l'air, coût de mobilité, ...) et environnementaux (dégradation de paysages remarquables, destruction de biodiversité, artificialisation des sols, ...) sur toute une partie de son territoire.

En cas de réalisation de cette infrastructure, il sera impératif de faire évoluer les axes routiers délestés d'une partie du trafic ou surcapacitaires au regard des objectifs de parts modales, en réduisant leur capacité, en prélevant des voies au profit d'itinéraires cyclables ou de voies dédiées aux transports en commun ou au covoiturage, et en modérant les vitesses de circulation. Ce sera notamment l'enjeu de définir une **stratégie métropolitaine de gestion et de régulation des trafics** (action VOIT.02-3) quelles que soient les décisions de l'Etat sur la réalisation de ce projet.

La **ligne Nouvelle Paris Normandie** (action TC.04-1) permettra un accroissement des capacités de l'étoile ferroviaire rouennaise, contribuant également au levier stratégique #1 : Un réseau de mobilité performant. La nouvelle gare ne sera pas un simple objet à « poser » dans un quartier existant, mais bien un équipement majeur qui impactera l'architecture du réseau de transports en commun urbains, et qui s'intégrera dans un projet urbain à l'échelle de la rive-gauche du centre-ville de Rouen.

B) Une transversalité des approches

La rareté du foncier doublée des effets d'opportunité impose avant tout de croiser les pratiques de mobilité.

Avec plus de 500 km d'itinéraires de randonnée, la Métropole dispose de chemins irriguant l'ensemble de son territoire. C'est l'occasion d'ancrer la marche dans les pratiques, la **marche loisir (action EP.02-4)** pouvant être un vecteur complémentaire de la marche au quotidien.



Les infrastructures peuvent également être des supports de préservation, à travers un **dialogue entre la mobilité et les continuités écologiques (action EP.04-3)**. Il s'agira de rétablir certaines continuités écologiques rompues par les infrastructures, mais également de concevoir des aménagements plus favorables à la biodiversité (bords de routes, végétalisation des espaces publics).

Enfin, si la mobilité impacte le territoire dans sa dimension géographique, elle en impacte également la dimension temporelle : gérer les heures de pointe et la saturation qui en découle, offrir une continuité de service aux heures creuses, ou encore, élargir l'amplitude quotidienne pour les actifs qui travaillent la nuit ou pour les activités de loisir en soirée. Longtemps synchronisés par le travail et l'école, les transports ont tendance à privilégier les rapports à l'espace. Or, on observe actuellement une transformation profonde des rythmes de la vie quotidienne qui fait évoluer les pratiques de mobilité, occasionnant un travail sur les **nouveaux rythmes urbains (action ACC.02-4)**.

C) Des nœuds de mobilité à conforter

L'intermodalité, levier stratégique #8, repose en partie sur « l'effet réseau » : articuler entre elles toutes les offres de mobilité qui, combinées, permettent de se passer de la voiture.



Il s'agit de revitaliser le système de transport en agissant sur des points stratégiques et particuliers tel que les **Lieux Fédérateurs de Mobilité (LFM) (action INTER.01-2)** ou par un travail sur la mutualisation d'usage sur des espaces, comme la création de **parkings multi-usages (action INTER.01-3)**. Dans le premier cas, il s'agira de créer des hubs de correspondance entre le transport en commun, la voiture, le vélo, voire le covoiturage. Dans le second cas, il s'agira de proposer des espaces de stationnement de proximité, tant à usage local (clientèle des commerces, résidents) que pour la mobilité (rabattement vers les transports en commun, covoiturage).

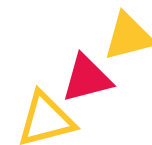
Enfin, les stations et arrêts du réseau Astuce sont, en soi, des mini hubs de mobilité, entre marche et transports en commun, exigeant ainsi une **continuité de cheminement, aux abords des stations et au sein des stations enterrées du TRAM (action TC.01-4)**.

D) Plusieurs échelles, une stratégie interterritoriale

Les démarches réglementaires telles que la création des **bassins de mobilité (action INTER.02-5)** ou d'un **plan d'action commun en faveur de la mobilité solidaire (action INCLUS.03)** doivent permettre de tendre collectivement vers un **aménagement du territoire moins consommateur d'énergie (action EP.05)**, en dépassant les frontières administratives des territoires et en alliant les compétences des différentes collectivités, y compris dans la rédaction de leurs documents cadre (SCOT, PLUi, SRADDET, etc.).

Cette nécessaire coopération, à travers un **schéma de mobilité (action INTER.02)** entre autorités organisatrices des mobilités à l'échelle du bassin de vie métropolitain doit permettre de proposer des alternatives attractives à l'autosolisme, réconciliant ainsi les résidents du périurbain avec les enjeux de transition social-écologique.

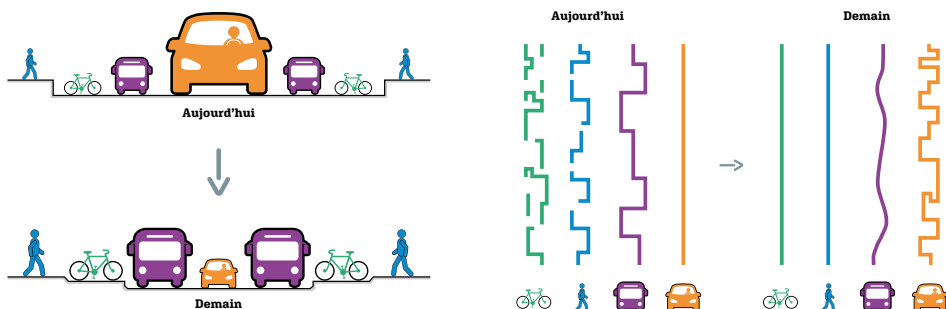
Par ailleurs, il est fondamental pour la collectivité de pouvoir s'appuyer sur un écosystème d'acteurs publics et privés, incluant les **filières professionnelles et académique du territoire (action INNO.04)**, pour assurer la cohérence des objectifs, des actions et des agendas, en tenant compte de l'évolution des besoins de mobilité et des perspectives industrielles et commerciales. La démarche « **Mobilité Intelligente pour tous** » (**action INNO.03**) doit permettre de fédérer différents acteurs - collectivités, écoles et universités, chercheurs, entreprises - autour de projets innovants, soit déjà en cours (le MaaS), soit en réflexion (logistique urbaine, navette automatisée, stations multi-énergies, ...).



Levier stratégique #4 : Une juste place pour chaque mode de déplacement dans l'espace public

Les espaces publics urbains ont par le passé été recomposés dans une perspective d'adaptation de la ville à la voiture. Cette tendance s'est ensuite progressivement inversée, mais la rareté du foncier disponible et les contraintes liées à l'urbanisation ne permettent pas d'étendre indéfiniment les espaces et infrastructures supportant la mobilité. Il est donc avant tout nécessaire de repenser la répartition des espaces existants.

L'enjeu de cette nouvelle étape réside dans la consolidation de l'apaisement et du partage des espaces publics, en cohérence avec les objectifs de report modal et de maîtrise de la place de l'automobile. Il ne s'agit pas d'interdire l'usage de la voiture, qui restera un mode de transport majeur, notamment dans les zones les moins denses, mais d'équilibrer la place qui lui est accordée par rapport aux autres modes :

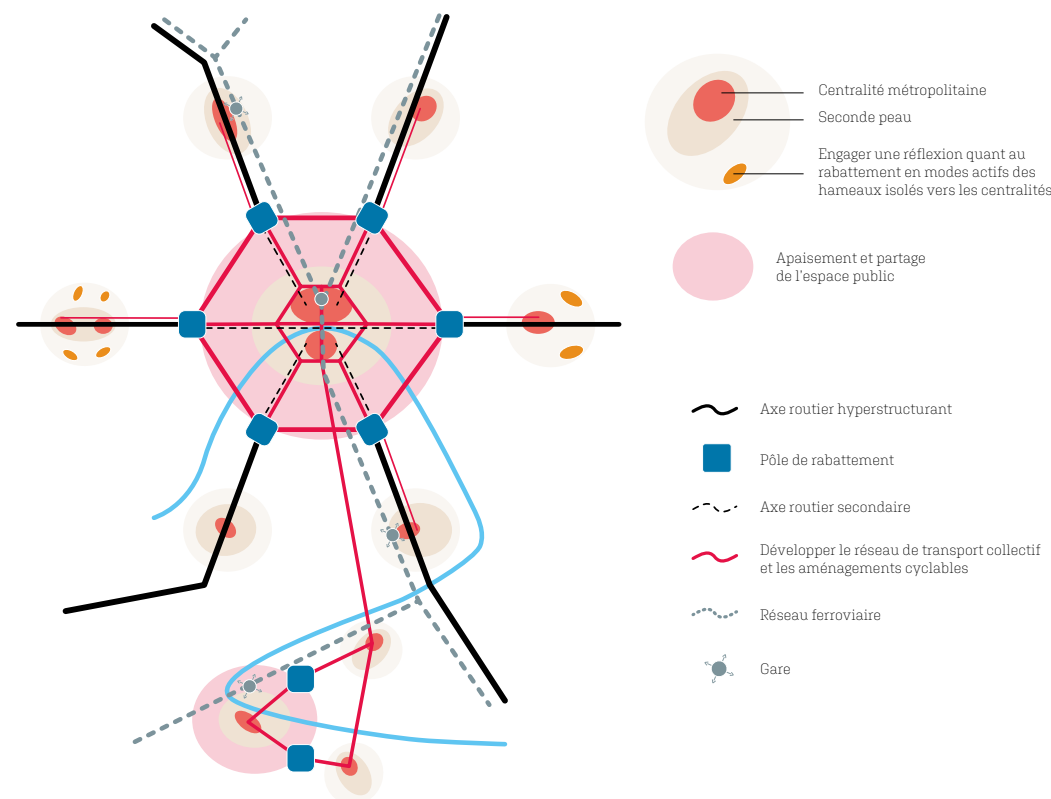


Cette étape doit s'incarner avant tout par la consolidation d'une stratégie métropolitaine (A). Cette stratégie doit permettre de questionner les logiques d'aménagement (B) en cohérence avec le fonctionnement du système viaire dans son ensemble (C). L'entretien du patrimoine routier (D), en particulier des ouvrages d'art, pèsera sur l'orientation des priorités mais pourra également ouvrir des opportunités d'intervention.

A) Une stratégie à l'échelle métropolitaine

A partir de l'identification centralités métropolitaines (action EP02-1), et en appui d'aménagements structurants, il conviendra de consolider une trame urbaine maillée et pacifiée.

Cette ambition devra s'appuyer sur des outils d'ingénierie, telle qu'une **boîte à outils de l'apaisement de l'espace public (action EP02-2)**, devant permettre la diffusion d'une culture commune à l'échelle métropolitaine, mais pour autant adaptée à la diversité de ses territoires, mais également sur des objectifs de **renaturation de l'espace public (action EP04-2)** ou de « **rues pour tous** » (action EP03-1), visant à sécuriser celles-ci pour les enfants et les publics les plus vulnérables.



B) Des logiques d'aménagement

En parallèle, les conceptions des aménagements devront, en circonstance, ouvrir des exigences supplémentaires pour une **ville plus ludique** (action EP.03-2), permettant de pratiquer l'espace public de manière confortable, de se rencontrer, de faire une activité physique, de se détendre, pour une **ville à hauteur d'enfant** (action EP.03-3), visant à faire une ville pour tous, et pour une **ville plus ouverte sur la nature** (action EP.04-1).

C) Un système organisé et optimisé

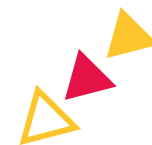
La **hiérarchisation du réseau routier métropolitain** (action VOIT.02-3) doit établir une classification des voies en vue d'assurer une cohérence entre les aménagements de la voirie et les fonctions qu'elle assure. Elle favorise en conséquence un fonctionnement cohérent du système viaire, via une orientation des grands flux sur les axes dits structurants pour préserver la « vie locale » notamment le long des voies secondaires.

D) Un patrimoine à entretenir

A travers des interventions de gestion sur les **ouvrages d'art** (action VOIT.03) ou via des interventions plus récurrentes sur l'**entretien du réseau cyclable** (action VEL.01-4), les enjeux techniques et budgétaires pour maintenir un patrimoine vieillissant, croisent les enjeux territoriaux et sociétaux : la mobilité change, l'offre de transports aussi, et l'infrastructure doit évoluer.

Des enjeux environnementaux doivent également être pris en compte. Le patrimoine est et sera impacté par le changement climatique, il faudra l'adapter.





Levier stratégique #5 : Vers plus de gratuité, vers plus d'accessibilité



Chaque jour, environ 10% de la population métropolitaine n'effectue aucun déplacement. Cette immobilité peut trouver une explication dans les nouveaux rythmes de travail ou, plus récemment, dans l'essor du télétravail. Cependant, certaines personnes ne se déplacent pas pour des raisons subies : âge, handicap, situation financière.

Ne pas pouvoir se déplacer constitue un facteur d'exclusion économique et sociale. Il est nécessaire de garantir l'accès à l'emploi, à l'éducation, aux soins, aux loisirs et à la culture, à tous les publics.

Établir des stratégies de mobilité cohérentes et à l'échelle du territoire (A) doit permettre d'une part de concevoir des aménagements et services pour les personnes ayant des difficultés physiques à se déplacer (B), et d'autre part de proposer un accompagnement personnalisé aux personnes en situation de précarité (C).

A) Des stratégies cohérentes et adaptées au territoire

L'élaboration et la mise en œuvre des **Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics – PAVE (action EP.01-1)** sur le territoire métropolitain doit permettre d'accompagner et coordonner techniquement la définition et la programmation des aménagements de l'espace public en faveur des personnes à mobilité réduite, à l'échelle des 71 communes de la Métropole.

En parallèle, la Métropole participe à l'élaboration et la mise en œuvre d'un **plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (action INCLUS.03)** à l'échelle des bassins de mobilité, sous le pilotage de la Région et des Départements. L'enjeu consiste à définir les conditions d'un conseil personnalisé en mobilité et de prévoir des actions concrètes permettant le retour à l'emploi.

B) Des aménagements et services favorisant l'accessibilité de tous

Outre l'élaboration et la mise en œuvre des PAVE, l'**aménagement des traversées piétonnes (action EP.01-2)** doit permettre de garantir la bonne accessibilité et continuité piétonne de l'espace public.

La **consolidation et la fiabilisation des données accessibilité (action TC.01-3)**, l'**accessibilité des arrêts de transports en commun (action TC.01-1)** et la **continuité des cheminements aux abords des stations et au sein des stations enterrées TRAM (action TC.01-4)** sont autant de conditions qui contribuent à la mobilité des personnes en situation d'handicap, et plus largement, de tous les publics (enfants, personnes avec poussette ou bagages, ...).



Le réseau Astuce poursuit sa modernisation, avec le projet d'un **système de sonorisation extérieur des bus adapté (action TC.01-5)** annonçant l'arrivée du bus et sa destination. En complément du réseau de lignes régulières, le **service Handistuce doit se moderniser (action TC.01-2)**, afin de rendre son usage plus simple, tant en matière de tarification que de réservation.

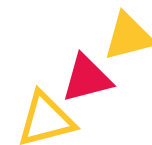
En complément de l'aménagement des traversées piétonnes, un **service de fourniture de télécommandes universelles (action EP.01-3)** sera étudié pour déclencher la sonorisation de certains équipements (figurines piétonnes aux feux, équipements publics, information sonore des arrêts de transports).

Enfin, certains **services de mobilité** devront être rendus accessibles aux personnes à mobilité réduite (**action TC.01-7**) : accès aux bornes de recharge, vélos PMR notamment.

C) Accompagner la mobilité des publics en situation de précarité

A l'échelle des **quartiers prioritaires de la Politique de la Ville (action INCLUS.06)**, et plus largement, l'accompagnement des personnes en situation précaire est un enjeu central de l'action de la Métropole. La mobilité conditionne souvent l'accès à l'emploi. Dans ce contexte, un conseil personnalisé pour la **mobilité des personnes en situation de précarité (action INCLUS.02)** peut débloquer certaines situations, via des dispositifs d'accompagnement, d'information sur les dispositifs d'aides financières, de formation et d'apprentissage de nouveaux modes, ou simplement de communication. La mise en œuvre d'une **tarification solidaire (action INCLUS.01)** permettra de prendre en considération le niveau de ressources de chacun afin de payer le prix le plus juste, tout en questionnant parallèlement l'extension de la gratuité tant d'un point de vue temporel que catégoriel.

Enfin, la question de l'**accès aux soins pour tous et partout (action INCLUS.05)** est un enjeu de mobilité inclusive prégnant du projet métropolitain, et plus particulièrement du Contrat Local de Santé.



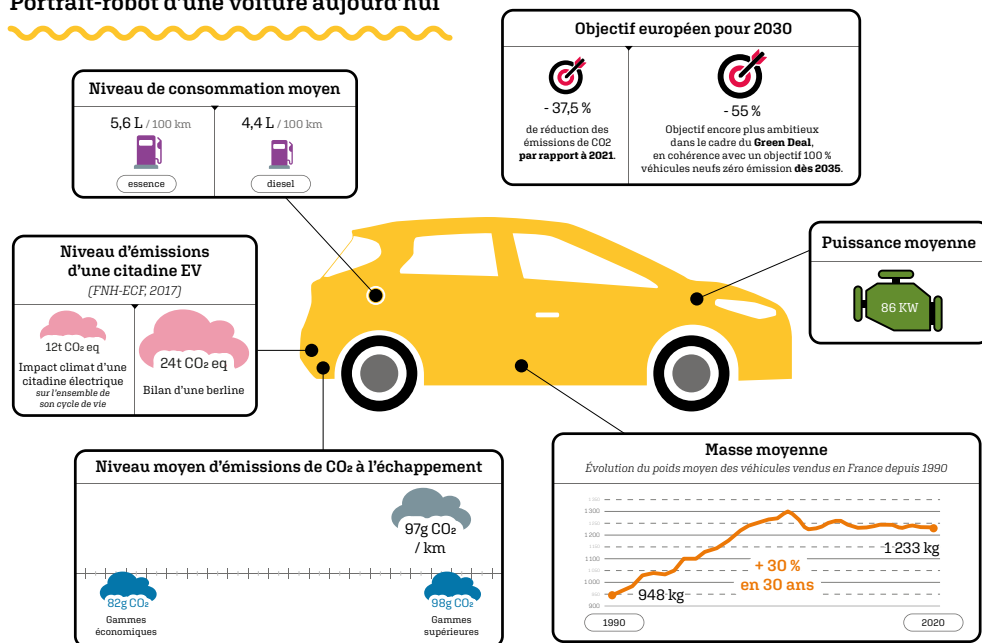
Levier stratégique #6 : Réduire les consommations d'énergie et les diversifier

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.

Au-delà du sujet propre aux motorisations et à la distribution des énergies non fossiles (A), l'enjeu des réductions de consommations réside également dans une régulation des usages (B), tout cela au service d'une stratégie globale (C), qui doit rejoindre la trajectoire énergétique d'un territoire 100% ENR en 2040.

Portrait-robot d'une voiture aujourd'hui



Source : Atlas des mobilités 2022

A) Un parc roulant décarboné

L'équipement du territoire en points de charge (action VOIT.05-1) doit permettre d'amorcer un maillage proportionné du territoire en infrastructures de recharge pour les véhicules électriques (IRVE), dans l'attente de la consolidation de l'offre privée. La réflexion ne doit pas omettre d'autres sources d'énergie telles l'hydrogène ou le BioGNV, pour lesquelles des stratégies de production et de distribution locales doivent être définies puis testées.

Mais au-delà des infrastructures, il est fondamental de consolider la dynamique de renouvellement du parc vers des véhicules moins polluants, pour la MRN, à travers la stratégie de diversification du parc roulant métropolitain (action TC.04), mais également pour les autres acteurs du territoire.

B) Réguler et accompagner

La Métropole Rouen Normandie figure parmi les territoires pour lesquels le cadre législatif (Loi d'Orientation sur les Mobilités et loi climat et résilience) impose la mise en place d'une Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) depuis le 1^{er} janvier 2021.

Il s'agit d'accompagner le déploiement de la ZFE-m (action VOIT.04) par un dispositif d'aide financier pour amoindrir les impacts économiques et sociaux de l'évolution du parc routier pour les ménages comme pour les entreprises, complémentaires aux aides de l'État.

Par ailleurs, un soutien des entreprises doit être envisagé pour les accompagner dans le déploiement d'infrastructures de recharge pour leurs flottes de véhicules électriques (action VOIT.05-2).

C) Conforter la stratégie énergétique mobilité à long terme

Les besoins de mobilités et d'énergie en vue du 100% ENR en 2040 (action DON.03) devront être projetés dans la trajectoire du Schéma Directeur de l'Énergie afin de mesurer les incidences sur le réseau, entre sobriété efficacité et mix d'énergie disponible.



Levier stratégique #7 : Des modes de livraisons mieux adaptés



Le territoire porte une économie diversifiée où s'additionnent le rôle mondial de la région-capitale, l'ouverture maritime internationale des Ports Rouen et du Havre, ainsi qu'un tissu à la fois tertiaire et industriel, tiré par des technologies émergentes et des activités à haute valeur ajoutée.

Le secteur du transport de marchandises pèse très fortement sur les émissions de polluants et de gaz à effet de serre. La route concentre l'essentiel des trafics, tant en tonnages qu'en nombre de mouvements de marchandises.

La Métropole rouennaise bénéficie cependant d'atouts forts laissant entrevoir un potentiel élevé de report modal – le fleuve, le ferroviaire, le vélo – y compris pour la desserte d'un centre-ville ancien commercialement très actif, mais qui doit être préservé.

A travers un jeu d'échelles, la promotion d'une stratégie logistique plus durable (A) et l'essor de solutions multimodales de logistique (B) doivent trouver une complémentarité en faveur d'alternatives durables au seul transport routier de marchandises.

A) Une stratégie logistique durable

La stratégie logistique métropolitaine vise à réduire l'impact sanitaire et les nuisances



(pollutions, bruit, dégradation espace public, ...) liés au transport de marchandises, tout en garantissant l'attractivité et la performance de la filière au niveau local. Elle s'inscrit dans la **stratégie logistique régionale (action LOG.01-1)**.

InTerLUD Dans ces circonstances, la Métropole poursuit, dans le cadre du programme InterLud, l'élaboration d'une **charte de logistique urbaine durable (action LOG. 01-2)**. Elle doit permettre de co-construire un programme opérationnel engageant collectivement les acteurs du territoire autour de la réduction des impacts environnementaux et sociétaux de la livraison du dernier kilomètre.

En outre, l'essor d'une logistique durable passera par la **réglementation de la circulation et du stationnement (action LOG. 01-3)** des livraisons. Il s'agira de favoriser les livraisons effectuées par des véhicules de gabarit plus légers et/ou faiblement émissifs, et d'accompagner la pérennisation de solutions encore émergentes ou innovantes.

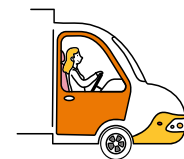
B) Des solutions multimodales de logistique

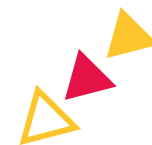
Comme pour la mobilité des personnes, la réponse aux défis de la transition écologique et de sobriété passe par la création d'un système durable proposant un bouquet de solutions efficaces, adaptées à la ville de demain, et capitalisant sur les atouts nombreux du territoire.

Le fort développement des mobilités actives sur le territoire permettra l'émergence d'une **filière cyclo-logistique (action LOG.02-1)** et d'une **logistique de proximité (action LOG.02-2)** efficaces. La Seine doit devenir un véritable support de **logistique fluviale (action LOG.02-3)**. Le programme InterLud doit favoriser l'**innovation autour du transport de marchandises (action LOG.02-4)**.

Enfin, la **consolidation des infrastructures multimodales portuaires et ferroviaires (action LOG.02-5 et action LOG.02-6)**, véritables points de contact entre les modes participent en particulier au rééquilibrage des parts modales portuaires au profit notamment du ferroviaire et du fluviale.

L'ensemble de ces actions contribueront également à la mise en œuvre du levier stratégique #4 Une juste place pour chaque mode de déplacement dans l'espace public.





Levier stratégique #8 : Combiner plus simplement les mobilités

Les habitants de la Métropole sont, pour 9 personnes sur 10, principalement « mono-modaux », surtout pour les trajets-domicile travail.

Dans la plupart des cas, la voiture constitue le mode de transport privilégié. Cette monomodalité peut être liée à l'absence d'alternatives de transport, notamment en milieu rural, mais également à une méconnaissance de l'offre de mobilité. Il est donc fondamental de compléter l'offre de mobilité, mais également de faire connaître celle-ci.

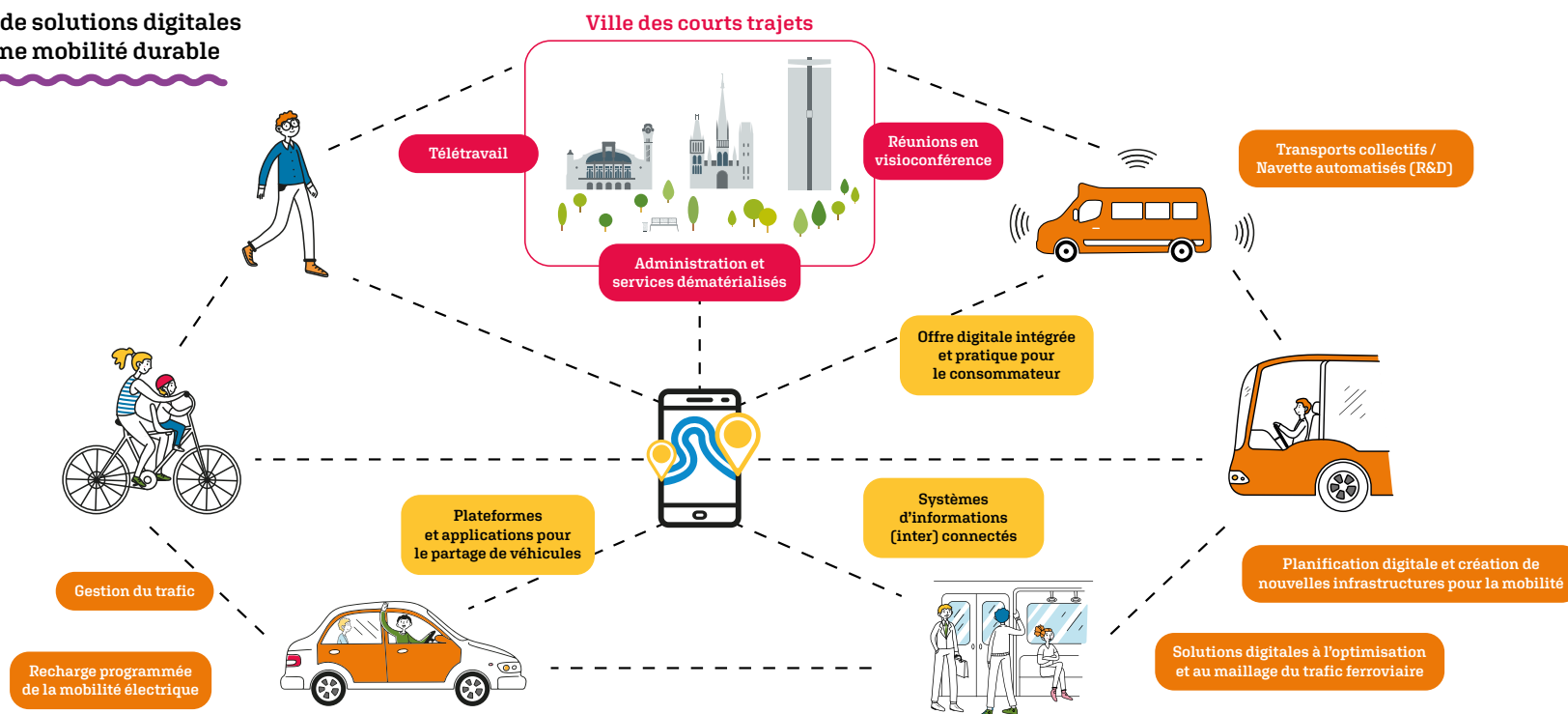
Le bouquet de mobilité est un mélange de moyens de transport pour que chacun, en fonction de ses contraintes et de ses possibilités, puisse effectuer ses déplacements sans

recourir uniquement à la voiture solo, mais aussi aux modes de transports actifs ou collectifs, au taxi, à la location ou au partage de voitures, au covoiturage, etc.

Dans cette perspective, il s'agit donc de proposer ou de consolider de nouveaux services (A), en complémentarité des existants, dont l'émergence doit être accompagnée (B) pour croiser de nouvelles pratiques.

En outre, l'ensemble des services de mobilité doivent être intégrés (C), compatibles et complémentaires au bénéfice d'une pratique « universelle » de tous les systèmes de transport.

Pistes de solutions digitales pour une mobilité durable



A) De nouveaux services, dans une logique de partage de véhicule

La plupart des foyers métropolitains possède une ou plusieurs voitures, et un ou plusieurs vélos. Le modèle de possession de son propre véhicule, très largement majoritaire, tend à s'estomper peu à peu au profit d'une logique de service : je ne possède pas forcément mon véhicule, mais je veux pouvoir bénéficier d'un véhicule adapté à mon déplacement quand j'en ai besoin.



Des **vélos en libre-service** (action VEL.02-2 Lovélo libre-service) doivent offrir la possibilité de réaliser des trajets en porte-à-porte, au-delà du centre-ville de Rouen, pour des besoins ponctuels ou réguliers. En complément, la **location longue-durée** (action VEL.02-3 Lovélo), proposant des vélos variés (assistance électrique, cargos, ...) à des tarifs solidaires et permettant de convaincre par l'usage, offrira une solution aux usages plus réguliers.

L'**autopartage** (action VOIT.01-3) est un service offrant la possibilité d'accéder facilement à une voiture en cas de besoin ponctuel. Il s'agit d'un levier pour inciter les ménages à se questionner sur l'utilité ou non d'acheter un véhicule : pourquoi acheter une voiture si je peux en louer une uniquement quand j'en ai besoin ? Les services d'autopartage devront cependant proposer des solutions adaptées selon les territoires, en fonction de leur densité. En complément, la mise en œuvre des services et des outils de mise en relation pour les conducteurs de véhicules particuliers, consolide l'**émergence du covoiturage** (action VOIT.01-1) qui dispose d'un important potentiel de développement, notamment pour la desserte des territoires périurbains.

B) Inciter au(x) changement(s)



L'**aide à l'acquisition** (action VEL.02-4) peut être le déclencheur d'un changement de pratique, notamment lorsque l'investissement à réaliser est conséquent, notamment pour des vélos spécifiques permettant de multiples usages (assistance électrique, cargos, pliants, ...).

La mise en place d'**aménagements spécifiques pour les covoitureurs** (action VOIT.01-2) peut notamment attirer l'attention des autosolistes sur l'intérêt à covoiturer : gagner de l'argent, mais également du temps grâce à des voies réservées.

C) Intégrer et décloisonner les modes de transport

L'émergence d'un véritable bouquet de mobilité implique de pouvoir choisir et passer facilement d'un mode à un autre, selon mes besoins.

La future plateforme « **Mobility As A Service** » (action ACC.01) permettra de centraliser l'offre de transport du territoire et donc d'offrir une large gamme de solutions : transports en communs, vélos, covoiturage ou même taxis. Le MaaS simplifiera et améliorera le parcours des voyageurs, dans une complémentarité avec les solutions portées par le **syndicat mixte Atoumod**, qui propose lui-même des solutions à l'échelle régionale (action INTER.02-4).

En complément, l'évolution du **poste central de régulation de trafic** vers un outil prédictif et multimodal (action INNO.01) permettra de visualiser voire d'anticiper en temps réel les circulations en ville dans un souci d'adaptation des stratégies de mobilité, tant en supervision qu'à travers les pratiques.

Enfin, le **partage des données de mobilité** (action DON.02) rendra accessible des « datas » pour optimiser ou développer de nouvelles solutions, et plus largement diffuser une meilleure connaissance des pratiques de mobilité sur le territoire.





MÖBILITÉS ÇA BOUGE!

