



Communiqué de presse

Jeudi 28 avril 2022

Entente Métropole Rouen Normandie-Caux-Austreberthe : des engagements concrets pour les mobilités du quotidien, un nouveau service de co-voiturage dès la rentrée 2022

Le 13 juillet dernier, Nicolas Mayer-Rossignol, Président de la Métropole Rouen Normandie, et Christophe Bouillon, Président de la Communauté de Communes Caux-Austreberthe signaient à Barentin une convention d'Entente concentrée sur les enjeux de mobilité. Pour Nicolas Mayer-Rossignol, « *l'Entente est un accord unique dans la région autour d'un sujet qui préoccupe les concitoyens d'un même bassin de vie : les mobilités. Comment je me déplace tous les jours ? C'est ça le sujet ! Les prochaines années doivent nous permettre d'obtenir des avancées très concrètes* ». Une réunion s'est tenue mercredi matin associant, autour des deux Présidents, les services et les élus des deux Etablissements. Des engagements précis ont été actés, notamment sur le champ du co-voiturage. Christophe Bouillon précise par ailleurs que « *Cette entente est un formidable accélérateur de projets. Nous avons des attentes fortes sur la création d'un bus à haut niveau de services et l'aménagement d'une nouvelle gare afin de pouvoir diminuer le nombre de voitures sur la route* ».

Les territoires de la Métropole Rouen Normandie et de la Communauté de Communes Caux-Austreberthe sont limitrophes et font partie de la même aire urbaine. Le territoire de la Communauté de communes Caux-Austreberthe (25 183 habitants) capte en particulier d'importants flux pendulaires en provenance de la Métropole et 51% des actifs de la Communauté de Communes travaillent sur le territoire de la Métropole. Que ce soit pour des raisons professionnelles, familiales, économiques, commerciales ou de loisirs, les habitants se déplacent quotidiennement entre les deux territoires et la moitié des déplacements des résidents de la Communauté de Communes vers le cœur de la Métropole sont des flux pendulaires (travail et études).

Aujourd'hui, les déplacements entre ces territoires se font essentiellement par le biais de l'automobile (74% de la part modale des échanges pendulaires entre la CCCA et le cœur de la MRN), ce qui entraîne des difficultés de circulation et une accentuation de la pollution atmosphérique. Il est noté en particulier une fréquentation en baisse des gares de la Communauté de Communes depuis 2015 et un fort usage de la voiture pour les flux pendulaires de la Communauté de Communes vers la Métropole, posant clairement la question de l'enjeu du désengorgement de l'A 150.

Les deux Etablissements, s'ils ne disposent pas de tous les leviers pour améliorer cette situation, qui dépendent pour une part de la SNCF, de l'Etat et de la Région sont déterminés à obtenir des progrès tangibles.

La Convention prévoit une co-participation de la Métropole et le lancement d'une étude visant la **création d'un pôle d'échange multimodal et d'une gare unique entre Barentin et Pavilly**. Si les collectivités ont délibéré et acté leur co-financement, force est de constater que cette étude portée par

la SNCF recule dans son calendrier (cahier des charges 2^{ème} trimestre, étude 3^{ème} trimestre pour une durée de 15 mois), alors que le développement du ferroviaire, aujourd'hui sous-utilisé, représente une solution à portée de main, abordable pour réduire les flux automobiles entre Rouen et Barentin.

Christophe Bouillon et Nicolas Mayer-Rossignol en appellent solennellement à la responsabilité de la SNCF et de la Région pour faire de ce projet une priorité et lui donner une valeur d'exemplarité avec objectif de réalisation à court terme. L'accélération du calendrier, la construction d'une comitologie dynamique et soutenue pour le renforcer sont indispensables.

La Convention prévoit également le développement d'une étude, portée par le CEREMA, visant le développement d'une expérimentation pour prélever l'une des deux voies de l'A 150 en la réservant aux usages collectifs (Transports en commun, co-voiturage ...), conformément à la Loi Climat et Résilience d'août 2021, qui encourage ces expérimentations sur les autoroutes et routes nationales desservant les ZFE-m, à infrastructures constantes. L'étude vise à réserver la voie de gauche avec suppression de la bande d'arrêt d'urgence qui devient la voie de droite. Elle sera achevée cet automne et doit se concrétiser ensuite par une première expérimentation. Parallèlement, **les deux Etablissements réitèrent leur intérêt pour le développement d'un Bus à Haut Niveau de Service. Elles proposent d'engager elles-mêmes les études sur le chiffrage de ce service nouveau, en sollicitant un cofinancement par l'Etat.** Elles demandent également à ce que la Communauté de communes soit associée à tous les comités de pilotages liés au renforcement de ces infrastructures.

Un nouveau service de co-voiturage

Selon une étude récente, la Métropole Rouen Normandie est première au classement des villes françaises qui pratiquent le plus le co-voiturage. Depuis le développement du partenariat avec l'application Klaxit et la rémunération par la Métropole des co-voitureurs, 72 621 trajets ont été réalisés¹, dont près de 27 000 sur des trajets reliant d'autres EPCI. Sur Caux-Austreberthe, déjà 1 872 trajets ont pu être mesurés, pour un coût, pris en charge par la métropole de 5 616 €. Les deux Etablissements ont convenu de renforcer la communication sur le territoire de la communauté de communes, auprès des entreprises et du grand public (kit de communication stand...). **Elles ont décidé également de lancer à compter de la rentrée 2022 une nouvelle ligne Covoit'ici (dispositif hybride covoiturage/autostop), réservée aux travailleurs pendulaires, à l'image de celle développée depuis le mois d'avril entre la Métropole et l'Agglomération Seine-Eure. 910 actifs par jour habitent Barentin et travaillent à Rouen, ils représentent chaque jour 250 conducteurs entre 7 et 8 h. Cette ligne qui proposera un dédommagement au conducteur et une prise en charge gratuite et garantie au covoituré, sera faite pour eux.** La Métropole réalisera les premiers investissements nécessaires à la montée en puissance de ce nouveau service.

Livraison de la voie verte Duclair – Villers-Ecalles fin 2023

Enfin les élus ont examiné l'état d'avancement de la voie verte reliant les deux territoires entre Duclair et Villers-Ecalles, dans le prolongement de la voie verte Le Trait- Yainville- Duclair. Depuis la signature de la Convention, les premiers échanges et études sont intervenus. La fin des études de conception est prévue pour fin 2022/ début 2023 pour une livraison au dernier trimestre 2023. Le projet portant sur un linéaire de 5,6 km pour la Métropole et 400 m pour la Communauté de communes sera porté par la Métropole pour le compte de Caux-Austreberthe sur sa partie.

Les élus ont convenu d'une nouvelle réunion à l'automne pour un point d'étape sur ces différents projets.

¹ Entre le 15 septembre 2021 et le 6 avril 2022