

Mise en ligne le 07.07.2025



Réf dossier : 11328
N° ordre de passage : 6
N° annuel : C2025_0350

DÉLIBÉRATION **RÉUNION DU CONSEIL DU 30 JUIN 2025**

S'engager massivement dans la transition social-écologique - Une mobilité décarbonée pour tous - - Plan De Mobilité (PDM) - Mise en œuvre de la stratégie des mobilités collectives en zones peu denses et évolution du réseau de transport collectif urbain (TCU) structurant : approbation

Conformément aux articles L 1214-1 à L 1214-8-3 du Code des Transports, le Plan De Mobilité (PDM) définit les principes d'organisation de la mobilité des personnes et des marchandises, tous modes confondus, à l'échelle du ressort territorial de la Métropole Rouen Normandie et en lien avec les territoires limitrophes. C'est un document de planification qui anticipe les évolutions à moyen et long terme et qui vise un équilibre entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et de la santé, le renforcement de la cohésion sociale et urbaine. C'est aussi un outil de programmation qui doit prévoir les modalités de mise en œuvre et de financement de son plan d'actions.

- Le PDM : un cadre stratégique avec des actions opérationnelles et des axes plus prospectifs

La signature en décembre 2015 de l'Accord de Paris, lors de la 21^{ème} Conférence des parties à la Convention-Cadre des Nations Unies sur le Changement Climatique (CCNUCC), a marqué un tournant dans l'engagement des Etats à lutter contre le changement climatique. La mise en œuvre de l'Accord de Paris s'appuie sur des Contributions Déterminées au niveau National (CDN). La France ne présente pas de contribution seule, mais le fait par l'intermédiaire de l'Union Européenne qu'elle décline à travers une Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC).

En réponse à ce défi, en prolongement du Plan climat Air-Energie-Territorial (Objectif part modale des transports collectifs de 14 % à 2030), dans le cadre des Accords de Rouen, la COP21 rouennaise, signée fin 2018, a donc fixé des orientations fortes : un territoire 100 % énergies renouvelables en 2050, ce qui veut dire une réduction des gaz à effet de serre de 80 %, une diminution des consommations d'énergie de 50 %, une multiplication par 2,5 % de la production d'énergie renouvelable locale.

Face à ces défis, la mobilité porte plusieurs impératifs :

- Un impératif sanitaire : 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 et au bruit engendrés par les véhicules et aux bienfaits de l'activité physique induite par les modes actifs,
- Un impératif environnemental : en France, le secteur des transports de personnes et de marchandises est responsable d'au moins 30 % des émissions de gaz à effet de serre,
- Un impératif social : faire face à l'urgence climatique exige de transformer structurellement les modes de déplacement. Mais pour entraîner l'ensemble de la société, la prise en compte des inégalités sociales dans les politiques de mobilités est indispensable, avec en particulier une forte exposition du budget des ménages.

Face à ces enjeux, le Plan De Mobilité (PDM) a été adopté par le Conseil métropolitain lors de la séance du 30 septembre 2024. Il poursuit en particulier cinq objectifs pour concrétiser son ambition :

- Objectif 1 : Atteindre un nouvel équilibre des parts modales,
- Objectif 2 : Réduire l'impact sanitaire et climatique de la mobilité
- Objectif 3 : Consommation d'énergie liée aux transports
- Objectif 4 : Augmenter le taux d'occupation des véhicules
- Objectif 5 : Coût de la mobilité

Au-delà du programme d'actions plus opérationnelles qui fait l'objet d'une mise en œuvre progressive, la Métropole s'était engagée à l'époque de l'adoption du PDM à étudier certains axes prospectifs nécessitant des études plus opérationnelles :

- Le Service Express Régional Métropolitain (SERM) / LNPN - Nouvelle Gare
- Le Schéma d'évolution du réseau de TCU structurant 2035
- Les mobilités collectives en zone peu dense
- Le devenir de la Tête Nord du Pont Flaubert.

Il s'agit dorénavant, en fonction des précisions apportées par ces études stratégiques et compte tenu de leurs imbrications, d'ouvrir une séquence de mise en opérationnalité et de mise en dialogue de certains de ces axes prospectifs.

- La mise en œuvre des axes prospectifs du PDM

Les deux premiers axes prospectifs concernent l'évolution du réseau de TCU structurant 2035 et les mobilités collectives en zone peu dense, les autres axes (SERM / Tête Nord du Pont Flaubert) nécessitent des expertises collectives complémentaires, encore en cours actuellement.

1. Evolution du réseau de Transports en Commun Urbains structurant

La Métropole a mené, depuis 2023, des études visant à déterminer l'évolution à long terme du réseau de transports en commun urbains. S'intéressant au réseau structurant composé des lignes de tramway et de TEOR actuelles ou futures, ces études se sont articulées en deux grandes étapes :

- Etudes d'opportunités d'évolutions du réseau de transports en commun structurants (2023-2024) : Comment faire évoluer le réseau, à long terme et de manière phasée, pour résoudre les difficultés actuelles et répondre aux grands enjeux futurs ?

- Etudes de faisabilités (2024 - 2025) : Les projets identifiés lors de l'étude d'opportunités sont-ils faisables, quelles sont leurs grandes caractéristiques techniques avec quel budget et planning associés ?

Les enjeux identifiés lors des études sont les suivants :

- La Métropole a approuvé, en septembre 2024, son Plan De Mobilité (PDM), avec une forte ambition d'évolutions des parts modales des transports en commun. A l'échelle de la Métropole, cette part modale passerait de 13 % actuellement à 18 % en 2035.

- Les lignes TEOR T1, T2 et T3 souffrent d'ores et déjà de problèmes de saturation et de robustesse, notamment au niveau du tronç commun Mont-Riboudet-CHU. Ces problèmes vont se renforcer dans le temps avec l'augmentation de la fréquentation du réseau de transports en commun urbains.

- La complémentarité entre les réseaux de transports urbains et ferroviaires doit être favorisée et renforcée, notamment avec un futur Service Express Régional Métropolitain (SERM).

- A plus long terme, le réseau de transports en commun urbain assurera la desserte de la nouvelle gare de Rouen.

- Enfin, le réseau de transports structurants devra évoluer en cohérence avec les grands projets du territoire et renforcer les liens entre la rive droite et la rive gauche.

Pour répondre à ces enjeux, des scénarios contrastés d'évolution ont été analysés du point de vue de la fréquentation et des parts modales, des contraintes techniques et des opportunités urbaines, de premiers éléments de chiffrage et de planning. Cette analyse a permis d'aboutir aux propositions suivantes d'évolution du réseau TCU structurant décomposées en 3 horizons. Ces propositions ont de plus fait l'objet de premières études techniques, de niveau faisabilité, qui permettent d'aboutir aux grands principes décrits dans les paragraphes suivants.

1.1 Court / moyen terme : améliorations de la ligne Fast F1 (Plaine de la Ronce - Stade Diochon)

La ligne F1 possède un potentiel important car elle dessert des secteurs dynamiques, de nombreux équipements et offre un itinéraire nord-sud d'ores et déjà fréquenté. La ligne dispose de plus de marges d'amélioration, tant en termes d'offre que de temps de parcours. En particulier sur sa partie centrale, les conditions de circulation de la ligne seraient à améliorer.

Cette ligne traverse des secteurs urbains contraints et d'autres dont les travaux sont en cours (pont Corneille, avenues des Canadiens et Martyrs de la Résistance), le déploiement d'un système de type TEOR (avec des sites propres bus sur une majorité du tracé et des stations à quais hauts) est difficilement faisable et ne semble alors pas opportun. Néanmoins et compte tenu du fort potentiel de la ligne, des améliorations peuvent être conduites, tant sur les conditions de circulation de la ligne que sur les stations, d'autant plus en capitalisant sur des secteurs urbains en devenir.

1.2 Traitement de la robustesse et de la saturation des lignes TEOR T1 / T2 / T3 : moyen / long terme

Deux solutions distinctes ont émergé des études, sans qu'il soit possible de statuer à ce stade :

Première solution : La transformation d'une partie de la ligne T2 en tramway et donc la réalisation d'un nouveau tramway en rive droite.

Le tronç commun actuel des lignes T1-T2-T3 entre le CHU et Mont-Riboudet serait transformé en tramway.

Au-delà de cette section commune et compte tenu des contraintes identifiées lors des études de faisabilité, les études démontrent la pertinence de différents terminus :

- A l'Est, 1 terminus au Boulingrin. Un terminus au niveau des Barrières de Darnétal a également été étudié : l'insertion route de Darnétal est très complexe et il n'est pas possible d'y insérer un tramway en garantissant son bon fonctionnement ; de plus, la mise en œuvre d'aménagements cyclables n'est possible que dans un sens. L'impact sur la circulation routière (suppression d'un sens de circulation obligatoire) et sur le stationnement (suppression de l'ensemble du stationnement sur voirie entre St Hilaire et Barrières de Darnétal) serait également très fort.
- A l'Ouest, un terminus a été étudié au carrefour de la Demi-Lune, à Maromme. L'insertion sur la route de Dieppe est contrainte également mais permet d'insérer un tramway en site propre intégral, nécessaire au bon fonctionnement de la ligne, une piste cyclable bidirectionnelle et de conserver un sens de circulation routière et une partie de stationnement sur voirie. Les distances entre stations devront favoriser une bonne desserte des territoires, la connexion entre les différentes lignes de transport et également une bonne vitesse du tramway. Un aménagement cyclable continu doit accompagner les projets de transport en commun en site propre ; des aménagements cyclables ont été insérés sur l'ensemble du tracé du tramway.

Le sujet d'écoulement des flux de véhicules particuliers à l'échelle de la Vallée du Cailly du fait de la suppression d'un axe de circulation fera l'objet d'une attention particulière.

Les branches des TEOR non converties en tramway seraient rabattues vers le nouveau tramway. De manière générale, le réseau bus sera adapté afin de favoriser la connexion des transports entre eux, un parcours voyageurs fluide et rapide et une bonne efficacité du réseau.

La réalisation d'un nouveau site de maintenance et de remisage est nécessaire.

- Le dépôt actuel de St Julien ne peut accueillir suffisamment de nouvelles rames pour une ligne nouvelle de tramway ;
- Le nouveau site permettra de stationner les rames hors des périodes d'exploitation et d'assurer la maintenance du matériel roulant et des infrastructures. Des locaux d'exploitation seront également inclus dans ce site. Ce type d'installation nécessite donc une surface importante et est nécessaire au fonctionnement de la ligne ; il doit se situer à proximité immédiate de la ligne afin de

limiter les coûts d'investissement et d'exploitation.

Une nouvelle ligne de tramway apportera des capacités supplémentaires en termes de nombre de voyageurs transportés sur le tronç commun TEOR et dans la vallée du Cailly. L'insertion du tramway en site propre est garante d'une bonne fiabilité et de temps de parcours compétitif. Il s'agit de plus d'un mode de transport confortable ; les stations et les rames sont accessibles afin d'accueillir l'ensemble des voyageurs.

Au-delà du projet de transport, les axes routiers empruntés feront l'objet d'une requalification de façade à façade. Ce projet favorisera l'amélioration des espaces publics et du cadre de vie sur l'ensemble de son tracé.

S'agissant d'un projet de grande ampleur, sa mise en service pourrait intervenir à partir de 2036. A ce stade des études, le montant prévisionnel de cette première solution est de 500 à 550 M€. Les coûts mentionnés s'entendent hors subventions.

En plus de la ligne de tramway (infrastructure et système de la ligne, stations, ouvrages d'art et acquisitions foncières nécessaires au tramway), ce coût prend en compte la réalisation d'un nouveau dépôt tramway (de l'ordre de 50 M€), l'acquisition des rames de tramway (de l'ordre de 125 M€) et la requalification urbaine de façade à façade sur tout le linéaire (de l'ordre de 65 M€). A ce stade, les éventuels dévoiements réseaux n'ont pas été chiffrés.

Deuxième solution : La réorganisation des lignes TEOR T1, T2 et T3 et le passage d'au moins deux lignes en matériel bus bi-articulés (bus de 24 mètres au lieu de 18 mètres actuellement).

Des bus électriques bi-articulés permettraient d'augmenter la capacité de lignes en limitant les travaux aux stations et points durs du tracé.

Une réorganisation du réseau TEOR avec passage à un matériel bus plus capacitaire entraîne des coûts moins élevés et une mise en œuvre un peu plus rapide (à partir de 2031). Il s'agira d'intervenir surtout au niveau des stations TEOR actuelles pour les allonger et de traiter les points durs en ligne. Les opportunités de requalification urbaine et paysagère sont de ce fait limitées. De même, ce scénario n'intègre pas la réalisation d'un itinéraire cyclable structurant, notamment dans la vallée du Cailly.

Le surcroît de capacité offert reste plus limité qu'un tramway : il n'est donc pas à exclure la nécessité d'un passage en tramway à plus long terme, avec une part modale des transport en commun qui augmenterait de manière importante (objectif PDM), la saturation du tronç commun se rapprocherait du seuil de confort. De plus, la fourniture de bus bi-articulés est, à ce jour, un marché restreint avec un seul fournisseur présent sur le marché français.

Comme pour le tramway, un nouveau dépôt bus serait nécessaire, le passage des lignes T1 et T2 en bus de 24 m conduisant à une saturation des capacités actuelles et futures des installations.

Les études ont permis d'apporter des éléments sur la faisabilité des deux projets et leurs grandes caractéristiques.

S'agissant du nouveau dépôt, considérant les emprises nécessaires, la rareté foncière en centre-ville de Rouen et l'enjeu d'une proximité avec les lignes de transport pour des impératifs fonctionnels et de coût d'exploitation, la localisation du site doit se situer dans la Vallée du Cailly. Après analyse des potentialités, il apparaît que la seule emprise foncière adaptée se situe sur une partie du site « Vallourec » sur la commune de Déville-lès-Rouen.

Aux termes d'une délibération en date du 16 décembre 2024, le Conseil métropolitain a approuvé les orientations d'aménagement et de reconversion du site « Vallourec ». Ce site est principalement destiné au développement d'une nouvelle offre foncière devant permettre l'accueil d'activités économiques (PME-TPE) ou d'équipements publics. L'implantation d'un nouveau dépôt viendrait ainsi s'inscrire dans les orientations de ce projet d'aménagement.

Il convient de garder à l'esprit que les études menées sont des études amont et qui présentent les limites propres à ce niveau d'études : les étapes suivantes de recueil de données, d'études techniques, de concertation avec l'ensemble des acteurs et le public permettront de compléter la définition des projets.

S'agissant d'un projet de grande ampleur, sa mise en service pourrait intervenir à partir de 2031. A ce stade des études, le montant prévisionnel de cette deuxième solution est de l'ordre de 280 à 300 M€. Les coûts mentionnés s'entendent hors subventions.

En plus des évolutions à apporter aux lignes T1 et T2 existantes (équipements de recharge en ligne pour les bus, allongements de toutes les stations), ce coût prend en compte la réalisation d'un nouveau dépôt bus (de l'ordre de 25 M€), l'acquisition des bus de 24 mètres (de l'ordre de 95 M€) et une requalification urbaine sur une partie des lignes (de l'ordre de 110 M€). A ce stade, les éventuels dévoiements de réseaux et les besoins en foncier n'ont pas été chiffrés.

1.3 Desservir la nouvelle gare de Rouen : long / très long terme

Compte tenu de la fréquentation projetée de la nouvelle gare de Rouen, les flux à prendre en charge par les transports urbains desservant la gare seront importants, bien supérieurs à ceux de la gare actuelle : la desserte de la gare par le seul mode bus ou TEOR ne pourra suffire.

Afin de pallier le déplacement de la gare principale pour les riverains actuels de la gare Rouen rive droite, il est nécessaire de mettre en place un lien qualitatif et capacitaire entre les deux gares et depuis les deux rives.

Il est ainsi proposé de desservir la nouvelle gare de Rouen par le mode tramway. Les lignes tramway actuelles seront modifiées afin de desservir la nouvelle gare et de relier les gares de Rouen-St Sever et Rouen-Rive Droite. En complément, le réseau de bus structurant (TEOR et Fast) sera renforcé et desservira la nouvelle gare.

La desserte de la nouvelle gare donne lieu à trois scénarios de modification des lignes tramway existantes (Boulingrin - Technopole et Boulingrin - Georges Braque) :

a) Fonctionnement en « Y » et modification de la branche Technopôle :

La branche Technopôle serait déviée au nord de la station Honoré de Balzac, emprunterait le boulevard de l'Europe vers l'Est, desservirait la nouvelle gare et rejoindrait le tronc commun actuel au niveau de la station Joffre-Mutualité (remise en surface), en empruntant le Cours Clémenceau.

Cette variante est la moins pertinente car l'offre de transport pour la nouvelle gare resterait limitée (desserte par une seule branche tramway) et sans possibilité d'augmentation de la fréquence sur les branches Braque et Technopôle. Les coûts seraient de plus assez élevés et ne compenseraient pas les désavantages de cette variante.

b) Réseau en « X » avec un tronc commun sur le Cours Clémenceau :

- La branche Technopôle serait déviée au nord de la station Honoré de Balzac, emprunterait le boulevard de l'Europe vers l'Est, desservirait la nouvelle gare et emprunterait le Cours Clémenceau jusqu'à la station Joffre-Mutualité (remise en surface). Son parcours serait ensuite le même que le tramway existant entre les stations Joffre et Boulingrin.
- La branche G. Braque desservirait Joffre-Mutualité (remise en surface) puis rejoindrait la nouvelle gare, franchirait la Seine sur un nouvel ouvrage à créer à proximité immédiate du pont Corneille puis rejoindrait le CHU en empruntant les quais hauts rive droite, puis l'avenue Gambetta.

Cette variante est la meilleure en termes de desserte de la nouvelle gare (desserte par deux lignes de tramway) et pourrait permettre une amélioration de l'offre sur les branches tramway actuelles. Bien qu'elle présente des coûts importants, il s'agit de la variante privilégiée.

c) Réseau en « X » avec un tronc commun sur le pont Jeanne d'Arc :

- La branche Technopôle serait déviée au nord de la station Honoré de Balzac, emprunterait le boulevard de l'Europe vers l'Est, desservirait la nouvelle gare et emprunterait le quai Jean Moulin. Son parcours serait ensuite le même que le tramway existant entre le pont Jeanne d'Arc et Boulingrin
- La branche G. Braque conserverait son parcours actuel jusqu'à la tête nord du pont Jeanne d'Arc, elle emprunterait ensuite les quais hauts rive droite vers l'Est pour rejoindre le CHU.

Cette variante est moins intéressante que la précédente en termes de desserte de la nouvelle gare et présenterait des coûts et impacts importants.

Elle serait donc adaptée entre la nouvelle gare et le pont Jeanne d'Arc en empruntant plutôt le Cours Clémenceau que le quai Jean Moulin, mais nécessiterait une remise à plat de la station Joffre.

Les études démontrent in fine la pertinence d'un réseau en X avec ou sans nouvel ouvrage en franchissement de la Seine, empruntant :

- sur la rive gauche, le Cours Clémenceau pour faire la jonction entre la branche Georges Braque et la branche Technopôle, branche qui serait détournée vers la nouvelle gare

- sur la rive droite, les quais haut rive droite pour rejoindre le terminus au CHU.

S'agissant d'un projet de grande ampleur, la mise en service de ces scénarios les plus pertinents pourraient intervenir en concomitance avec la mise en service de la nouvelle gare. A ce stade des études, le montant prévisionnel des différents scénarios est compris entre 210 et 240 M€ (en prenant en compte l'infrastructure tramway, les travaux d'ouvrage qui lui sont nécessaires et la requalification de façade à façade, hors dévoiements réseaux éventuels). Les coûts mentionnés s'entendent hors subventions.

En cas d'amélioration de l'offre de transport, des rames de tramway en plus seraient nécessaires ainsi que des évolutions au sein du dépôt de tramways actuel de St Julien. Les études ultérieures apporteront des précisions sur ces coûts.

1.4 Etudes complémentaires

Pour poursuivre les réflexions nécessaires à la précision des différentes problématiques identifiées à ce stade, pour les différentes solutions et horizons, plusieurs études complémentaires devront ainsi être conduites. Ces études concernent en particulier :

- F1
 - Etudes urbaines
 - Diagnostic circulation et stationnement
- Vallée du Cailly
 - Les impacts sur la circulation et mesures pour accompagner le report du sens Sud -> Nord
 - Les impacts et mesures pour accompagner la suppression de capacité de stationnement
 - Les études sur le redéploiement du réseau TEOR - Fast - bus dans la vallée du Cailly
 - Les études sur les variantes de localisation du terminus à ½ Lune (Tramway) et Victor Schoelcher (24 mètres), dont intersection carrefour de la Demi-Lune
 - L'étude d'insertion du dépôt (Tram/24 mètres), dont volet technique et urbain
- Mont Riboudet :
 - Les études sur le devenir du pôle d'échanges, incluant le traitement TEOR mais aussi la perspective de déplacement partiel des cars interurbains (halte multipolaire, en appui des réflexions autour de la Nouvelle Gare Saint-Sever) et l'évolution du réseau Nomad cars ou cars express, en appui des réflexions autour du SERM
- Les impacts sur la circulation sur la Rive Droite et les perspectives d'un plan de circulation associé
- L'étude sur le devenir des quais hauts rive-Droite , sous un angle structurel en complément d'une perspective de redéploiement des fonctions circulatoire sur l'espace
- Branches Est : devenir des branches TEOR Tamarelle et Durécu-Lavoisier, avec angle d'analyse spécifique sur la fiabilisation du temps de parcours en transport collectif sur la route de Darnétal et la jonction Tramway/TEOR
- Etude sur le devenir de T3 si bus 24 m, dont aménagements des quais entre Mt Riboudet et Belges en particulier

Le montant prévisionnel de ces études est aujourd'hui estimé à 800 k€.

2. Une stratégie de mobilité collective en zone peu dense

En dehors du cœur urbain, la Métropole compte 45 petites communes de moins de 4 500 habitants, caractérisées par un habitat diffus et une faible densité de population. La part modale des transports en commun sur les petites communes est de l'ordre de 7 %, celle de la voiture de 70 %.

Par ailleurs, sur ces territoires peu denses, l'accès à la mobilité constitue un frein majeur à l'insertion, à l'accès au service, à l'inclusion sociale. Les difficultés de mobilité deviennent alors un vecteur d'aggravation des inégalités sociales, économiques et territoriales, particulièrement pour les territoires ruraux.

Par conséquent, l'évolution des services existants et les nouveaux services projetés ne peuvent être considérés sous le seul angle des potentiels de voyageurs. L'armature territoriale peu dense couplée aux dynamiques socio-démographiques limitent les potentiels et la massification des flux. Ainsi, les futures réponses tiennent d'une logique de service public, permettant d'accompagner les habitants de ces territoires dans leur transition social-écologique.

2.1 Un enjeu central d'unité des services périurbains

En faisant le bilan ou en consolidant les services et infrastructures actuellement orientés autour de la mobilité périurbaine (P+R, Transport à la demande, aire de covoiturage, service de covoiturage), il s'agit de tendre vers une stratégie de mobilité consolidée autour :

- Des lignes de transports collectifs de type « express ». L'enjeu étant de conforter les transports collectifs comme « colonne vertébrale » du système de mobilité, en offrant des services plus rapides, plus réguliers et connectant les centralités.
- Des nœuds de mobilité, points relais de la mobilité dans les zones moins denses. L'enjeu étant de permettre un rabattement attractif et confortable de ces zones vers les services de mobilités structurants au-delà d'être un point de diffusion des mobilités.
- La voiture partagée, une nécessité dans des territoires où la voiture est et restera importante. L'enjeu étant donc de lutter contre l'autosolisme, en proposant de nouvelles solutions de mutualisation des véhicules particuliers.

2.2. Les lignes de transports express

Le devenir des transports collectifs sera travaillé avec le nouveau délégataire en place au 1^{er} janvier 2026 et dans le cadre des réflexions relatives au SERM.

C'est dans ces cadres que l'opportunité de lignes express depuis le périurbain vers le cœur métropolitain seront réfléchies. La prochaine recomposition du réseau pourrait être prévue à l'horizon 2029 (action inscrite dans le prochain SCoT-AEC).

A partir du mois de septembre 2025, suite à la désignation du futur exploitant du réseau Astuce et dans le prolongement des propositions de la Société des Grands Projets sur les lignes routières du SERM, il sera possible de proposer des évolutions de service sur les lignes périurbaines. La concertation, envisagée au dernier trimestre 2025, sera également l'occasion de recueillir les

attentes concernant ces lignes.

2.3. Les nœuds de mobilité : un angle stratégique

Pierre angulaire de la stratégie périurbaine, les nœuds de mobilités doivent permettre de reconnecter les secteurs peu denses aux services de mobilités structurants.

Ces nœuds de mobilité sont des lieux connus et vécus des habitants, connectés au réseau de transports en commun ou permettant de s’y connecter. Ils regroupent plusieurs services de mobilités (arrêt de bus, TAD, covoiturage, stationnement vélo...) à définir en fonction des dynamiques et besoins locaux. Deux niveaux hiérarchisés de nœuds de mobilité :

- Des nœuds de rabattement : Lieux emblématiques vécus des habitants, à la convergence de flux déjà existants, connectés au réseau de transport, concentrant plusieurs services de mobilité, au niveau d’équipement adapté (dont services « urbains » tels que des boîtes à livres, distributeurs, lockers...) et améliorant le confort des usagers lors de la rupture charge. Les Lieux Fédérateurs de Mobilité sont une traduction opérationnelle des nœuds de rabattement (action INTER.01-2 du PDM).
- Des points de rencontre : arrêt dans les zones peu denses permettant de rejoindre la centralité et les services de mobilités structurants, en augmentant la diversité des services offerts aux habitants.

A ce titre, toutes les communes seront connectées à un nœud de mobilité.

2.4. La voiture partagée

2.4.1. Vers la fin d’un premier cycle d’expérimentation et de service

A ce jour, des services de covoiturage sont proposés sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie.

Considérant les distances de déplacement, l’attractivité du bassin d’emplois métropolitain et les retours d’expérience autour des services existants, il convient de dépasser les limites administratives de la Métropole pour une stratégie « véhicule partagée » efficiente et cohérente à l’échelle du bassin de vie.

En anticipation de la fin des marchés, il apparaît pertinent d’engager, avec les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) voisins, une réflexion quant à une stratégie partagée, pouvant se traduire par un marché commun sur le covoiturage, voire plus largement autour du véhicule partagé, pour un démarrage à partir de 2027.

2.4.2 Vers de nouveaux services autour de la voiture partagée

En parallèle des services existants (TAD, covoiturage) qui seront à conforter et faire évoluer dans le cadre de la stratégie périurbaine, des solutions complémentaires peuvent être interrogées.

- Covoiturage rural solidaire

Solution de covoiturage et de transport solidaire à la demande mettant en relation passagers et conducteurs, sans commission.

- Autostop organisé

Forme de covoiturage spontané : des arrêts « d'autostop » peuvent être positionnés sur la voirie pour embarquer ou débarquer des passagers. Ces points d'embarquement sont généralement matérialisés par des panneaux ou totems et peuvent être organisés en réseaux. Ce type de service repose sur un réseau collaboratif, une communauté, sans commission et sans la nécessaire utilisation d'une plateforme numérique.

Une première expérimentation pourrait être opérée avec la Communauté Roumois Seine, avec l'implantation d'arrêts d'autostop, organisée sur le secteur elbeuvien, permettant ainsi un lien entre les deux EPCI. Par ailleurs, dans l'attente d'une expérimentation métropolitaine, cette première expérimentation permettrait de faire connaître et d'évaluer l'appétence des habitants pour ce type de service.

- Autopartage

Toujours dans le but d'enrichir sa stratégie de mobilité périurbaine, la Métropole Rouen Normandie a commandé une étude pour le déploiement d'un service d'autopartage périurbain. Le bureau d'études a ainsi :

- identifié le potentiel d'autopartage sur le territoire périurbain des usagers CSP+ multi motorisés et des usagers sociaux,
- collecté les avis d'opérateurs d'autopartage sur l'opportunité de développement d'un service d'autopartage sur le territoire périurbain :
 - Un service périurbain est nécessairement à coupler à un service urbain, avec un déploiement progressif dans le périurbain. Outre une « péréquation » des recettes en milieu urbain considérant les faibles recettes en zone peu dense, cela permet de donner une visibilité au service, sur l'ensemble du territoire (et pas seulement dans les zones périurbaines)
 - Du fait de l'absence de modèle économique dans les zones peu denses, l'intensité du service dans le périurbain reposerait principalement sur l'impulsion de la puissance publique (financement, mise à disposition de véhicule, communication/animation)
- étudié le potentiel de l'autopartage entre particuliers, grâce à l'organisation de deux focus groups (usagers motorisés et usagers sociaux) :
 - repose sur des valeurs social-écologiques fortes des usagers et sur un soutien important de la collectivité (communication renforcée, rédaction d'un guide pratique, animation de réseau humanisée, incitations financières, partenariats et soutiens de plateformes intermédiaires),
 - plusieurs modèles sont possibles : collectivité comme tiers de confiance et animatrice, soutiens aux applications de location de voiture entre particuliers clés en main.

A l'issue de cette étude, 4 scénarios de développement de l'autopartage sur notre territoire ont été établis :

- Scénario 1 : Un marché autopartage en boucle dans le centre et des expérimentations dans le périurbain : modèle privilégié par les opérateurs au motif de la visibilité d'un nouveau service sur

notre territoire et d'un modèle économique plus équilibré (potentiel important dans l'urbain).

- Scénario 2 : Un service public d'autopartage en boucle dans le périurbain : modèle affranchi de logiques de rentabilité (potentiel faible), dédié au périurbain, avec une tarification attractive à destination des usagers sociaux.

- Scénario 3 : Le soutien de la location entre particuliers dans le périurbain : modèle affranchi de logiques de rentabilité (potentiel faible), peu d'impact sur le nombre de déplacements, à vocation sociale. L'offre consiste en un soutien étendu à l'ensemble du territoire métropolitain, en appui de plateformes existantes et via des incitations financières.

- Scénario 4 : L'autopartage entre particuliers sur tout le territoire métropolitain : modèle affranchi de logiques de rentabilité (potentiel faible), peu d'impact sur le nombre de déplacements, à vocation sociale. La collectivité serait un intermédiaire favorisant la constitution de communautés d'usage et aurait donc un rôle d'animation et d'accompagnement au lancement et tout au long du projet.

Les deux premiers scénarios concernant l'autopartage en boucle sont plus coûteux, plus efficaces et doivent être intégrés dans une politique globale pour avoir un effet sur le long terme et bénéficier d'un effet d'image conséquent. Tandis que les deux derniers scénarios ayant trait à de l'autopartage entre particuliers ont moins d'impact sur le nombre de déplacements en autopartage tout en étant moins coûteux et en ayant une dimension plus sociale.

3. Concertation

L'élaboration du Plan De Mobilité a donné lieu à une concertation intitulée « Mobilités ça bouge » menée de mai 2021 à juillet 2022 auprès des citoyens, des acteurs locaux et des élus des communes de la Métropole. Le projet de PDM a ensuite été soumis à enquête publique du 25 mars au 26 avril 2024, avant d'être approuvé en septembre 2024.

Le projet d'évolution de l'offre de transports en commun dans le cœur urbain et sa périphérie constitue une déclinaison opérationnelle du PDM adopté par les élus. C'est pourquoi il est proposé de prolonger la concertation « Mobilité ça bouge » en l'orientant vers les aspects opérationnels décrits dans la présente délibération qui visent à concrétiser les objectifs du PDM.

Un dialogue continu sera ainsi instauré avec les citoyens autour des perspectives concrètes d'évolution de l'offre de mobilité à l'horizon 2035 afin d'atteindre les ambitions fixées par le PDM.

Une première étape de ce dialogue se déroulera entre les mois de septembre et décembre 2025. Elle portera sur une première consultation relative d'une part, à l'évolution du réseau de transports en commun urbains et d'autre part, à la desserte du périurbain.

Dans un deuxième temps, après l'installation de la nouvelle gouvernance métropolitaine, la Métropole engagera une phase de dialogue continu au fur et à mesure de l'avancement des projets d'infrastructures.

Les objectifs de cette concertation sont les suivants :

- Dans un premier temps, recueillir les avis sur les projets métropolitains à l'échelle du territoire afin d'éclairer les choix des élus entre les différentes options ;
- Dans un deuxième temps, mener des concertations territorialisées, ligne par ligne et projet par projet, inscrites dans un cadre global de dialogue sur la mobilité.

Les publics ciblés à ce stade sont :

- Les citoyens
- Les membres du Comité des Partenaires Mobilité (CPM) du Conseil de Développement Durable de la Métropole,
- Les acteurs associatifs et économiques,
- Les élus des communes concernés par les projets.

Cette concertation sera menée dans le respect des engagements de la charte de la participation votée par cette assemblée en décembre 2023.

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, notamment son article L 5217-2,

Vu le Code des Transports,

Vu les statuts de la Métropole,

Vu la délibération du Conseil métropolitain du 30 septembre 2024 adoptant le Plan De Mobilité de la Métropole Rouen Normandie,

Vu la délibération du Conseil métropolitain du 18 décembre 2023 approuvant la charte de la participation citoyenne,

Vu la délibération du 16 décembre 2024 approuvant les orientations pressenties pour le projet d'aménagement et de reconversion du site industriel « Vallourec »,

Ayant entendu l'exposé de Monsieur Cyrille MOREAU, Vice-Président,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

- les objectifs définis par le Plan De Mobilité adopté par délibération du Conseil du 30 septembre 2024,
- la nécessité d'ouvrir maintenant, en fonction des précisions apportées par les études stratégiques et

compte tenu de leurs imbrications, une séquence de mise en opérationnalité et de mise en dialogue de certains de ces axes prospectifs,

Il est procédé au vote à 18h57.

Décide (Abstention : 7 voix) :

- de valider les scénarios soumis à la concertation, issus des premiers résultats des études d'opportunité et de faisabilité, pour la suite des réflexions techniques sur l'évolution du réseau de transport collectif urbain structurant, à court-moyen-long terme, identifiant en particulier:

- le projet d'amélioration de la ligne F1 avec un potentiel enjeu de requalification urbaine associé,
- deux solutions distinctes de traitement de la saturation du tronc commun TEOR : le passage de véhicules TEOR à 24 mètres et l'évolution de l'alimentation, sur la base d'un matériel roulant bi-articulé à batterie, écartant de fait la solution de trolleybus ; ou le passage d'une ligne TEOR en tramway, sur un tracé depuis CHU voire Boulingrin jusque Maromme avec le déploiement d'un site de remisage associé,
- la desserte de la nouvelle gare de Rouen par une 4^{ème} branche venant modifier le tramway actuel, selon 2 options d'organisation du réseau tramway en forme de X avec ou sans nouveau franchissement de la Seine,

- de prendre acte des premières études d'opportunité qui cadrent la suite des réflexions techniques, des expérimentations et des mises en œuvre sur la stratégie d'évolution des mobilités périurbaines, identifiant en particulier :

- les nœuds de mobilité,
- l'usage collectif du véhicule particulier,
- les lignes express,

- de prendre acte des grandes orientations de la stratégie de mobilité périurbaine,

- d'anticiper ces premières orientations dans les autres politiques publiques métropolitaines, en particulier la stratégie foncière, la stratégie de stationnement et de circulation, la programmation financière,

- de poursuivre les études nécessaires à la précision des différentes problématiques identifiées à ce stade au Budget Primitif 2026,

et

- de présenter dans le cadre d'une prochaine démarche de concertation, au dernier trimestre 2025, l'évolution du réseau de transports urbains structurants et la desserte périurbaine.

Fait à ROUEN les jour, mois et an susdits.

SUIVENT LES SIGNATURES
POUR EXTRAIT CERTIFIÉ CONFORME

LE SECRETAIRE DE SEANCE

LE PRÉSIDENT

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Rouen, 53 avenue Gustave Flaubert, 76000 ROUEN, dans un délai de 2 mois à compter de sa publication et/ou notification. Le Tribunal Administratif peut aussi être saisi via l'application informatique "télérecours citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr.

RÉUNION DU CONSEIL DU 30 JUIN 2025 À 17H00

Sur convocation du 20 juin 2025

Etaient présents :

M. AMICE (Saint-Pierre-de-Manneville), M. ANQUETIN (Saint-Aubin-Epinay), M. BARON (Freneuse), M. BARRE (Oissel), M. BEREGOVOY (Rouen), M. BIGOT (Petit-Couronne), Mme BIVILLE (Saint-Etienne-du-Rouvray), Mme BONA (Ymare) jusqu'à 22h35, M. BONNATERRE (Caudebec-lès-Elbeuf), Mme BOTTE (Oissel) à partir de 17h49, Mme BOURGAIS (Saint-Martin-de-Boscherville), Mme BOURGET (Houpeville) jusqu'à 23h07, M. BREUGNOT (Gouy) à partir de 17h24, M. CAILLOT (Elbeuf), Mme CARON Marine (Rouen) à partir de 17h12 et jusqu'à 21h21, Mme CERCEL (Tourville-la-Rivière), Mme CHABERT-DUKEN (Mont-Saint-Aignan), Mme DE CINTRE (Rouen), M. DEGRAVE (Hautot-sur-Seine) jusqu'à 21h18, M. DEHAIL (Saint-Aubin-Celloville), M. DELALANDRE Jean (Duclair) jusqu'à 23h03, M. DELALANDRE Julien (Jumièges) jusqu'à 19h15, M. DELAUNAY (Saint-Jacques-sur-Darnétal) à partir de 17h09, Mme DELOIGNON (Déville-lès-Rouen) jusqu'à 18h56, M. DEMAZURE (La Neuville-Chant-d'Oisel) à partir de 17h17, Mme DIALLO (Grand-Quevilly) à partir de 17h59, Mme EL KHILI (Rouen), M. EZABORI (Grand-Quevilly) à partir de 18h00, Mme FERON (Grand-Quevilly) à partir de 18h02, Mme FLAVIGNY (Mont-Saint-Aignan), M. GAMBIER (Déville-lès-Rouen) jusqu'à 23h03, Mme GOUJON (Petit-Quevilly), M. GRISEL (Boos) jusqu'à 19h42, Mme GROULT (Darnétal) jusqu'à 21h20, M. HOUBRON (Bihorel) jusqu'à 20h58, M. JOUENNE (Sahurs), Mme LABAYE (Rouen), M. LAMIRAY (Maromme), Mme LAMOTTE (Sainte-Marguerite-sur-Duclair), M. LANGLOIS (Amfreville-la-Mivoie), M. LARCHEVEQUE (Yville-sur-Seine) à partir de 17h09, M. LE COUSIN (Saint-Etienne-du-Rouvray), M. LECOUTEUX (Belbeuf), M. LEFEBVRE (Anneville-Ambourville), M. LE GOFF (Moulineaux), Mme LESCONNEC (Rouen) jusqu'à 23h03, Mme MABILLE (Bois-Guillaume) à partir de 17h17, Mme MAMERI (Rouen), Mme MANSOURI (Rouen) jusqu'à 21h49, M. MARCHANI (Rouen), M. MARCHE (Cléon) à partir de 17h09 et jusqu'à 20h26, M. MARTOT (Rouen), M. MARUT (Grand-Quevilly), M. MAUGER (Saint-Pierre-de-Varengueville), M. MAYER-ROSSIGNOL (Rouen), M. MENG (La Bouille), M. MERABET (Elbeuf), M. MEYER (Sotteville-sous-le-Val) à partir de 17h26 et jusqu'à 22h03, Mme MEZRAR (Saint-Pierre-lès-Elbeuf), M. de MONTCHALIN (Rouen) à partir de 18h32, M. MOREAU (Rouen), Mme MOTTE (Petit-Quevilly), M. MOYSE (Saint-Etienne-du-Rouvray), Mme MULOT (Notre-Dame-de-Bondeville), M. NAIZET (Rouen) à partir de 17h34, Mme NICQ-CROIZAT (Mont-Saint-Aignan), M. OBIN (Petit-Quevilly), Mme PANE (Sotteville-lès-Rouen), M. PELTIER (Isneauville) à partir de 17h11, M. PEREZ (Bois-Guillaume), M. PONTY (Berville-sur-Seine), M. RAOULT (Grand-Couronne) jusqu'à 21h38, Mme RENOUE (Sotteville-lès-Rouen), M. RIGAUD (Petit-Quevilly) jusqu'à 23h12, Mme RODRIGUEZ (Saint-Etienne-du-Rouvray), M. ROULY (Grand-Quevilly) jusqu'à 18h15,

M. ROUSSEAU (Bardouville), M. ROYER (Hénouville), Mme SANTO (Roncherolles-sur-le-Vivier), M. SORET (Rouen), M. SOW (Rouen) à partir de 17h57, Mme THIBAudeau (Epinay-sur-Duclair) à partir de 17h09 et jusqu'à 23h03, M. TIMMERMAN (Sotteville-lès-Rouen), Mme TOCQUEVILLE (Maromme), M. VERNIER (Sotteville-lès-Rouen), M. VEZIER (Le Mesnil-sous-Jumièges) jusqu'à 19h15, M. VION (Mont-Saint-Aignan) à partir de 17h26.

Mme BERTHEOL supplée M. MERLIN (Saint-Martin-du-Vivier) à partir de 17h45
M. MIRIANON supplée Mme ROSSIGNOL (Montmain) à partir de 17h11

Etaient représentés conformément aux dispositions de l'article L 2121.20 du Code Général des Collectivités Territoriales :

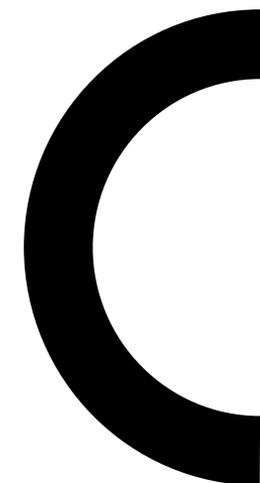
Mme ARGENTIN (Rouen) pouvoir à Mme RODRIGUEZ, Mme BERNAY (Malaunay) pouvoir à Mme RENO, Mme BOTTE (Oissel) pouvoir à M. MOYSE jusqu'à 17h49, Mme BOUCQUIAUX (Saint-Léger-du-Bourg-Denis) pouvoir à M. PEREZ, Mme BOULANGER (Canteleu) pouvoir à Mme LABAYE, M. BREUGNOT (Gouy) pouvoir à M. CAILLOT jusqu'à 17h24, M. BUREL (Canteleu) pouvoir à M. SORET, M. CALLAIS (Le Trait) pouvoir à Mme LAMOTTE, Mme CARON Marie (Canteleu) pouvoir à Mme NICQ-CROIZAT, Mme CARON Marine (Rouen) pouvoir à Mme THIBAudeau à partir de 17h09 jusqu'à 17h12 et à partir de 21h21 jusqu'à 23h03, Mme COGNETTA (Sotteville-lès-Rouen) pouvoir à M. DEHAIL, M. DELALANDRE Julien (Jumièges) pouvoir à Mme TOCQUEVILLE à partir de 19h15, M. DELAPORTE (Val-de-la-Haye) pouvoir à M. MAUGER, Mme DELOIGNON (Déville-lès-Rouen) pouvoir à M. GAMBIER à partir de 18h56 et jusqu'à 23h03, Mme DEL SOLE (Yainville) pouvoir à M. Julien DELALANDRE jusqu'à 19h15 et pouvoir à Mme SANTO à partir de 19h15, Mme DIALLO (Grand-Quevilly) pouvoir à Mme PANE jusqu'à 17h59, M. DUCHESNE (Orival) pouvoir à M. BARON, M. DUFLOS (Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen) pouvoir à M. ROUSSEAU, Mme DUTARTE (Rouen) pouvoir à M. NAIZET à partir de 17h34, Mme FERON (Grand-Quevilly) pouvoir à M. MARUT jusqu'à 18h02, M. GRELAUD (Bonsecours) pouvoir à M. Jean DELALANDRE jusqu'à 23h03, M. GRENIER (Le Houlme) pouvoir à Mme MULOT, M. GUILBERT (Franqueville-Saint-Pierre) pouvoir à Mme BONA jusqu'à 22h35, Mme HEROUIN LEAUTEY (Rouen) pouvoir à M. MARCHANI, M. HUE (Quévreville-la-Poterie) pouvoir à M. PONTY, M. JAOUEN (La Londe) pouvoir à M. MERABET, M. LABBE (Rouen) pouvoir à Mme CERCEL, M. LECERF (Darnétal) pouvoir à Mme GROULT jusqu'à 21h20, Mme LESAGE (Grand-Couronne) pouvoir à M. RAOULT jusqu'à 21h38, M. LESIEUR (Sotteville-lès-Rouen) pouvoir à M. TIMMERMAN, Mme MALLEVILLE (Rouen) pouvoir à M. OBIN, M. MARCHE (Cléon) pouvoir à Mme MEZRAR à partir de 17h09 et jusqu'à 20h26, M. MASSON (Saint-Aubin-lès-Elbeuf) pouvoir à M. MENG, Mme MEYER (Caudebec-lès-Elbeuf) pouvoir à M. BONNATERRE, M. de MONTCHALIN (Rouen) pouvoir à M. LE GOFF jusqu'à 18h32, M. PETIT (Quevillon) pouvoir à M. ROYER, Mme RAVACHE (Saint-Etienne-du-Rouvray) pouvoir à Mme MOTTE, M. ROULY (Grand-Quevilly) pouvoir à Mme GOUJON à partir de 18h15, Mme SERAIT (Elbeuf) pouvoir à M. BARRE, M. VENNIN (Le Mesnil-Esnard) pouvoir à M. LECOUTEUX, M. VEZIER (Le Mesnil-sous-Jumièges) pouvoir à M. LARCHEVEQUE à partir de 19h15, M. WULFRANC (Saint-Etienne-du-Rouvray) pouvoir à M. LE COUSIN.

Etaient absents :

Mme BONA (Ymare) à partir de 22h35
Mme BOURGET (Houpeville) à partir de 23h07
Mme CARON Marine (Rouen) début de la représentation à 17h09 jusqu'à 17h12 et fin de la représentation à 23h03
M. COUPARD LA DROITTE (Rouen)
M. DEBREY (Fontaine-sous-Préaux)
M. DEGRAVE (Hautot-sur-Seine) à partir de 21h18
M. DELALANDRE Jean (Duclair) à partir de 23h03
M. DELAUNAY (Saint-Jacques-sur-Darnétal) jusqu'à 17h09
Mme DELOIGNON (Déville-lès-Rouen) fin de la représentation à 23h03
M. DEMAZURE (La Neuville-Chant-d'Oisel) jusqu'à 17h17
Mme DUTARTE (Rouen) début de la représentation à 17h34
M. EZABORI (Grand-Quevilly) jusqu'à 18h00
M. GAMBIER (Déville-lès-Rouen) à partir de 23h03
M. GRELAUD (Bonsecours) fin de la représentation à 23h03
M. GRISEL (Boos) à partir de 19h42
Mme GROULT (Darnétal) à partir de 21h20
M. GUILBERT (Franqueville-Saint-Pierre) fin de la représentation à 22h35
M. HIS (Saint-Paër)
M. HOUBRON (Bihorel) à partir de 20h58
M. LARCHEVEQUE (Yville-sur-Seine) jusqu'à 17h09
M. LECERF (Darnétal) fin de la représentation à 21h20
Mme LESAGE (Grand-Couronne) fin de la représentation à 21h38
Mme LESCONNEC (Rouen) à partir de 23h03
Mme MABILLE (Bois-Guillaume) jusqu'à 17h17
Mme MANSOURI (Rouen) à partir de 21h49
M. MEYER (Sotteville-sous-le-Val) jusqu'à 17h26 et à partir de 22h03
Mme BERTHEOL suppléante de M. MERLIN (Saint-Martin-du-Vivier) jusqu'à 17h45
M. NAISET (Rouen) jusqu'à 17h34
M. PELTIER (Isneauville) jusqu'à 17h11
M. RAOULT (Grand-Couronne) à partir de 21h38
M. RIGAUD (Petit-Quevilly) à partir de 23h12
M. MIRIANON suppléant de Mme ROSSIGNOL (Montmain) jusqu'à 17h11
Mme SLIMANI (Rouen)
M. SOW (Rouen) jusqu'à 17h57
M. SPRIMONT (Rouen)
Mme THIBAudeau (Epinay-sur-Duclair) jusqu'à 17h09 et à partir de 23h03
M. VION (Mont-Saint-Aignan) jusqu'à 17h26

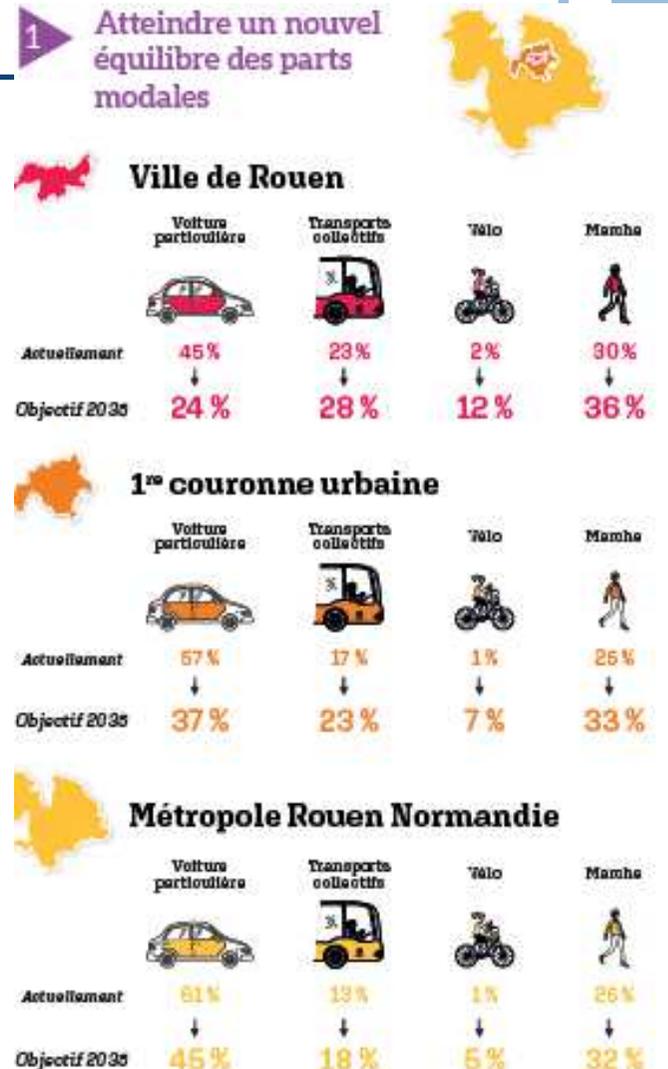
Mise en œuvre des axes prospectifs du Plan de Mobilité (PDM) : les mobilités collectives en zone peu dense / l'évolution du réseau de transport collectif urbain (TCU) structurant

Délibération du 30 juin 2025
Annexes



Contexte

- > Plan de Mobilités (approuvé en septembre 2024) prévoit un nouvel équilibre ambitieux des parts modales. (figure 1)
- > Le PDM identifié des axes prospectifs pour lesquels des études étaient en cours :
 - > Schéma d'évolution du réseau TCU structurant 2035
 - > Mobilités collectives en zone peu denses
 - > Service Express Régional Métropolitain / LNPN-nouvelle gare => en cours de définition au sein de la mission de préfiguration du SERM (objectif d'une finalisation au 4^{ème} trimestre 2025)
 - > Devenir de la tête nord du pont Flaubert et de l'A150 => réflexions multi partenariales en cours
- > La délibération de juin 2025 permet de revenir vers le Conseil pour préciser les deux axes prospectifs



Scénarios d'évolutions retenus à l'issue des études d'opportunité

> Evolutions de court / moyen terme :

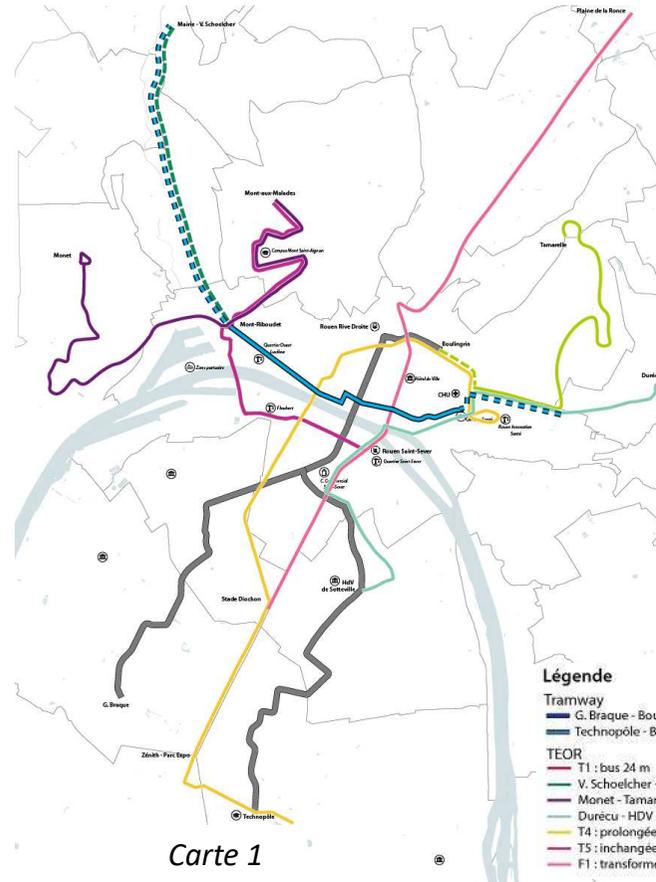
- > Améliorations de la ligne F1 (Plaine de la Ronce – Stade Diochon)

> Evolutions de moyen / long terme : traitement de la saturation du tronc commun TEOR :

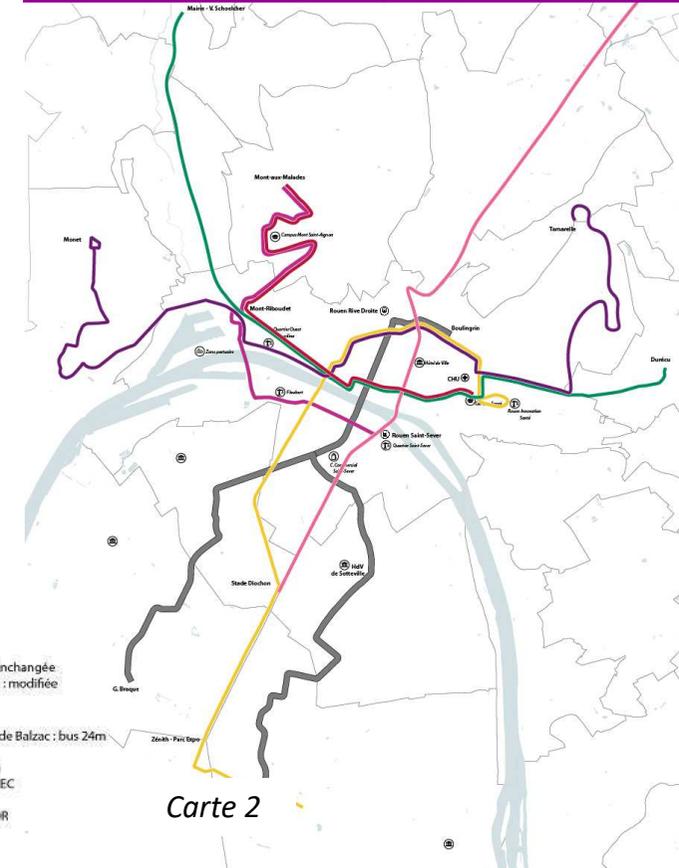
> 2 solutions distinctes identifiées :

- > Passage d'une partie de la ligne T2 en tramway, avec des terminus Est et Ouest à identifier (carte 1)
- > Réorganisation du réseau TEOR et passage en véhicules bi-articulés de 24 m sur au moins 2 lignes (carte 2)

Tronc commun RD en tram



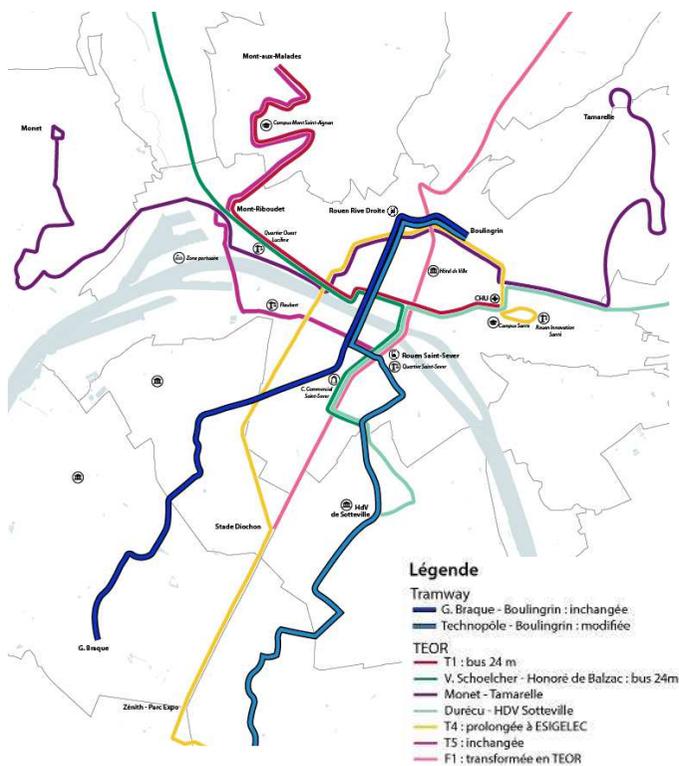
Réorganisation réseau TEOR avec passage 24m



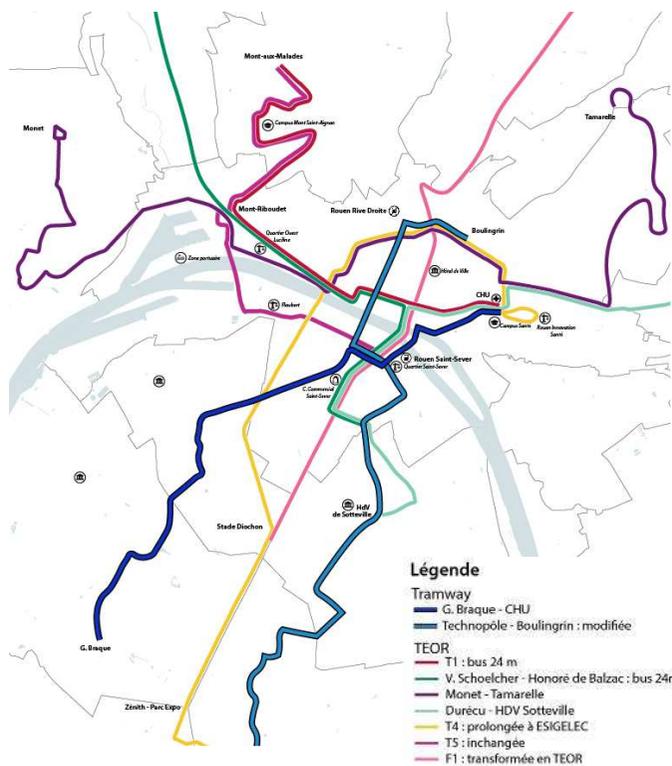
Scénarios d'évolutions retenus à l'issue des études d'opportunité

- Evolutions de long / très long terme : desservir la nouvelle gare par modification du tramway existant
- 3 variantes
- Sur les cartes ci-dessous, avec évolution du réseau TEOR par réorganisation et déploiement matériel roulant 24 m

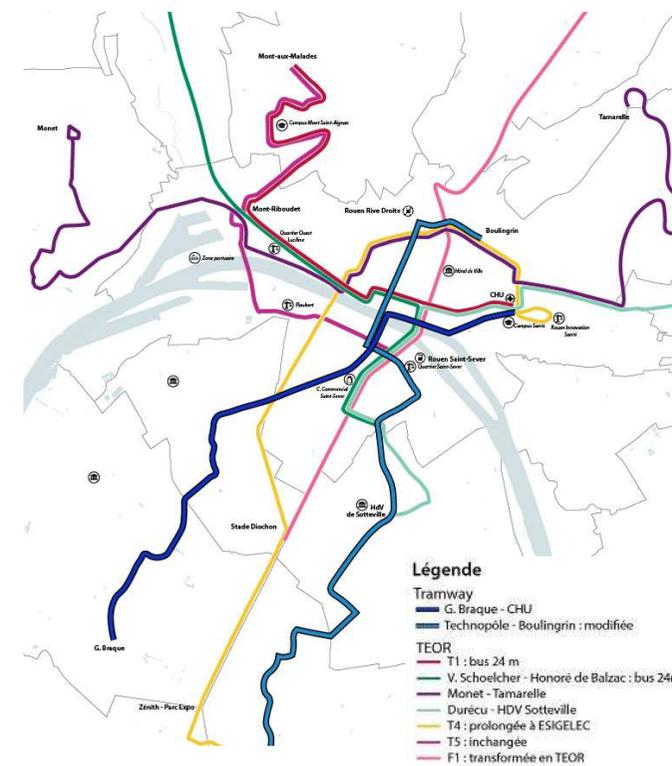
Réorganisation réseau TEOR avec passage 24m et évolution tram en « Y »



Réorganisation réseau TEOR avec passage 24m et évolution tram en « X »



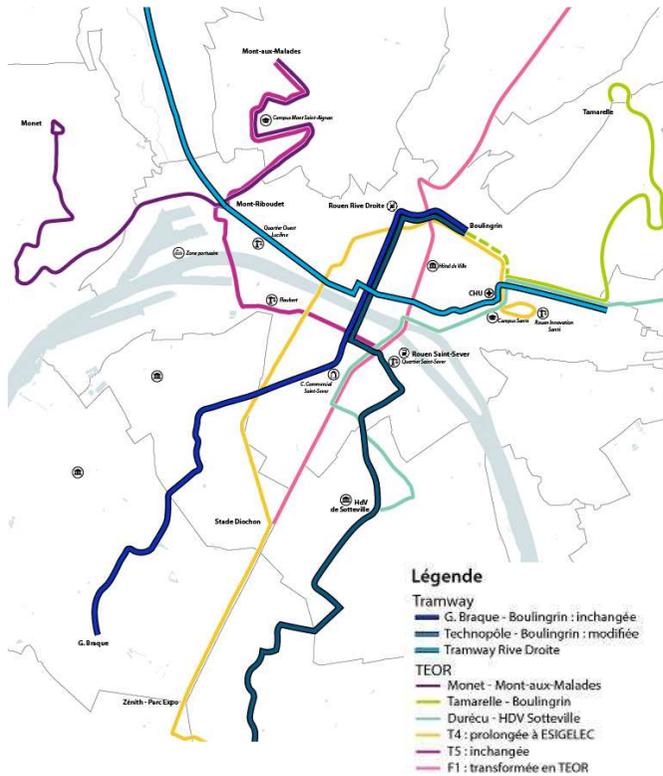
Réorganisation réseau TEOR avec passage 24m et évolution tram en « X »



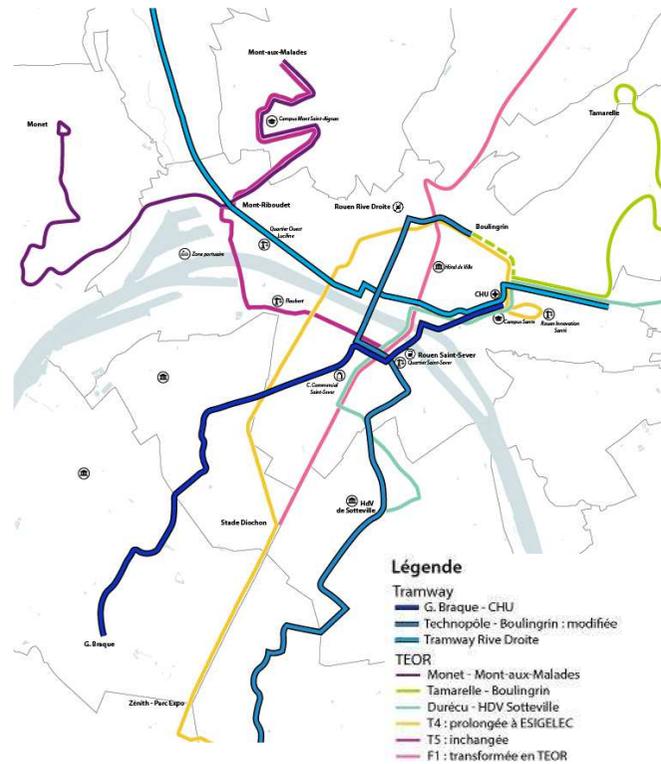
Scénarios d'évolutions retenus à l'issue des études d'opportunité

- Evolutions de long / très long terme : desservir la nouvelle gare par modification du tramway existant
- 3 variantes
- Sur les cartes ci-dessous, avec évolution du réseau TEOR en réalisant un nouveau tramway sur une partie du tracé du T2 actuel

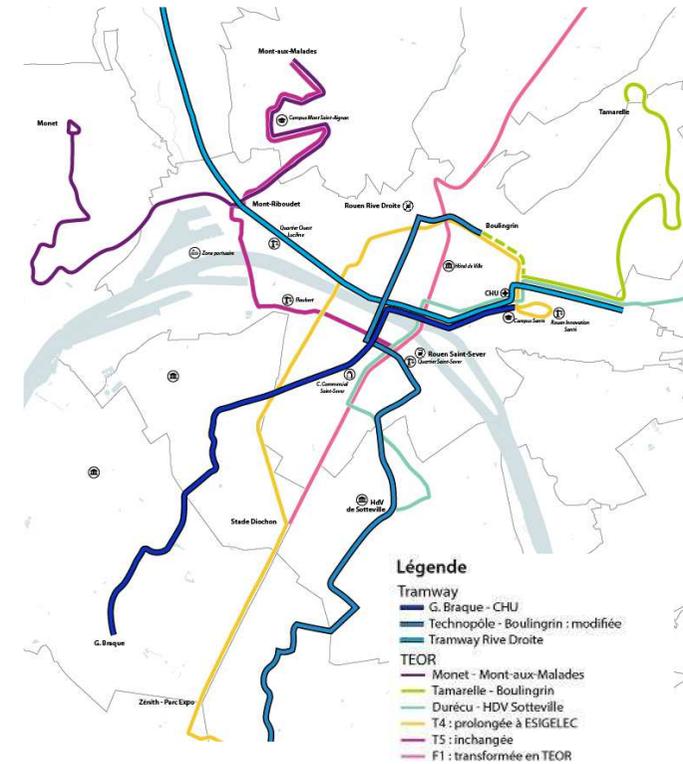
Tronc commun RD en tram et évolution tram en « Y »



Tronc commun RD en tram et évolution tram en « X »



Tronc commun RD en tram et évolution tram en « X »



Envoyé en préfecture le 07/07/2025

Reçu en préfecture le 07/07/2025

Publié le

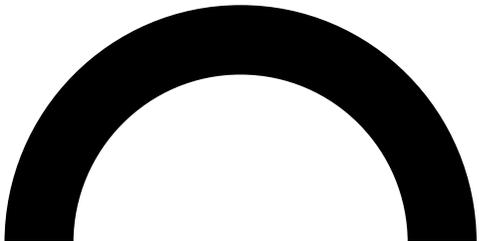
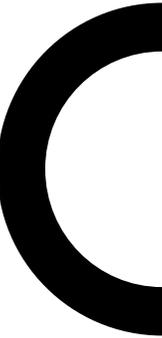
ID : 076-200023414-20250702-C2025_0350-DE

S²LO



Traitement de la saturation et de la robustesse des lignes T1-T2-T3

2 solutions : nouveau tramway en rive droite // réorganisation du réseau TEOR et bus 24 m



Envoyé en préfecture le 07/07/2025

Reçu en préfecture le 07/07/2025

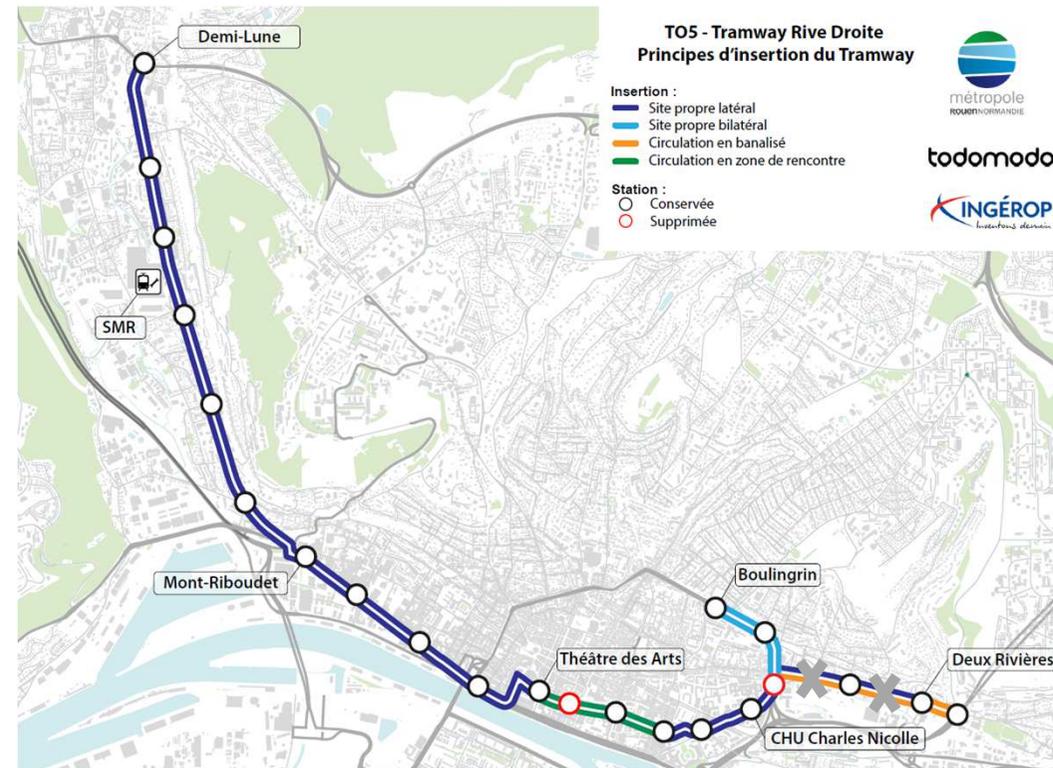
Publié le

ID : 076-200023414-20250702-C2025_0350-DE



Tram Rive droite

- > Tramway intégralement en site propre de 9 km entre Demi-Lune et Boulingrin
- > **17 stations** TEOR conservées, 2 suppressions pour des raisons techniques (Cathédrale, St Hilaire)
- > Nécessité d'un **nouveau dépôt tramway**, une seule opportunité foncière identifiée à ce jour dans la Vallée du Cailly.
- > Vallée du Cailly : requalification urbaine de façade à façade, avec :
 - > **Création d'un aménagement cyclable**
 - > **Suppression du sens de circulation Sud → Nord**
 - > **Restitution d'une partie du stationnement**
- > Centre-ville Rouen : **zone de rencontre apaisée**
- > **Deux Rivières** : insertion très complexe, voire impossible en cas de site propre intégral bidirectionnel, et impactante rte de Darnétal => **proposition de conserver la variante avec terminus Boulingrin**
- > Une restructuration et amélioration du réseau **TEOR en rabattement** à prévoir, en particulier branches T2 et T3 Est (circulation rte de Darnétal)
- > Coût : **500 à 550 M€** (y compris dépôt et matériel roulant, hors dévoiements réseaux)
- > Mise en service : **à partir de 2036**



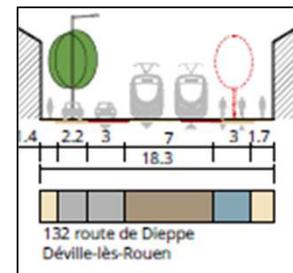
TOS - Tramway Rive Droite Principes d'insertion du Tramway

- Insertion :
- Site propre latéral
 - Site propre bilatéral
 - Circulation en banalisé
 - Circulation en zone de rencontre

- Station :
- Conservée
 - Supprimée



todomodo



Coupe type d'insertion dans
la Vallée du Cailly



Exemple d'une zone de rencontre
apaisée à Strasbourg

Enjeux du TEOR 24m

- > 2 lignes concernées : T1 et T2
- > Technologie bus 24 m : 100% sur batterie avec recharge en ligne (exemple de Nantes)

⚠ Un seul constructeur en France à ce jour : HESS

> Un projet à minima :

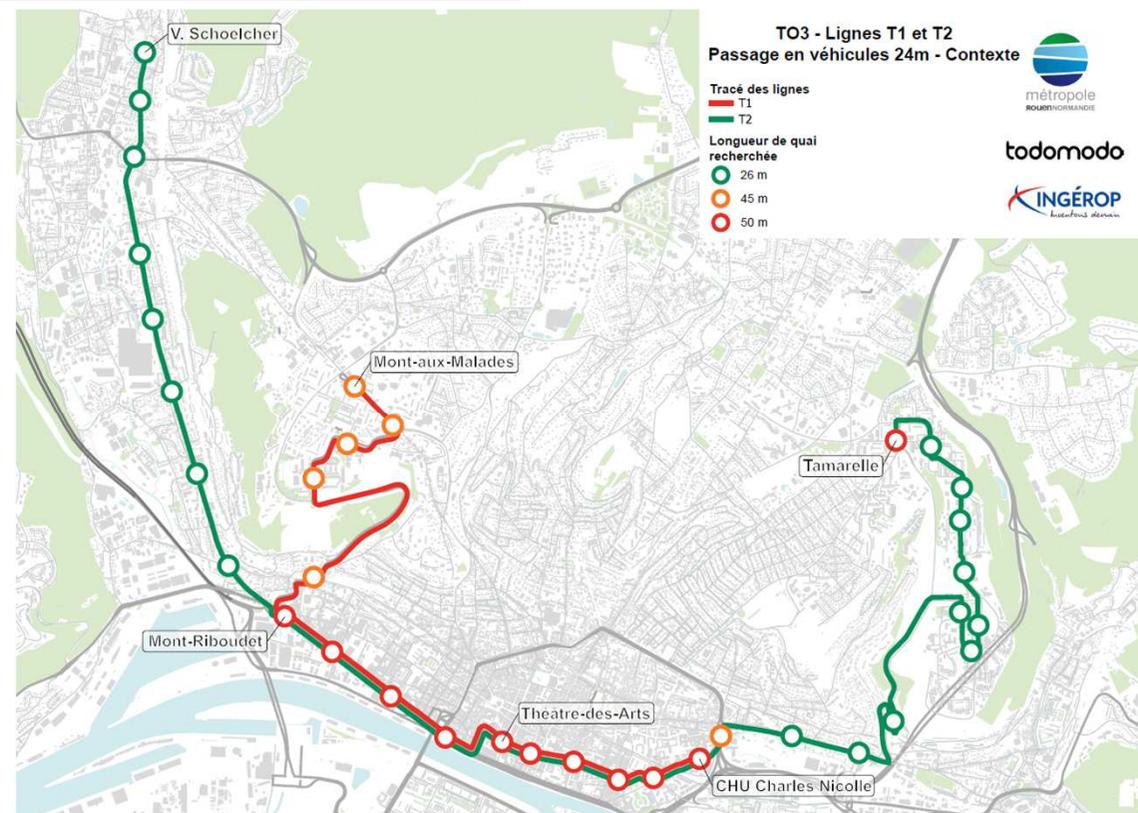
- > Allongement des stations pour accueillir des bus 24m
- > Elargissement de la station Théâtre des Arts uniquement
- > Infrastructures de recharge
- > Pas d'amélioration de l'exploitation Vallée du Cailly / Route de Darnétal et maintien des fréquences actuelles
- > Requalification des espaces publics chiffrée mais études à mener. Une telle requalification imposerait l'implantation d'aménagements cyclables continus (et impacts associés).

> Nouveau dépôt pouvant être nécessaire

> Hypothèse d'un dévoiement du T3 sur les quais à étudier et chiffrer

> Coût : 280 à 300 M€ (hors dévoiements réseaux éventuels et foncier en terminus)

> Mise en service : à partir de 2031



Nantes : véhicules de 24m stationné à la station Cathédrale

Comparaison des solutions 24m / Tramway

	Bus 24m	Tramway
Exploitation du transport	Difficultés actuelles non résolues	Très bonnes
Réponse à la demande de transport actuelle et future	Capacité offerte plus faible Risque de saturation à long terme plus important	Capacité plus importante Bonne réponse aux enjeux de long terme
Matériel roulant	Un seul fournisseur de matériel 24m en France actuellement	/
Améliorations du cadre de vie des riverains et aménagements pour les modes actifs	Existant / si requalification de façade à façade, impacts à évaluer	Requalification urbaine de façade à façade sur toute la ligne Aménagements cyclables confortables et continus
Impacts (arbres, circulation routière, stationnement)	Impacts plus légers et au niveau des stations Impacts plus forts au niveau des terminus	Report d'un sens de circulation vers d'autres axes routiers dans la Vallée du Cailly Impacts plus forts sur les arbres et le stationnement
Délais de mis en œuvre	A partir de 2031	A partir de 2036
Coûts	280 à 300 M€ <i>Hors dévoiements réseaux et foncier éventuels</i>	500 à 550 M€ <i>Hors dévoiements réseaux éventuels</i>

Envoyé en préfecture le 07/07/2025

Reçu en préfecture le 07/07/2025

Publié le

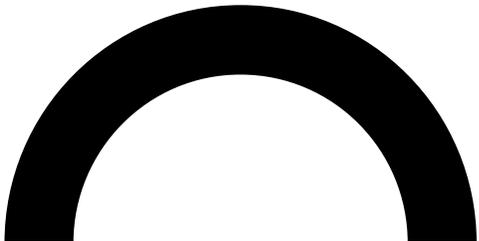
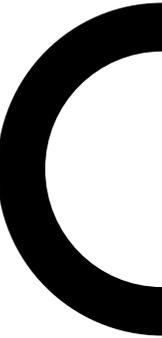
ID : 076-200023414-20250702-C2025_0350-DE

S²LO



Desserte de la nouvelle gare

Variantes retenues et analyse



Envoyé en préfecture le 07/07/2025

Reçu en préfecture le 07/07/2025

Publié le

ID : 076-200023414-20250702-C2025_0350-DE



Scénarios retenus

COPIL 12/05/2025

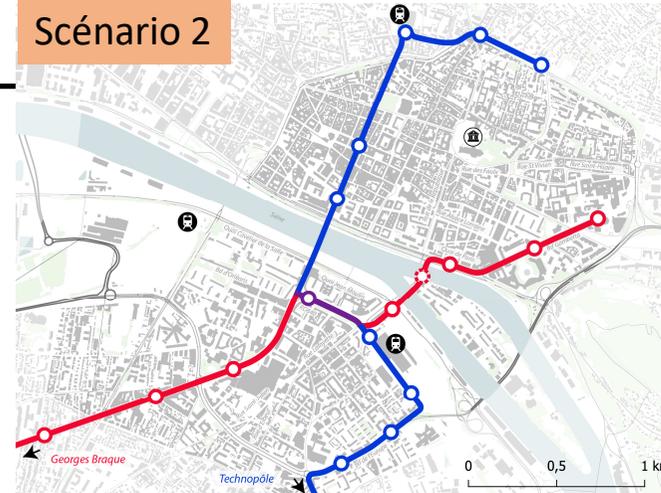
> Scénario 2

- > Tramway en « X »
- > Abandon de la desserte de l'arrêt « Europe »
- > Comblement de la trémie tramway Joffre
- > Nouvel ouvrage de franchissement de Seine
- > Comblement des trémies routières Corneille et Gambetta

> Scénario 4 « bis » par cour Clémenceau au lieu de quai Jean Moulin

- > Tramway en « X »
- > Abandon de la desserte de l'arrêt « Europe »
- > Comblement de la trémie tramway Joffre
- > Comblement des trémies routières Jeanne d'Arc, Corneille et Gambetta

Scénario 2



Scénario 2 :
Tramway X via Clémenceau en RG
et via Quai de Paris en RD

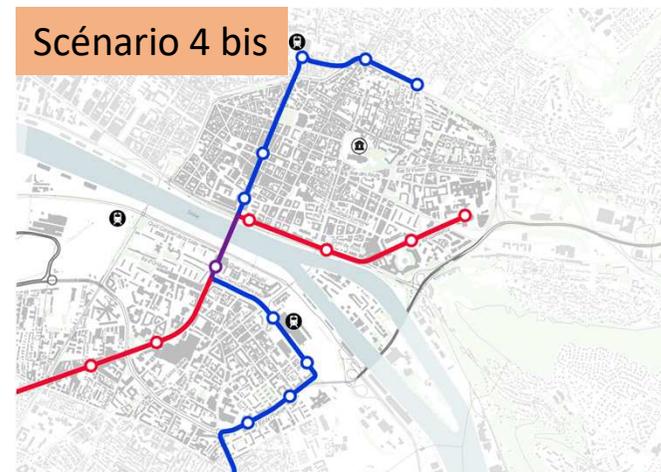
Organisation du territoire :
Gare
Mairie

Sites propres Tramways :
Georges Braque - CHU
Technopôle - Boulingrin
Tronc commun

Station



Scénario 4 bis



Scénario 4 :
Tramway X via Jeanne d'Arc

Organisation du territoire :
Gare
Mairie

Sites propres Tramways :
Georges Braque - CHU
Technopôle - Boulingrin
Tronc commun

Station



Analyse comparative des scénarios

	Scénario 2	Scénario 4bis
Offre tramway (nouvelle gare et branches)	Très satisfaisante	Moyenne
Requalification urbaine	Très bon potentiel	Très bon potentiel
Compatibilité avec le reste des transports urbain ou péri-urbain (dont tram-train)	Très satisfaisante	Peu satisfaisante
Impacts (ouvrage, circulation routière)	Impacts importants à très importants	Impacts très importants
Délais de réalisation	10 ans (hors délais nouvel ouvrage)	10 ans
Coûts d'investissement	240 M€	160 M€