



2920 D 23



Le Havre
Stéphane RAISON
Directeur général – président du directoire

Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole
Monsieur Le Président
Direction Voirie et Mobilité
Service Etudes et Travaux
16 rue Georges Braque
CS 70854
76085 LE HAVRE

Le Havre, le 10 OCT. 2023

OBJET : Plan de Mobilité du Havre Seine Métropole

V. Réf : T.2023/351 par courrier du 11/07/2023

Monsieur le Président,

Par courrier ci-dessus référencé, vous sollicitez mon avis sur le projet de Plan de Mobilité, arrêté en conseil communautaire le 1^{er} juin 2023. En premier lieu, je tiens à vous remercier pour la qualité des groupes de travail qui ont conduit à l'élaboration de ce projet de Plan de Mobilité.

Par la présente, j'émets un avis favorable à ce projet de Plan de Mobilité.

Dans la phase suivante, et comme je l'avais fait pour l'élaboration du Plan de Mobilité, dans un cadre collaboratif, mes équipes se tiennent à disposition de vos services pour déployer les actions de ce Plan sur la zone industriello-portuaire.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

Stéphane RAISON

**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction

**Direction interdépartementale
des routes Nord-Ouest**



À Rouen

Monsieur le Président
LE HAVRE SEINE MÉTROPOLE
19 rue Georges Braque
CS 70854
76085 LE HAVRE Cedex

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 11 juillet 2023, vous m'avez transmis pour avis le projet de plan de mobilité relancé par la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole:

Le plan d'actions proposé en réponse aux enjeux de votre territoire et décliné dans ce plan de mobilité intègre 4 axes de travail, 16 sous-axes et 39 actions. Parmi ces axes, ceux relatifs au développement d'une offre de déplacement multi-modal et à la maîtrise de l'autosolisme rentrent parfaitement en résonance avec les objectifs du projet de service de la DIR Nord-Ouest et j'y souscris donc tout naturellement.

Dans ces conditions, je vous informe que mes services sont à disposition pour participer aux réflexions sur différentes actions telles l'action B.9 relative aux études de faisabilité de voies réservées au covoiturage, l'action B.10 relative au développement des parkings relais ou encore l'action C.2 relative à la régulation du trafic aux entrées de l'agglomération. Dans la continuité de l'action C.2, il serait également intéressant de lancer une réflexion sur la mise en œuvre sur le réseau routier de voies réservées aux transports en commun.

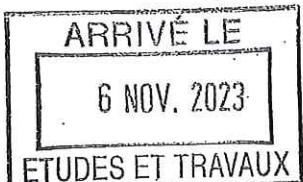
Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Le Directeur interdépartemental des routes

Pascal
GABET
pascal.gabet

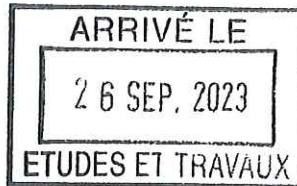
Signature
numérique de Pascal
GABET pascal.gabet
Date : 2023.10.20
16:11:54 +02'00'

Pascal GABET





Direction de l'Exploitation



**COMMUNAUTE URBAINE
LE HAVRE SEINE METROPOLE
Direction voirie et mobilité /
Service études et travaux
19, rue Georges Braque - CS 70854
76085 LE HAVRE CEDEX**

Vos Réf. : T.2023/351

Nos Réf. : 23/FMI/EW/DEX/014

Les Essarts,
Le 20 septembre 2023

Objet : Projet de Plan de Mobilité

Lettre Recommandée AR 1A 200 740 6315 2

Madame, Monsieur,

Nous faisons suite à votre courrier recommandé du 11 juillet dernier, reçu le 21 juillet 2023, relatif au projet de Plan de Mobilité.

Nous avons pris connaissance du projet et n'avons pas de remarque à formuler. Par conséquent, nous formulons un avis favorable à ce projet de Plan de Mobilité.

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de nos salutations distinguées.

**Frédéric Michel,
Directeur Délégué région Normandie**

De : La Roue Libre <rouelibre.lehavre@gmail.com>

Envoyé : dimanche 17 décembre 2023 22:37

À : edouard.philippe@lehavremetro.fr; Philippe Edouard <ed.philippe@lehavre.fr>; Philippe Edouard <ed.philippe@lehavremetro.fr>; Chaboche Jean-Sébastien <jean-sebastien.chaboche@lehavremetro.fr>

Cc : augustin.boeuf@lehavre.fr; Leprette Pascal <pascal.leprette@lehavremetro.fr>; Bvas Florence GAZENGEL <flo.gazengel@gmail.com>; colvin@laposte.net; Mainy Guillaume <guillaume.mainy@lehavremetro.fr>

Objet : Réponse Avis La Roue libre Plan de Mobilité

Monsieur le président, Edouard Philippe

Monsieur le vice-président en charge de la Mobilité, Pascal Leprette

Monsieur le conseiller communautaire délégué aux mobilités douces, Augustin Boeuf,

Monsieur le directeur général adjoint de l'Ingénierie et Services aux usagers, Jean-Sébastien

Chaboche,

Monsieur le directeur de la Mobilité, Guillaume Mainy,

Bonjour,

Veuillez trouver ci joint à ce mail, l'avis de l'association La Roue Libre au Plan de Mobilité de Le Havre Seine Métropole.

Une version papier sera déposée lundi auprès de votre service.

Nous serons heureux de poursuivre notre collaboration et d'y concourir dans la mesure de nos moyens et dans le cadre de notre convention pluriannuelle.

En vous souhaitant bonne réception, nous restons à votre disposition.

Florence Gazengel,

Présidente de La Roue Libre

Vincent Colliard

Trésorier de La Roue Libre

Référent de la Commission "Aménagements"

Isabelle BAILLEUL

Co-directrice Projet et Développement

09.84.11.52.95.





Avis de La Roue Libre sur le Plan de Mobilité de Le Havre Seine Métropole

Par le courrier de M. le président de Le Havre Seine Métropole Edouard Philippe, adressé en recommandé le 18/09/2023, et conformément à l'article L.1214-15 du Code des Transports, le projet de Plan de Mobilité nous a été communiqué sur clef USB pour avis, avant enquête publique. Nous avions assisté en amont à 3 consultations préparatoires. Nous vous transmettons nos avis, développés ci-dessous par mail.

Le Plan de Mobilité de Le Havre Seine Métropole, présenté dans le document joint au courrier, fixe les objectifs de notre territoire en matière de réseaux, de flux, d'aménagements de transports pour les 10 prochaines années dans le respect de stratégies nationales et régionales.

Ce Plan de Mobilité (PDM) introduit un catalogue de mesures attendues, dans la suite du précédent PDM, et de nouvelles actions dans le respect des cadres législatifs et règlementaires nouveaux.

Étonnamment, ne sont mentionnés dans le préambule, ni les enjeux du réchauffement climatique, ni la Stratégie Nationale de Décarbonation chiffrant des objectifs communs (diviser par 6 nos émissions carbone), ni le retard pris par le secteur des transports (seul secteur qui ne réussit pas à diminuer ses émissions carbone), ni les ambitions du Plan vélo national fixées à 12% de part modal en 2030 (là où notre PDM fixe un objectif de 8% en 2033). Le PDM, fixant la stratégie d'aménagements et de transports de notre EPCI, tait ces éléments pourtant cruciaux pour légitimer des actions à venir ambitieuses et innovantes.

Voici nos attentes vis-à-vis de ce PDM :

- **Le besoin indispensable d'itinéraires et d'aménagements cyclables continus et sécurisés pour des usagers de tous âges** (enfants, adolescents, adultes, seniors – débutants et experts),
- **Faciliter les rabattements rapides et performants vers les gares et les nœuds modaux pour les piétons, vélos/trottinettes, transport en commun,**
- Développer et faciliter la pratique du vélo sur les zones périurbaines et rurales dans des usages quotidiens, en plus des usages récréatifs et touristiques,
- Développer l'intermodalité entre les différents réseaux de transports (vélo, TC, co-voiturage, ...)
- Continuer à développer les mobilités actives des enfants, des jeunes et des seniors.

En ce qui concerne les infrastructures, nous souhaitons aussi insister sur :

- **Le besoin indispensable d'aménagements cyclables structurants continus et sécurisés, complétés par des aménagements cyclables hiérarchisées et qualitatifs secondaires.**
- **L'entretien organisé, régulier, budgété des réseaux cyclables existants, en coordination avec les services communaux (espaces verts entre autres)**
- **Le besoin de parcs de stationnements multimodaux accessibles et sécurisés pour garer les vélos, remorques, vélo-cargo, VAE auprès des gares, des nœuds modaux, des pôles commerçants, des entreprises et zones d'activités, des équipements de loisirs, des Centres de santé. La seule sécurisation par une carte d'abonnés LIA n'est plus un gage suffisant de sécurité : il faudrait que le**

PDM intègre l'étude d'autres modalités de stationnements sécurisés plus efficaces comme ceux que préconisent la FUB et l'ADMA.

- Le développement et l'apprentissage du vélo (y compris en intermodalité) comme **mode de transport familial reconnu et valorisé**.
- La nécessité de **rendre visible et compréhensible pour les usagers l'interconnexion et la complémentarité des différents réseaux entre eux** (Réseau cyclable, TC, co-voiturage, mini-bus intra et inter-communaux, ...) : cela permettrait de mieux hiérarchiser les réseaux des modes actifs en synergie et en concordance avec les réseaux TC, VL et PL, et de communiquer avec pédagogie sur une intermodalité plus ambitieuse, qui assurerait un report modal plus important.

Vous trouverez ci-dessous pour chaque fiche du Plan de Mobilités nos observations. **Nos retours se veulent constructifs dans un contexte aux prémisses de profondes mutations** entre autres liées à des enjeux climatiques connus, qui nous engagent tous, et mettront à l'épreuve notre territoire et ses habitants. Dans cette perspective, nous espérons que certaines actions du PDM gagneront en ambition et en innovations.

1^{ère} Partie – Le Préambule

En ce qui concerne le cadre réglementaire évoqué (1.4) il serait utile de mentionner les grandes lois de référence liées aux documents juridiques qu'elles cadrent (SCOT, PCAET, SRADDET) :

Concrètement, les mentions suivantes éclaireraient les citoyens sur le cadre légal du PDM :

- 1996 : la loi LAURE qui a rendu obligatoire la démarche pour les intercommunalités de plus de 100000 habitants.
- 2015 : la loi NOTRE transforme les compétences des agglomérations qui deviennent Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) pour toutes les communes concernées.
- 2019 : la loi LOM modifie les PDU en Plan de Mobilités et en précise le contenu (Instauration des ZFE et étude des périmètres, solutions alternatives à la voiture individuelle sur 100% du territoire, forfait mobilité durable généralisé, cadre de régulation des free-floating, objectif de neutralité carbone, les primes à la conversion, plan de co-voiturage).
- La compatibilité avec le SCOT, le PCAET, le SRADDET est bien posée mais pas en lien avec la loi SRU de 2000 qui l'impose.

2^e Partie - Comment se déplace-t-on sur le territoire ?

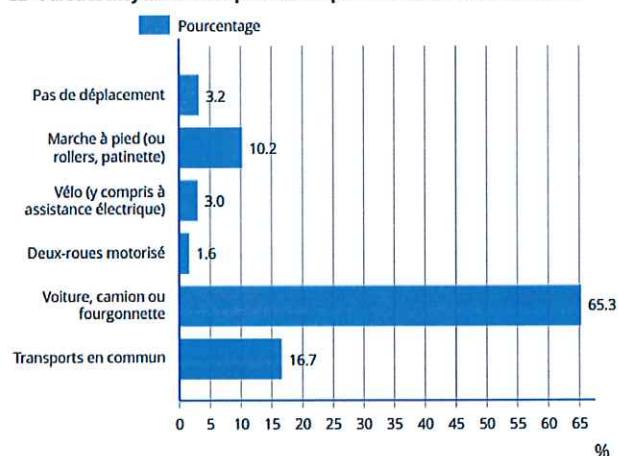
L'enquête ménage de 2018 a servi de base sans être complétée par le. L'enquête ménage de 2028 est une base statistique très datée (5 ans), qui aurait pu être complété par le recensement INSEE 2020, à des fins d'actualisation ou de nuances de certaines données.

Voici quelques éléments de contexte dont l'impact est constaté sur les mobilités des habitants et documenté par l'INSEE :

- **Le recul de « l'équipement automobile des ménages » sur l'agglomération**, constaté par exemple pour Le Havre et confirmé sur la période 2009-2020, n'est pas mentionné dans le PDM.
- **Les évolutions structurelles depuis la crise du COVID (2020-21) en termes de mobilités actives** : la répartition modale des transports (2.2.1) a significativement évolué sur 3 ans sans que le PDM ne le mentionne clairement et précisément.
L'évolution significative de l'usage du vélo depuis 2020 est documentée par l'INSEE qui évalue la part modale du vélo au Havre à 3 % et non plus à 2 % (2018).
- **L'usage des trottinettes en free-floating à partir de 2021** n'est pas mentionné, alors qu'il a impacté significativement et durablement les modalités des jeunes, plutôt au détriment des transports en commun, et conforté la nécessité du développement des pistes cyclables.

Graphique extrait du site de l'INSEE :

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2020



- L'évolution de la part des TC lié aux déploiements des ligne LIA sur l'intérieur de la Communauté urbaine est un élément de contexte complémentaire avec leur impact contrasté selon les territoires (urbains / ruraux) : cette donnée est cruciale dans la perspective de la multimodalité (B du Plan d'action).

Enfin, il nous paraît utile de mentionner dans ces éléments de contexte une **dichotomie croissante depuis 2020 entre les mobilités urbaines, périurbaines et les mobilités rurales \leq à 10km** : les mobilités rurales actives ne bénéficiant pas de sécurisations suffisantes pour se développer au niveau intra et inter-communale.

Les observations ci-dessus nous invite à nous interroger : comment ajuster un plan de mobilité répondant aux enjeux des 10 prochaines années à partir d'un diagnostic partiel fait il y a 6 ans, non complété par des données plus récentes, complémentaires ?

3ème partie : La stratégie du PDM

La stratégie déclinée en 4 axes, 16 sous-axes et 30 actions, apparaît surtout comme **une continuité du précédent, alors que les évolutions mentionnées ci-dessus, en plus de la crise climatique et des enjeux énergétiques complexes impliqueraient de faire de ce PDM un PDM de transition**.

Certaines actions sont proposées dans ce sens, et mériteraient de les articuler avec une ambition et une agilité modulable pour aider les habitant à s'adapter aux évolutions, aux crises et aux enjeux.

Cette stratégie semble reposer sur un certain nombre d'études dont les traitements ou les mises en œuvre ne semblent pas prévues.

Concrètement, le PDM peut-il demain mieux anticiper dans sa stratégie des évolutions de court terme (liées à des crises prévisibles ou non (comme celles du COVID, des impacts de guerre comme celle de l'Ukraine) et prévoir de telles évolutions de courts termes ?

A - Faire du PDM un vecteur d'attractivité du territoire

Fiche A-1 Protéger les coeurs de quartier

Nous saluons la volonté de protéger les coeurs de quartiers.

Nous insistons sur l'intérêt de préciser que cette mesure aboutira à la création **de zones de circulation apaisées et partagées en cœur de quartier**, avec entre autres les « vélorues » [sic] : il serait intéressant ici de faire le lien avec de potentielles requalifications des places, placettes en cœur de quartiers comme cela est évoqué dans le PCAET avec des continuités de circulations favorables aux modes actifs (cheminements piétons, aménagements cyclables) et dessertes par les TC.

Il est dommage ici de ne pas **associer les coeurs de bourg aux coeurs de quartier**, dont les besoins de pacification sont partagés.

Fiche A-2 Développer les secteurs piétonniers

Dans les « scénarios de piétonnisation » évoqués, nous proposons que soit mentionné aussi des « **scénarios de cohabitations avec les flux cyclistes traversants** » associés (selon les heures, les activités (marchés par exemple)). Cela permettrait d'intégrer les actions suivantes de type :

- Axes de contournements cyclables,
- Autorisations et conditions de traversées,
- Stationnements des cyclistes (localisation et volume),
- Prise en compte de la cohabitation cyclistes-piétons.

Fiche A-3 Développer le dispositif « rues aux enfants, rues pour tous »

La typologie de Rues aux enfants proposés dans le PDM limite leur utilisation à l'accompagnement « de grandes manifestations culturelles ».

Les évènements ponctuels sensibilisent, mais ne redonnent la place aux enfants dans l'espace public, que le temps de la manifestation.

Chaque matin, de nombreuses rues d'accès aux écoles de la communauté urbaine consistent en des déposés minutes réservés aux voitures, mettant en danger les piétons et les cyclistes, qui ont aussi besoin d'y accéder en toute sécurité.

Une poignée d'écoles seulement ont bénéficié d'élargissements de parvis ou de trottoirs : mais aucune rue d'école sur la collectivité ne bénéficie de rue temporairement affectée aux piétons et aux vélos le temps des rentrées et de sorties des classes.

Avec plus d'ambition, le PDM pourrait proposer dans le cadre du dispositif d'autres actions possibles comme **l'étude, la concertation et le test de rues d'école fermées temporairement aux heures d'entrée et de sortie d'école à la circulation automobile : ceci afin de garantir un accès sécurisé à l'école des rues concernés aux piétons et aux cyclistes** – Avec possibilité, d'étudier une extension de ce dispositif à d'autres écoles.

Fiche A-4 Appuyer la mise en service de la LNPN

Cette ligne doit être pensée avec des aménagements de stationnements vélos en gare afin de renforcer l'intermodalité sur le territoire.

La desserte régionale ne se fait pas qu'avec la LNPN : la gestion du franchissement cyclable du Pont de Normandie est tout aussi cruciale.

Fiche A-5 Aménager la gare du Havre en vue de la nouvelle desserte tramway

Nous préconisons de suivre le Guide du stationnement du vélo en gare (<https://velo-iledefrance.fr/guide-du-stationnement-velo-en-gare/>), pour rendre assurer une réelle intermodalité sur toutes les gares desservies du territoire, et même au-delà sur les nœuds intermodaux.

Il serait intéressant aussi de penser à la place d'une Maison des Mobilités multi-acteurs sur cet espace où toutes s'y croisent.

Fiche A-6 Faciliter la desserte en transports collectifs d'Étretat en saison touristique

L'accessibilité d'Étretat en transport en commun, à vélo et à pied implique une sécurisation des accès par les différents modes notamment avec plusieurs pôles de stationnement et d'arrêts de bus/car en périphérie du centre d'Étretat. A ces arrêts de TC peuvent être connectées des offres de location LIA vélo et réseaux piétons et vélos permettant un accès pacifié à Étretat et aux falaises.

Faciliter l'accès aux cyclistes avec un réseau cyclable de qualité permettrait également d'assurer une connexion cyclable avec les communes voisines et donc leurs commerces, leurs lieux touristiques à proximité.

Fiche A-7 - Améliorer les itinéraires de cyclotourismes

L'amélioration du « futur itinéraire cyclable Le Havre, Montivilliers – Criquetot – Étretat » était très attendu. Pour autant, il est dommage que cette action ne mentionne pas un double objectif, car **l'amélioration et le développement d'itinéraire touristique aura aussi des usages dans la mobilité du quotidien des cyclistes locaux sur des jonctions intercommunales sécurisés très attendues**.

Aujourd'hui et pour l'avenir, le raccordement cyclable des communes entre elles répond et répondra aussi à un **enjeu de report modal intercommunale pour des distances entre 3 et 10 km sur des temps de parcours entre 15 et 30 mn selon le relief**.

Au regard des retours des cyclistes et de leurs témoignages sur les réseaux spécialisés sur le cyclotourisme, l'amélioration des itinéraires de cyclotourisme devrait également englober l'entretien et la réfection des enrobées vieillissant devenant dangereux sur certains tronçons.

Concernant les aires de repos, on pourrait raisonnablement proposer que certaines fournissent un point d'eau potable.

Faciliter l'accès aux cyclistes à un réseau cyclable de qualité permettrait également d'assurer une connexion cyclable aux communes voisines et donc aux commerces, aux lieux touristiques à proximité.

Fiche A-8 - Améliorer les itinéraires de cyclotourisme

Nous ne comprenons pas la première action (arrivée des paquebots / centre-ville) : aujourd'hui l'axe cyclable existe, et il n'est pas utile qu'aux croisiéristes à vélo. Mais il est vrai que certaines continuités sont aujourd'hui absentes pour ces deux typologies de cyclistes : la jonction entre les deux pistes cyclables unidirectionnelles de la rue de Paris et la place de l'Hôtel de ville par exemple. La réfection de l'axe cyclable de la rue de Paris extrêmement dégradé pourrait être englobée dans l'opération.

Par contre, effectivement, une signalétique de trajets vers le centre-ville par panneaux pourrait être utile.

Nous saluons favorablement la volonté de réduire et supprimer les discontinuités des itinéraires vélo, qui sont touristiques mais pas que.

Il serait intéressant d'ajouter à la liste d'actions prévues, l'étude et la réalisation de boucles vélos en circuits intérieurs attractifs et sécurisés, plébiscités par les touristes locaux, normands, français et européens. En effet, de plus en plus de touristes à vélo ou avec vélo veulent prolonger leur séjour sur Le Havre Seine Métropole sans offre adapté et aménagements cyclables attendus vers des centres d'intérêts du périurbains et du rural de notre EPCI. Dans cette perspective, qui va être renforcé dans les années à venir, il serait intéressant de lancer une étude et d'en prévoir la mise en œuvre en lien avec le nouveau Schéma directeur touristique.

Concernant la suite et conclusion de l'étude Grand site Falaises d'Étretat, les cyclistes rencontrés depuis deux étés sur le site font remonter : un besoin de stationnement important et diffus sur les villages et les départs de sentiers de randonnées pédestres (les cyclotouristes sont multimodaux), besoin d'accéder à Étretat et aux falaises en modes actifs, et besoin de rayonner vers l'arrière-pays d'Étretat sur des centres d'intérêt périphériques.

Les avis des cyclotouristes sur le tronçon Le Havre – Étretat ne sont pas satisfaisants, et font remonter le besoin d'un itinéraire plus accueillant, plus sécurisé, y compris sur l'accès et la sortie d'Étretat.

B-Développer une offre de déplacement multimodale

Fiche B-1 Étudier la faisabilité d'un service d'autopartage

Nous sommes étonnés que cette fiche ne mentionne qu'une étude d'opportunité et de « faisabilité » sans envisager une mise en œuvre, ou à minima une expérimentation, ou des actions cibles en test, là où les demandes et opportunités seront les plus sérieuses. Cela semble peu compatible avec les enjeux de décarbonation majeure attendue dans le domaine des transports.

D'autant que des territoires sont déjà en phase de test, voire de mise en œuvre, avec des retours d'expériences intéressants à analyser.

Par ailleurs, certaines entreprises du territoire ont aussi commencé à expérimenter des applications pour du trajets covoituré domicile-travail alors que ce type de service intéresse aussi les jeunes étudiants, les retraités. De ce fait, une étude de portage comparative multi-usage pourrait être intéressante.

Fiche B-2 Mettre en œuvre un Plan De Mobilité Employeurs de secteur sur la ZIP

Dans la perspective d'un report modale ambitieux sur notre territoire, nous ne comprenons pas la limitation de la mise en place de PDME à la ZIP sans prévoir dès à présent son extension et sa généralisation avec un calendrier progressif mais ambitieux.

Par ailleurs, ce PDME ne mentionne pas l'intérêt d'étudier les intermodalités souhaitées et demandées par les salariés (en lien avec la poursuite d'itinéraires et d'aménagements cyclables de dessertes par exemple ; avec les vélos à assistance électrique plus de souplesse que le co-voiturage sur les distances inférieures ou égales 10 km (30mn de trajet)). Le besoin d'étude sur la complémentarité des modes et le Plan Vélo Haropa pourraient être intégré dans les actions à réaliser.

Enfin, pour les groupes de travail mentionnés, il n'est pas précisé s'ils s'enrichiront des expériences, des expertises et de la participation des acteurs des mobilités du territoire (associations, entreprises spécialisées).

Fiche B-3 Valoriser le faisceau ferroviaire entre Montivilliers et Criquetot

Le projet est très intéressant. Il serait intéressant de valoriser une piste cyclable bidirectionnelle structurante avec des itinéraires de rabattement sur chaque pôle urbain ruraux de proximité (inférieur ou égal à 15km) idéale pour les jonctions intercommunales de l'intérieur de notre territoire.

Fiche B-4 Mettre en œuvre les orientations du PDM dans la conception du projet tramway

En lien avec B10 - Dans la perspective de création de Parking-relais très attendus des automobilistes comme des cyclistes, il sera intéressant de :

- Réaliser un audit sur les parking-relais existant pour mesurer les axes d'amélioration possibles et les attendus (un d'entre eux à Cauciauville par exemple est totalement vide).
- Proposer des stationnements vélos connectés aux réseaux bus/tramway/train réellement sécurisés, qualitativement supérieur au stationnement cyclable sécurisé pour les usagers LIA développé jusqu'ici.

Fiche B-5 Optimiser la desserte des communes de seconde couronne dans le cadre du projet tramway

Pour repenser la desserte des communes de la seconde couronne, il nous paraît primordial de penser des aires de co-voiturage de cette seconde couronne en capacité d'accueillir les cyclistes des premiers kilomètres de l'allée, et des derniers kilomètres du retour avec des stationnements vélos réellement sécurisés pour tous les types de vélos.

Les transports en communs et le co-voiturage doivent être préférentiellement reconfigurés et préférentiellement développés avec une communication et une information au plus près des habitants - communication adaptée aux usagers de ces communes (quelques soient leurs âges) et à leurs usages (qu'ils soient étudiants, actifs, ou retraités).

Fiche B-6 Intégrer le covoiturage à l'offre de transport communautaire, en partenariat avec la Région

Le co-voiturage testé dans d'autre territoire a permis de faire remonter des dérives possibles selon les applications et les fonctionnements. Par exemple, la géolocalisation activée sur téléphone pour les covoiturés avec une aide incitative donnée au conducteur (Solution initiale pour l'agglo Rouennaise) : mais possibilité de fraude importante car des conducteurs prennent des abonnements Free à 2 € sur des portables d'occasion avec faux compte pour simuler des covoiturés fictifs tout en empochant l'aide.

Notre territoire affiche un retard important par rapport à d'autres territoires, où il est testé puis adopté depuis plus de 5 ans : un benchmark comparatif a-t-il été réalisé ? Est-il intégré dans l'action ?

Sur quel engagement chiffré l'action est-elle envisagée pour quel bénéfice modal chiffré attendu ? un marché à 3,7 millions pour 15% de report modal ?

La réflexion sur le service doit intégrer une comparaison quant au coût de transport en commun par trajet / km, et ne pas négliger des pistes nouvelles comme des Transports en commun électriques légers de

moyenne capacité (mini-bus électrique) aux échelles communales et intercommunales pouvant rabattre les flux des usagers vers les axes de transport en commun express.

Engagement : + 1 point (aujourd'hui 14%), ou reprendre le chiffrage Breton ?
Marché à 3,7 millions pour 15%, avec seulement un gain de 1% en attendu ?

Fiche B-7 Étudier l'opportunité/faisabilité de nouveaux services de covoiturage (300 000 donc 4 millions)

La pertinence d'un réseau de co-voiturage pose la question des zonages et des besoins associés qui sont très hétérogènes entre le périurbain et le rural. Le territoire cauchois intérieur est assez proche de la Manche ou de l'intérieur de la Bretagne. C'est un mode assez efficace dans les zones blanches.

Fiche B-8 Développer les aires de covoiturage (+ 1,5 millions = 5,5 millions)

La réalisation d'un schéma directeur des aires de co-voiturage est très intéressante à condition de les mettre en connexion avec les axes cyclables locaux de déplacements intercommunaux. Certaines aires de co-voiturage doivent pouvoir fonctionner comme de nouveaux nœuds modaux (avec les voitures mais aussi les vélos), donc avec de nouvelles fonctionnalités associées comme par exemple des distributeurs (casiers) des petits producteurs locaux.

La ville du quart d'heure est aujourd'hui complétée par l'étude et la modélisation des campagnes du quart d'heure pour tous les modes de transport : marches, vélos, micro transports en commun.

Fiche B-9 Étudier l'opportunité/faisabilité de voies réservées au covoiturage (+ 100 000 euros = 5,6 millions)

Cette action paraît peu pertinente puisque dans la perspective des ZFE, les voitures électriques vont augmenter et devenir la norme.

En additionnant les fiches et actions prévus sur le co-voiturage, nous aboutissons à 5,6 millions d'euros avec majoritairement des mentions d'études et pas de réalisation : est-ce une erreur de lecture ou de formulation ?

Fiche B-10 Développer les parkings-relais

Concernant le développement des parking relais voiture – transport en commun – vélos, ils devront être raccordés au réseau des aménagements cyclables structurant à hauts niveaux de services. Dans cette perspective, est-il prévu une actualisation du schéma cyclable (cf B15) ?

Point de vigilance : certaines métropoles ont fait l'expérience de parking relais saturés par des voitures faisant seulement 3 km. Ces pratiques entretiennent un cercle vicieux empêchant une réduction suffisante des émissions carbonées, sauf si ces parkings deviennent payants pour les voitures mais demeurent gratuits pour les vélos / trottinettes, y compris sécurisés.

Les parkings relais ne doivent pas être considérés comme un outil magique, en lieu et place d'autres actions.

Améliorer la coordination entre les réseaux LiA et Nomad

Fiche B-11 Améliorer l'intégration tarifaire

Cette intégration tarifaire est effectivement très attendue.

Fiche B-12 Optimiser la synergie entre les services urbains et régionaux de transport

Optimiser la synergie entre des services urbains de TC régionaux, est intéressant, mais améliorer le cadencement sera aussi bénéfique.

Il est étonnant que l'amélioration de la synergie intra-communale ne soit pas incluse de manière explicite dans le PDM, alors que sur de plus en plus de communes, il n'existe pas de transport autre que le co-voiturage ou l'autosolisme pour accéder aux arrêts de transport en commun express installé en périphérie des centre-bourg. Des réseaux minibus électriques intra-communaux et/ou inter-communaux peuvent être une piste intéressante.

Par ailleurs, le transport à la demande, ou le service en porte à porte (Filbus) pourra être un complément flexible et optimisant sur les temps de trajet.

Fiche B-13 Mettre en œuvre des plans marche communaux

Un Plan de Marche global intégrant des plans piétons communaux permettrait de définir des attendus communs et des spécificités entre urbain et rural par exemple. Il n'est pas précisé si ce Plan piéton communautaire et communale intégrera la marche utilitaire de déplacement quotidien et la marche loisir, ni quels points d'attractivités communaux seront prioritairement desservis.

La distance retenue dans le PDM (1km) ne correspond pas aux standards habituels qui retiennent 2km environ et moins (**1,3km = 15mn et 2km =22mn**).

Les modalités d'élaboration, qui en plus des études, recueilleront les expertises des piétons usagers et les attentes des piétons empêchés, permettront d'associer les habitants et les maires à la démarche.

Fiche B-14 Développer les continuités piétonnes sur les communes rurales

Point de vigilance : les Voies vertes seront une manière de favoriser en même temps les piétons et les vélos à moindre coût. Il faudrait donc bien anticiper la largeur des aménagements prévues et la fréquentation de certains axes inter-communaux nécessitera certainement de garantir la sécurité des flux piétons par des séparations.

Ces besoins de sécurité, de confort et la nécessite de respecter la réduction de l'artificialisation des sols conduit à composer avec des voiries existantes, en fermant des routes rurales ou des chemins ruraux aux voitures et camions (mais en autorisant les transits d'engins agricoles) : ce qui n'est pas préciser dans la fiche.

Seule l'étude est mentionnée, est-ce à dire qu'il n'y aurait ni mise en œuvre, ni exploitation ?

Fiche B-15 Piloter/suivre la mise en œuvre du schéma vélo

Pour le moment, sur le début de ce Plan vélo, les différentes phases ne sont pas globalement expliquées et chiffrées en précisant les phases et chiffrages d'études et les phases de réalisations.

Le seul projet structurant actuellement en étude est celui du réseau cyclable inclus dans le projet d'extension du tramway.

La Fiche présentant le Plan vélo est étonnamment pauvre en détails : chiffres (kilomètres), hiérarchisation des priorités et des réalisations avec rétroplanning sur 10 ans.

Nous ne comprenons pas la timidité dans les études nouvelles à lancer et les mises en œuvre nécessaires à planifier de ce Plan Vélo.

Dans le contexte où le besoin de décarbonation des transports du quotidien est majeur, nous ne comprenons pas que le Plan Vélo ne soit pas utilisé comme un Plan vélo de transition majeur pouvant accompagner le besoin de repenser les déplacements pour des évolutions structurantes et les besoins de nouveaux usagers demandeurs avec un vrai besoin socio-économiques.

Le travail de concertation avec les associations et collectifs d'usagers n'est pas évoqué dans la fiche.

Fiche B-16 Accompagner la mise en œuvre du schéma cyclable d'études locales d'accessibilité cyclable

La fiche ne mentionne pas le rythme ou une évaluation du nombre d'études nouvelles à lancer. Elle ne fait pas mention non plus du lien entre cette accompagnement et l'application de la loi LOM à chaque projet de requalification d'axe, et de quartiers. Plusieurs projets de requalification sont en cours d'étude : seront-ils intégrés à cet accompagnement ?

Il n'est pas fait mention en complément des études d'acceptabilité, de la consultation et la concertation avec les associations / collectifs d'usagers cyclistes (comme cela est fait dans la fiche du Plan Marche).

La fiche mentionne des études mais pas explicitement des mises en œuvre, ou des expérimentations.

Il serait peut-être intéressant pour donner de la visibilité aux études comme aux mises en œuvre de prévoir des panneaux de communication sur les réalisations comme cela se fait pour les routes (panneau expliquant aux administrés qui finance, combien, sur quels budgets Municipal ou CU, pour combien de km). Le coût serait intégré aux 50 millions du Plan Vélo mais avec quelles sectorisations budgétaires entre l'action A.-A.2 et B15.B16 : addition de budget ou fléchage spécifiques ?

Fiche B-17 Définir un plan d'actions dédié pour les Engins de Déplacements Personnels Motorisés

Au regard de la cohérence d'usage et de réseau entre les flux d'EDPM et de vélos, nous avons demandé à ce que les études de stationnement des EDPM soient corrélées aux études de stationnements vélos, car nous avons déjà mentionné un problème de cohérence récurrent à corriger. En plusieurs endroits, des stationnements des EDPM sont prévus, alors que des stationnements vélo sont absents ou sous-dimensionnés, conduisant les usagers à des stationnements en aménagements gênant les piétons.

Fiche B-18 Mettre en œuvre la démarche InTerLUD engagée par la collectivité

Point de vigilance important pour la mise en place à venir de livraisons cyclables sur les derniers kilomètres sur tout le périmètre de Le Havre Seine Métropole : signaler le besoin de mettre cette démarche en corrélation avec le Plan Vélo et le dimensionnement des aménagements cyclables prévus (à adapter pour les voies vertes avec barrière rendant les livraisons en cargo impossibles).

Favoriser l'essor des véhicules électriques

Fiche 19 – Développer l'implantation des dispositifs de recharge des véhicules électriques sur le territoire.

Pourquoi les véhicules électriques mentionnés dans cette fiche, ne seraient que des voitures ? Il est nécessaire de mentionner également le besoin de bornes de recharges étanches et sécurisés pour les vélos, les vélos-cargos à assistance électrique.

C-Agir efficacement sur les comportements pour maîtriser l'autosolisme

Fiche C-1 Définir un plan de hiérarchisation du réseau viaire :

Nous sommes étonnés que ce plan de hiérarchisation ne soit pas corrélé d'autres actions que celles de la Fiche A1 : les actions des fiches B13-B14 et B15-B16 pourront être aussi favorables pour une diminution du trafic voiture.

Nous soutenons la volonté de limiter artificiellement la fluidité du trafic motorisé pour apaiser et moins polluer les axes. Il serait utile parallèlement de donner de la fluidité et de la rapidité aux modes actifs et aux TC.

Fiche C-2 Étudier l'opportunité de régulation du trafic aux entrées de l'agglomération centrale

La carte est sans légende.

Les régulations de trafics correspondent aux parking relais (un P+R indiquer en haut du Tunnel Jenner ?) : Aéroport est aujourd'hui un parking relais extra rocade possible et pas intra-urbain : mais est-il, efficacement connecté au réseau de TC (cela ne semble pas être le cas) ?

Sur la carte les dimensionnements des Parking relais pourraient être ajouté. Comme nous l'avons précédemment mentionné, les parking-relais à venir, ne devront pas être saturés de voiture réalisant des trajets de moins de 5km, et devront être connecté à des aménagements cyclables (voirie, stationnement).

Fiche C-3

Définir des règles pour l'aménagement courant de la voirie cohérentes avec les objectifs du PDM 50 % autre mode uniquement pour piéton vélo donc bus sur le 50 % automobile et s'assurer que le stationnement automobile soit compris dans le 50 % et qu'il respecte les normes d'accessibilités piétonnes et PMR et les préconisations du CEREMA sur aménagement cyclables.

Pour le dimensionnement du stationnement vélo : une place automobile 10 m² donc 5 % pour le vélo ? Que veut dire le mot place ? 1 place vélo = 1 arceau ou bien 1 place vélo = 5 arceaux sur 10 m².

Fiche C-4 Étudier une refonte du stationnement sur la ville-centre

Nous sommes favorables à l'extension du périmètre.

Point de vigilance : l'abonnement résident ne doit pas servir aux extérieurs (P+R et TC).

La refonte de la politique de stationnement est un puissant levier pour faire évoluer les pratiques de déplacements, s'il intègre une cohérence et une coordination entre les acteurs, une communication claire et importante sur l'offre et le fonctionnement : elles reposent sur l'intégration et le bon dimensionnement des besoins de stationnements des modes alternatifs à la voiture thermique individuelle, depuis le centre jusqu'à la périphérie de l'agglomération. Parallèlement à la refonte du stationnement en centre-ville, les mesures incitatives, pour les P+R, les TC, le vélo / la trottinette, doivent être développer, au moins dans une première phase.

Travailler cette refonte avec les outils et la démarche de l'acceptabilité pour diminuer les freins, en associant des acteurs économiques, des habitants/clients, et en favorisant un renouvellement de la fréquentation des centres avec des évènements attractifs : c'est l'occasion d'innover en faveur de la qualité de vie et l'attractivité des centres villes et coeurs de bourgs (Les pistes et expériences valorisées par le CEREMA sur les « Politiques de stationnements à l'heure des transitions »).

Fiche C-5 Résoudre les difficultés de stationnement sur les communes périphériques

Objectif intéressant.

L'étude pourrait englober un travail avec des associations normandes et locales pouvant proposer des expérimentations efficaces et pertinentes qui pourraient inspirer

(<https://www.anbdd.fr/publication/retours-d-experiences-urbanisme-tactique-experimentation-des-aménagements-temporaires-sur-la-place-centrale-du-bourg-avec-concertation/>).

Fiche C-6 Réviser la réglementation du stationnement privé dans le cadre du PLUi

Ce n'est pas à la collectivité d'étudier et chiffrer le nombre de place de stationnement privé c'est aux promoteurs de réalisé les études, sauf pour le vélo.

Informer et accompagner les usagers

Fiche C-7 Développer le management de la mobilité

La communication ne résoudra pas tout.

Le management de la mobilité est à développer en coordination à une véritable éducation / formation / information pour accompagner les populations vers le report modale à l'échelle du territoire.

Il doit aussi être phasé avec des outils incitatifs, des outils d'aide, d'information... et une application centralisant les informations en temps réels sur les différents modes.

Des lieux définis et accessibles, comme Maison des Mobilités et des Pôles décentralisés, seront aussi des vecteurs d'accès à développer.

Fiche C-8 Créer des pôles écomobilités

Le financement de 600 000 euros en 1 fois est à expliquer : un Benchmark de Maison des Mobilités (lieux + ETP associés) pourrait être mentionné afin de documenter des budgets des Maisons des mobilités des autres territoires (Ex : Maison des mobilités de communes ou métropoles).

Fiche C-9 Développer les actions de formation en faveur d'une mobilité durable

Cette volonté de formation est indispensable et a déjà débuté.

Pour autant, si la volonté est de former un public de plus en plus large et intergénérationnel, urbain et rural, le budget sera peut-être à revoir à la hausse.

Fiche C-10 Poursuivre le travail partenarial avec le monde associatif

Cet axe est essentiel et indispensable : il est déjà en cours, mais au regard des besoins de décarbonation à gagner en associant les différents acteurs, la fiche mérirerait de préciser des modalités déjà en œuvre et des axes innovants (démarches d'acceptabilités, consultations citoyennes, ...).

Fiche C-11 Aider le développement de services associatifs

Au regard des évolutions des besoins et de l'absences actuelles de certains services mis en œuvre sur d'autres territoires, ce budget semble à réviser à la hausse.

Il est dommage de cantonner les services associatifs aux seuls services autour de la mutualisation autour de la voiture. Il faudrait y intégrer des services et mutualisation de transports, déjà mise en œuvre ailleurs, autour des nouvelles générations de vélos actuellement peu présents et peu animés sur l'EPCI (vélos de transports familiaux, de PMR – avec des vélos type cargos, rosalie...).

D-Mettre en œuvre le PDM

Donner les moyens à la collectivité de suivre et mettre en œuvre le Plan De Mobilité

Fiche D-1 Assurer le suivi et la mise en œuvre du PDM

5 – La mise en œuvre du PDM

Le budget du Schéma vélo de 50 millions d'Euros revient à 18€ / hab / an. C'est un budget en augmentation mais au regard du budget préconisé par la FUB dans la perspective d'un budget de transition afin de réussir la décarbonation de notre territoire, une réévaluation à 30€ / hab / an parait plus ambitieux. Ne pas oublier d'un budget vélo ambitieux correspondra à un territoire plus attractif pour des habitants et des familles ayant besoin de décarboner leurs déplacements.

Jean-Baptiste Gastinne avait annoncé un budget à 50 millions d'euros, étalé sur deux mandatures, alors que Mme Le Corre a publiquement annoncé durant la concertation du Tramway que seulement 10 millions d'euros seront investis dans le Plan Vélo sur l'actuelle mandature. Il resterait 7 ans pour 40 millions d'investissements cyclables ?

Concernant les autres budgets et les choix budgétaires, la décarbonation fixée par l'État devrait correspondre à des transferts d'investissement entre ligne budgétaire : cela ouvrirait à des possibilités de financements renforcés ?

Conclusion :

Étonnamment, dans sa rédaction, ce document fait totalement abstraction des évolutions climatiques majeures et encre ses stratégies plus dans une logique de continuité que dans une logique de transition ambitieuse, faisant le deuil d'un logiciel de développement local hérité des années 90.

Si notre PDM a besoin de certaines continuités parmi celles proposés, il a aussi besoin de repenser la demande de transport et nos motifs de déplacement en s'interrogeant aussi sur ce qu'il faut arrêter et ce qu'il faut réduire : le PDM gagnerait à afficher cette ambition dans la transition énergétique et écologique à l'œuvre dans une mobilité repensée.

Dans cette perspective, la stratégie du PDM pourrait s'enrichir d'un volant axé sur l'éducation et la communication : cela permettrait à l'EPCI de travailler avec les habitants à ces transitions indispensables tout en les y formant.