

# PROJET DE PLAN DE MOBILITÉ

| Note de présentation

3 MAI 2023

**LE  
HAVRE  
SEINE**  
MÉTROPOLE



# SOMMAIRE

---

<b>1 - PREAMBULE.....</b>	<b>4</b>
<b>1.1 - Qu'est-ce qu'un Plan De Mobilité.....</b>	<b>4</b>
<b>1.2 - Le périmètre du Plan De Mobilité.....</b>	<b>5</b>
<b>1.3 - Période de validité du Plan De Mobilité .....</b>	<b>5</b>
<b>1.4 - Quelques notions juridiques à prendre en compte.....</b>	<b>5</b>
<b>1.4.1 - Les documents avec lesquels le PDM doit être compatible.....</b>	<b>5</b>
<b>1.4.2 - Les documents et mesures qui doivent être compatibles avec le PDM .....</b>	<b>5</b>
<b>1.5 - Calendrier d'élaboration du Plan De Mobilité.....</b>	<b>6</b>
<b>2 - COMMENT SE DEPLACE-T-ON SUR LE TERRITOIRE ?.....</b>	<b>7</b>
<b>2.1 - Mobilité quotidienne .....</b>	<b>7</b>
<b>2.1.1 - Environ 1 million de déplacements quotidiens sur la Communauté Urbaine.....</b>	<b>7</b>
<b>2.1.2 - Une répartition modale des déplacements relativement standard .....</b>	<b>8</b>
<b>2.1.3 - Le poids des déplacements internes à chaque commune .....</b>	<b>9</b>
<b>2.2 - Le Plan De Déplacements Urbains de la CODAH (2013).....</b>	<b>10</b>
<b>3 - LA STRATEGIE DU PDM.....</b>	<b>13</b>
<b>3.1 - Les enjeux du Plan De Mobilité.....</b>	<b>13</b>
<b>3.2 - Les orientations du Plan De Mobilité .....</b>	<b>14</b>
<b>3.2.1 - Une ambition de maîtrise des flux automobiles portée par la SNBC.....</b>	<b>14</b>
<b>3.2.2 - 4 axes de travail pour répondre aux enjeux territoriaux .....</b>	<b>15</b>
<b>4 - LE PLAN D' ACTIONS DU PDM.....</b>	<b>17</b>
<b>4.1 - Faire du PDM un vecteur d'attractivité du territoire .....</b>	<b>18</b>
<b>4.2 - Développer une offre de déplacement multimodale .....</b>	<b>26</b>
<b>4.3 - Agir efficacement sur les comportements pour maîtriser l'autosolisme .....</b>	<b>45</b>
<b>4.4 - Mettre en œuvre le Plan De Mobilité .....</b>	<b>56</b>
<b>5 - LA MISE EN ŒUVRE DU PDM .....</b>	<b>57</b>
<b>5.1 - Le budget du PDM.....</b>	<b>57</b>
<b>5.2 - Échéancier de mise en œuvre .....</b>	<b>59</b>
<b>6 - ANNEXE ACCESSIBILITE .....</b>	<b>61</b>

# 1 - PREAMBULE

## 1.1 - Qu'est-ce qu'un Plan De Mobilité

Le Plan De Mobilité (PDM) détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM).

Il vise à contribuer à la diminution des émissions de Gaz à Effet de Serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France.

Ses nombreux objectifs sont précisés dans l'article L1214-2 du code des transports et le Plan De Mobilité vise ainsi à assurer :

- L'équilibre durable entre les besoins de mobilité, d'une part, et la protection de l'environnement d'autre part ;
- Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale,
  - En particulier, l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des territoires ruraux, des quartiers prioritaires, ainsi que des personnes à mobilité réduite,
- L'amélioration de la sécurité de tous les modes,
  - Partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport,
  - Suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel,
- La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules,
- Le développement des transports collectifs et des modes actifs,
  - Intégration des schémas cyclables et piétons,
- L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie par un partage de la voirie entre les différents modes,
- L'organisation du stationnement réglementé,
  - Délimite les périmètres de desserte TC permettant de réduire ou de supprimer les obligations du PLU,
  - La localisation des parkings-relais,
- L'organisation des conditions d'approvisionnement logistique de l'agglomération,
- Le développement des plans de mobilité employeur et de plans de mobilité d'établissements de formation,
- L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau (en particulier par les modes actifs et transports scolaires),
- L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées,
- La réalisation, la configuration et la localisation d'Infrastructures de charge de véhicules électriques (IRVE).

## 1.2 - Le périmètre du Plan De Mobilité

Le périmètre d'action du Plan De Mobilité est le Périmètre des Transports Urbains (PTU). Dans le cas de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole (LHSM), le PTU est identique à celui de la Communauté Urbaine et comprend 54 communes.

## 1.3 - Période de validité du Plan De Mobilité

Le PDM doit être approuvé courant 2023. Ainsi, le PDM sera valable sur la période 2024 – 2033.

## 1.4 - Quelques notions juridiques à prendre en compte

### 1.4.1 - Les documents avec lesquels le PDM doit être compatible

Le PDM se doit d'être compatible avec :

- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), document d'urbanisme qui fixe les orientations fondamentales de l'organisation du territoire à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes,
- Le futur Plan Climat-Air-Énergie Territorial (PCAET), projet de territoire axé sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la réduction de la dépendance énergétique et la limitation de la vulnérabilité climatique en permettant d'adapter les territoires sur les court, moyen et long termes,
- Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET).

### 1.4.2 - Les documents et mesures qui doivent être compatibles avec le PDM

Les documents et mesures suivantes se doivent d'être compatibles avec le PDM :

- Les Plan Locaux d'Urbanisme (PLU), documents d'urbanisme de planification à l'échelle communale.
- Les mesures de police de circulation et de stationnement prises par les communes.

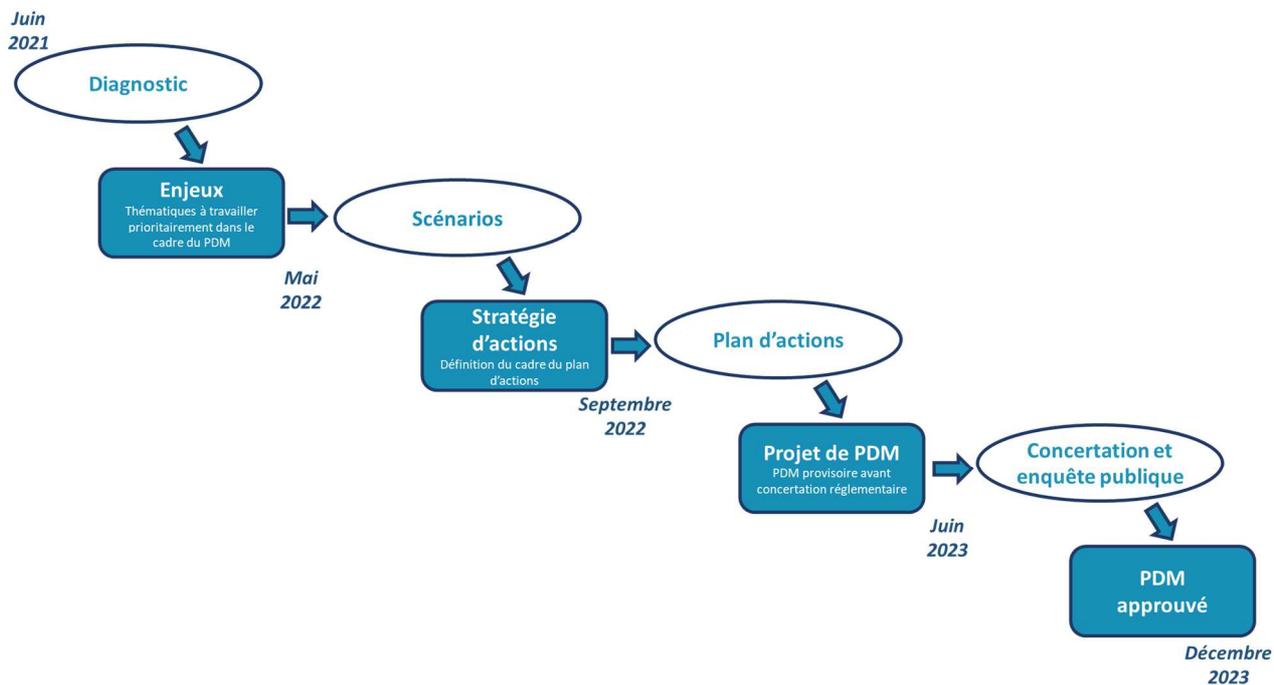
#### 1.4.2.1 - Notions de compatibilité et de conformité

Le rapport entre le PDM d'une part et le SCOT, le PCAET et les PLU, d'autre part, se base sur une notion de compatibilité (et non de conformité).

Le rapport de compatibilité exige que les dispositions d'un document ne fassent pas obstacle à l'application des dispositions du document avec lequel il doit être compatible et ne comportent pas de différences substantielles de nature à remettre en question les orientations et les équipements de ce document (le rapport de conformité exigerait que les dispositions d'un document soient strictement identiques à celles du document avec lequel il doit être conforme).

## 1.5 - Calendrier d'élaboration du Plan De Mobilité

L'élaboration du Plan De Mobilité s'est déroulée en 4 étapes, selon le calendrier ci-dessous :



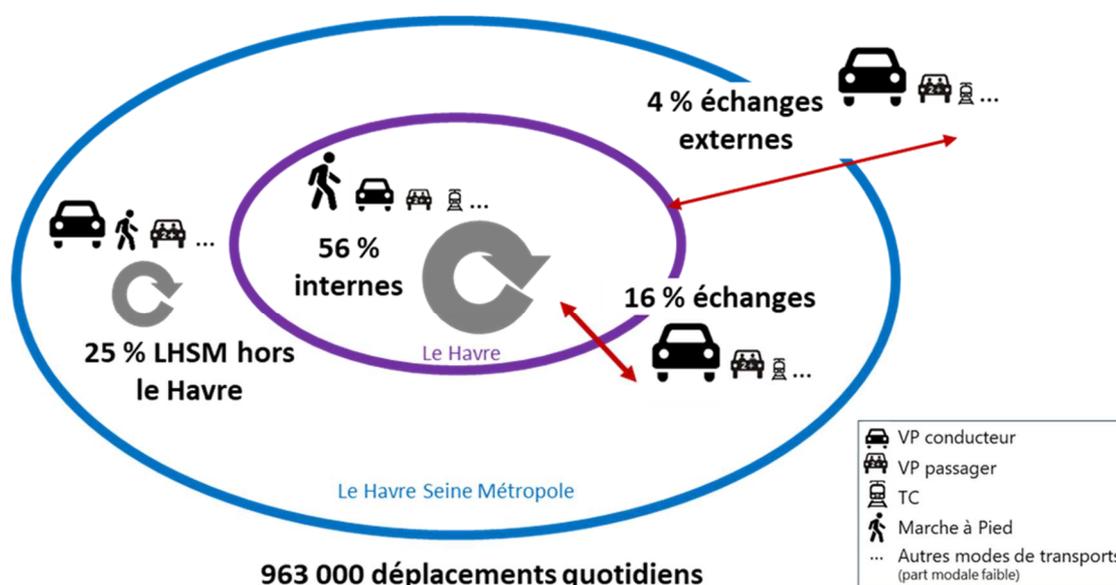
## 2 - COMMENT SE DEPLACE-T-ON SUR LE TERRITOIRE ?

### 2.1 - Mobilité quotidienne

#### 2.1.1 - Environ 1 million de déplacements quotidiens sur la Communauté Urbaine

Les habitants de la Communauté Urbaine réalisent quotidiennement **963 000 déplacements** <sup>1</sup> :

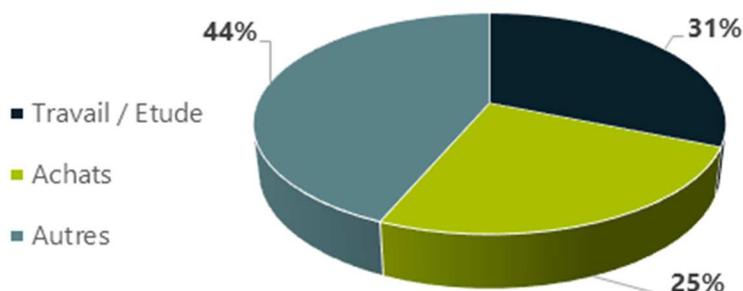
- **56% à l'intérieur de la ville du Havre** (qui regroupe, pour mémoire, 63% de la population),
  - Ces déplacements sont majoritairement réalisés à pied (45%) et, dans une moindre mesure, au volant de sa voiture (29%),
- **25% à l'extérieur de la ville du Havre**
  - Pour moitié au volant de sa voiture (52%),
- **16% en entrée/sortie de la ville du Havre**
  - Majoritairement au volant de sa voiture (68%)
- **4% en échange avec l'extérieur de la Communauté urbaine**
  - Majoritairement au volant de sa voiture (69%).



<sup>1</sup> Source : Enquête Ménages Déplacements 2018

Les motifs de déplacements peuvent être classés en 3 grandes catégories (avec une ventilation relativement standard) :

- 31% de déplacements « obligés » (pour aller travailler ou étudier),
- 25% des déplacements pour réaliser des achats,
- Le reste pour des motifs diversifiés (loisirs, restauration, santé, démarches administratives, ...).



Motifs à destination (hors retour au domicile)

### 2.1.2 - Une répartition modale des déplacements relativement standard

L'analyse des parts modales 2018 sur la Communauté Urbaine et leur comparaison à d'autres agglomérations de taille similaire montre des **parts de marchés assez standards** pour les différents modes, avec :

- Un usage des transports collectifs plutôt réduit,
- Mais, en contrepartie, une part modale plutôt élevée de la marche et de la voiture passager,
- Et finalement, une part modale automobile conducteur relativement standard.

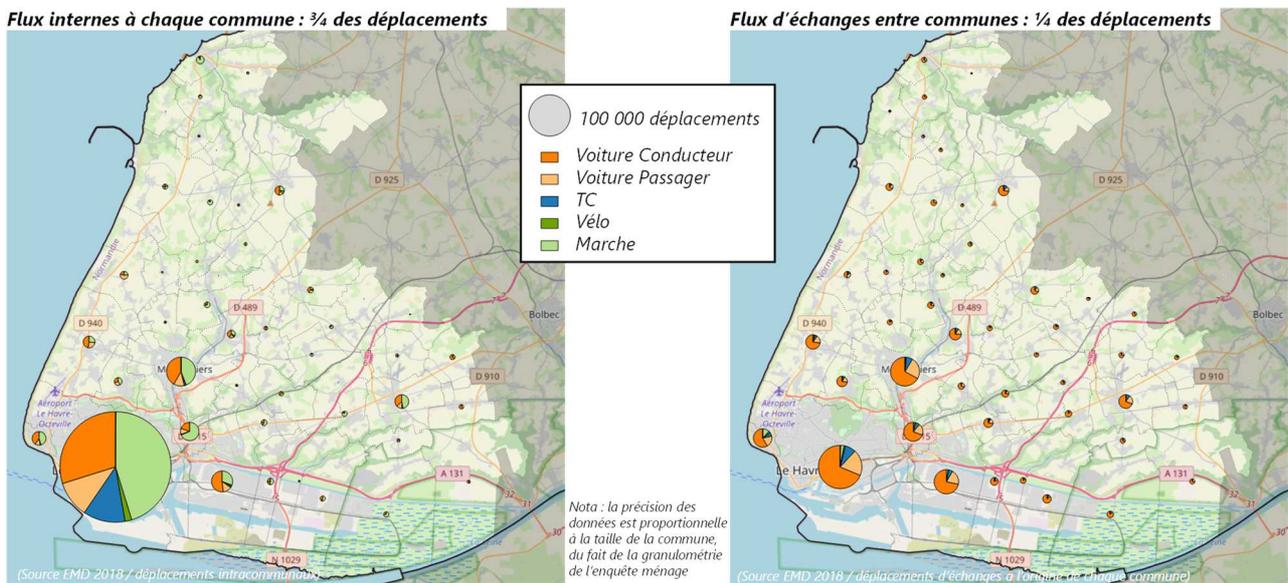
Parts modales	Année	Habitants	VP Conducteur & Moto	VP Passager	TC	Vélo	Marche	Autres	TOTAL
									
Lorient	2016	210 000	59%		6%	3%	31%	1%	100%
Dijon	2016	254 000	42%	11%	13%	1%	32%	1%	100%
Nîmes	2015	258 000	51%	14%	7%	1%	27%	0%	100%
<b>Le Havre</b>	<b>2018</b>	<b>269 000</b>	<b>43%</b>	<b>14%</b>	<b>9%</b>	<b>2%</b>	<b>32%</b>	<b>0%</b>	<b>100%</b>
Tours	2019	286 000	41%	10%	12%	3%	32%	0%	100%
Rennes	2018	452 000	38%	9%	14%	3%	34%	2%	100%
Montpellier	2014	480 000	43%	12%	12%	3%	28%	3%	100%
Rouen	2017	499 000	44%	13%	11%	1%	29%	1%	100%
Nantes	2015	656 000	44%	12%	15%	3%	26%	0%	100%

PARTS MODALES SUR DIFFERENTS PERIMETRES DE TRANSPORTS URBAINS

### 2.1.3 - Le poids des déplacements internes à chaque commune

Les 963 000 déplacements quotidiens réalisés par les habitants de la Communauté Urbaine peuvent être classés en 2 grandes catégories principales :

- 70% sont des déplacements internes à chaque commune,
- 30% sont des déplacements d'échanges entre communes (dont la moitié en échange avec la Ville du Havre).



**DEPLACEMENTS INTERNES ET D'ÉCHANGES PAR COMMUNE DE LHSM**

#### 2.1.3.1 - Les déplacements internes à chaque commune

La grande majorité des déplacements (70%) est réalisée à l'intérieur de chaque commune. Ceci peut en particulier s'expliquer par la répartition des emplois et des équipements sur le territoire :

- 50% des actifs travaillent dans leur commune de résidence (80% pour Le Havre),
- 80% des élèves et étudiants étudient dans leur commune de résidence (95% pour Le Havre).

Pour ces déplacements, **la marche à pied est aujourd'hui le premier mode de déplacements**, sur la ville du Havre, comme sur les autres communes de la Communauté Urbaine :

- 45% des déplacements intracommunaux sont aujourd'hui réalisés à pied

Trajets internes à chaque commune	VP Conducteur & Moto	VP Passager	TC	Vélo	Marche	Autres	TOTAL
<b>Total LHSM</b>	<b>31%</b>	<b>11%</b>	<b>10%</b>	<b>2%</b>	<b>45%</b>	<b>0%</b>	<b>100%</b>
Le Havre	30%	11%	12%	2%	45%	0%	100%
Autres communes	38%	15%	1%	2%	44%	0%	100%

**PARTS MODALES DES TRAJETS INTERNES A CHAQUE COMMUNE**

### 2.1.3.2 - Les déplacements d'échanges entre communes

Les flux d'échanges entre communes représentent une part minoritaire des déplacements (30%). Pour ces déplacements, on note une omniprésence de l'automobile :

■ Près de 90% des déplacements d'échanges se font en voiture, dont 69% en tant que conducteur

Trajets d'échanges entre communes	VP Conducteur & Moto	VP Passager	TC	Vélo	Marche	Autres	TOTAL
							
<b>Total LHSM</b>	<b>69%</b>	<b>19%</b>	<b>7%</b>	<b>1%</b>	<b>3%</b>	<b>1%</b>	<b>100%</b>
Echanges avec Le Havre	68%	20%	8%	1%	2%	1%	100%
Echanges hors Le Havre	69%	19%	6%	0%	4%	1%	100%

**PARTS MODALES DES FLUX D'ÉCHANGES ENTRE COMMUNES**

## 2.2 - Le Plan De Déplacements Urbains de la CODAH (2013)

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU), approuvé en 2013, ne concernait que le périmètre de la Codah. Son plan d'actions s'organisait autour de 8 axes de travail et comprenait 19 actions.

A MIEUX ARTICULER TRANSPORTS ET URBANISME		D FAVORISER LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ À PIED ET L'USAGE DU VELO	
1	Renforcer l'urbanisation sur les axes supports de transports en commun (tramway, LER, bus urbains et interurbains) et autour des pôles d'échanges	11	Poursuivre la mise en place du Schéma Directeur Modes Doux
2	Conditionner les projets de développement territorial par la cohérence de la desserte en transports en commun	12	Prendre en compte les déclivités à travers le développement des déplacements urbains
3	Inscrire dans les PLU des seuils planchers de densité	E METTRE EN COHERENCE L'USAGE DE LA VOITURE ET LA VIE URBAINE	
B REpondre AUX ENJEUX DE DESSERTE TC DES CENTRALITES		13	Poursuivre le Schéma Directeur d'usage des voiries et décliner les principes d'évolution par type de voie
4	Développer le réseau LER	14	Organiser et rendre cohérent le stationnement réglementé à l'échelle de l'agglomération et en interface avec d'autres modes de déplacements (P+R)
5	Développer l'offre ferroviaire	15	Aider et soutenir le développement des Plans de Déplacement d'Entreprises (PDE)
6	Restructurer et développer e réseau bus	F PRENDRE EN COMPTE LA LOGISTIQUE URBAINE	
C ACCOMPAGNER LES USAGER DES TC DANS LEURS DEPLACEMENTS		16	Adapter des itinéraires dédiés aux transports de marchandises pour les zones d'activités
7	Renforcer et aménager les pôles intermodaux	G LIMITER LES NUISANCES ET LES POLLUTIONS, AMELIORER LA SECURITE ET LE CADRE DE VIE	
8	Développer la qualité du service	17	Poursuivre la sécurisation des points noirs (aménagement piétons, cycles, zone 30, ...)
9	Mettre en place une billettique et une tarification combinées	18	Développer la synergie entre les gestionnaires routiers
10	Mettre en place les principes du Schéma Directeur d'Accessibilité TC&Voirie	H FAIRE PARTAGER ET FAIRE CONNAÎTRE LES ENJEUX DE LA MOBILITE DURABLE	
		19	Conseil en Mobilité, manifestations/événements annuels, publicité, participation à la semaine de la mobilité, ...

**LES ACTIONS DU PDU 2013 DE LA CODAH**

Le PDU fixait des objectifs quantifiés d'évolution des comportements de déplacements aux horizons 2017 et 2022 :

■ **Baisse de -11 points de la part modale automobile,**

■ Basée majoritairement sur un développement de l'usage des transports collectifs (TC) :

- ▶ TC : +7 points,
- ▶ Vélo : +2 points,
- ▶ Marche : +1 point,
- ▶ Autres modes : +1 point.

	MP	TC	Vélo	2RM	Autre	VP	Total
<b>Parts modales actuelles</b>	33,8%	8,3%	1,2%	1,0%	0,4%	55,3%	100,0%
<b>Evolution actuelle / 2017</b>	0,7	3,7	0,8	0,0	0,5	-5,7	
<b>Parts modales 2017</b>	34,5%	12,0%	2,0%	1,0%	0,9%	49,6%	100,0%
<b>Evolution 2017 / 2022</b>	0,8	3,0	1,0	0,0	0,5	-5,2	
<b>Parts modales 2022</b>	35,3%	15,0%	3,0%	1,0%	1,4%	44,3%	100,0%

**LES OBJECTIFS DE PARTS MODALES DU PDU 2013**

Le PDU 2013 a fait l'objet d'une évaluation menée par l'AURH en 2021. Cette évaluation a montré :

■ **Une mise en œuvre partielle des actions du PDU** sur la période 2013-2021 :

- Mise en œuvre relativement complète sur les sujets concernant les transports collectifs urbains, la marche, le vélo et la circulation routière,
- Des marges de progrès sur les mesures concernant les liens entre transport et urbanisme, la logistique urbaine, le cadre de vie et la communication autour de la mobilité durable.



**BILAN DES ACTIONS DU PDU À MI-PARCOURS**

Orientations	Codes et intitulés actions	État d'avancement et calendrier de mise en œuvre des actions
Mieux articuler transport et urbanisme	A1 Renforcer l'urbanisation sur les axes supports de TC et autour des pôles d'échanges	Action en continu selon élaboration des PLU ou révisions de PLU
	A2 Mettre en cohérence le développement urbain et les offres TC	Action en continu
	A3 Encadrer l'urbanisation dans les documents locaux	- En fonction de la programmation des projets - Réalisation d'un PLU intercommunal
Desservir les centres urbains en transports en commun	B4 Développer le réseau LER	Court terme : Amélioration de l'amplitude horaire Autres développements à plus long terme
	B5 Développer l'offre ferroviaire	2011-2012 : Etude du développement ferroviaire de la Pointe de Caux
	B6 Restructurer et développer le réseau de bus	- 2013 : restructuration du réseau de bus - Création ligne structurante à moyen terme - Calendrier à définir pour la mise en œuvre d'une seconde ligne de TCSP
Accompagner les usagers des transports en commun	C7 Renforcer et aménager les pôles intermodaux	Action en continu
	C8 Développer la qualité de service	2013
	C9 Mettre en place une billetterie et une tarification combinées	2015
	C10 Poursuivre les efforts en faveur de l'accessibilité des transports	Moyen terme
Favoriser la pratique de la marche à pied et du vélo	D11 Poursuivre la mise en place du schéma directeur modes doux	Moyen terme
	D12 Prendre en compte la topographie dans le développement des déplacements urbains	- Court terme : étude d'opportunité - À terme : mise en œuvre d'un TCU si étude d'opportunité satisfaisante
Articuler usage de la voiture et vie urbaine	E13 Poursuivre le schéma directeur d'usage des voies	- 2012-2013 : RD6015 Gainneville-Gonfreville, Rocade Nord - 2017 : RD 6015 Le Havre - À programmer / à l'étude : RD940, péage A29, liaison A29-voie rapide La Lézarde
	E14 Organiser le stationnement réglementé à l'échelle de l'agglomération	Action en continu
	E15 Aider et soutenir le développement des PDE	Action en continu
Prendre en compte la logistique urbaine	F16 Adapter des itinéraires dédiés aux transports de marchandises	- 2012 : Etude d'optimisation des livraisons urbaines - À partir de 2015 : mise en œuvre Schéma Directeur des Marchandises
Limiter les nuisances, améliorer le cadre de vie	G17 Poursuivre la sécurisation	- Court terme : Création de l'observatoire de la Sécurité Routière - Action en continu
	G18 Développer la synergie entre les gestionnaires routiers	Action en continu
Faire connaître, partager les enjeux de la mobilité durable	H19 Promouvoir le PDU et la mobilité durable	- 2013 et suivantes : participation à la semaine de la mobilité - Action en continu

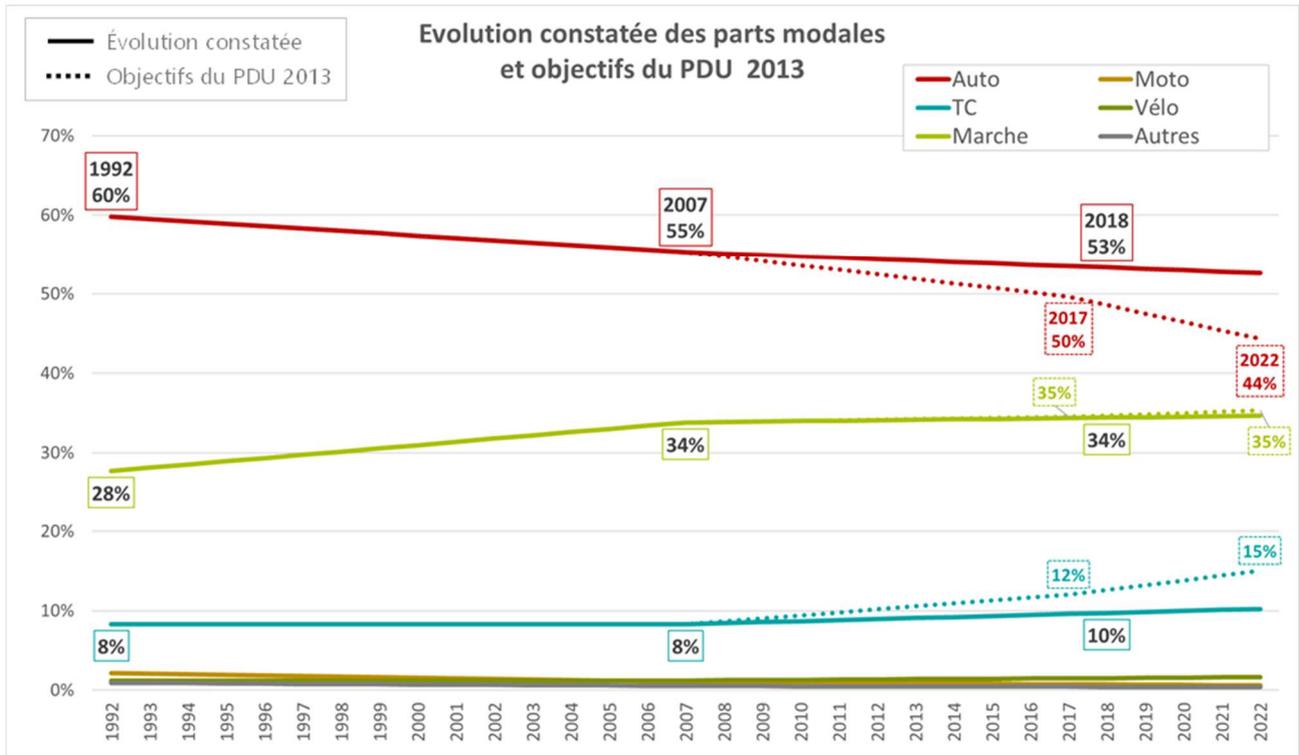
État d'avancement des actions

Réalisée ou très bien engagée	Partiellement réalisée	Non réalisée – à ses débuts
-------------------------------	------------------------	-----------------------------

**AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS DU PDU 2013 (SOURCE AURH)**

■ **Un impact limité du PDU sur les comportements de déplacements** et l'usage de l'automobile :

- Une baisse limitée (-2 points) de la part modale automobile de 2007 à 2018,
- Une augmentation de l'usage des TC (+2 points), mais qui reste inférieure aux objectifs,
- Une évolution limitée des modes actifs.



## 3 - LA STRATEGIE DU PDM

### 3.1 - Les enjeux du Plan De Mobilité

Sur la base des conclusions du diagnostic et, en particulier, des éléments de constat suivants :

- La nécessité pour le Plan De Mobilité de tenir compte des objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone,
- L'impact limité du Plan de Déplacements Urbains 2013 sur les comportements,
- Les faibles marges de manœuvre financières de la collectivité pour augmenter le budget de fonctionnement des transports collectifs.

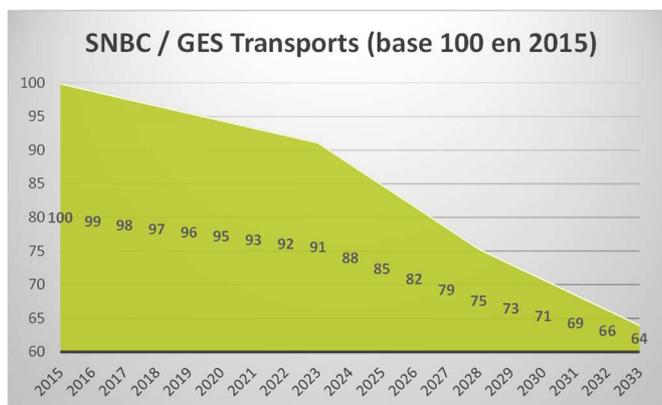
Les enjeux suivants ont été retenus pour le Plan De Mobilité 2024-2033 de la Communauté Urbaine :

- **Faire du PDM un vecteur d'attractivité du territoire**
  - Développer la **ville apaisée** et améliorer le cadre de vie,
  - Favoriser la **desserte interrégionale** et la liaison Paris – Le Havre (LNPN),
  - Améliorer les **déplacements touristiques**.
- **Développer une offre de déplacement multimodale**
  - Accompagner les réflexions sur le **projet de Zone à Faibles Émissions** sur le territoire,
  - Travailler plus spécifiquement sur la desserte multimodale de **la Zone Industriale Portuaire**,
  - Profiter du **développement des lignes de tramway** pour créer une nouvelle dynamique en matière de transport pour l'ensemble du territoire,
  - Réduire l'omniprésence de l'automobile sur les flux d'échanges, en intégrant pleinement le **covoiturage** à la politique de déplacements,
  - Développer l'offre et l'usage des **parkings-relais**,
  - Améliorer la coordination entre les **réseaux LiA et Nomad** (cars et trains),
  - Favoriser l'usage des modes actifs à l'intérieur de chaque commune,
    - ▶ Renforcer l'usage de la **marche** (plans piétons communaux),
    - ▶ Mettre en œuvre le **schéma vélo communautaire** et l'accompagner d'actions locales d'apaisement des espaces publics et développement des modes actifs,
  - Intégrer les **Équipements de Déplacements Personnels Motorisés** dans la politique de déplacements.
- **Agir efficacement sur les comportements pour maîtriser l'autosolisme**
  - Aménager la voirie et le stationnement de manière à **rééquilibrer les niveaux de service entre modes**,
  - **Informé et accompagner les usagers**,
    - ▶ Développer le management de la mobilité,
    - ▶ Développer les pôles écomobilité, l'information multimodale, la communication, ...

## 3.2 - Les orientations du Plan De Mobilité

### 3.2.1 - Une ambition de maîtrise des flux automobiles portée par la SNBC

La Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) vise une réduction de -34% des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) de 2018 à 2033 au niveau national (99 Mt CO<sub>2</sub>eq émises en 2033 pour 137 Mt CO<sub>2</sub>eq émises en 2015).



En parallèle :

- Les projections nationales estiment une réduction moyenne des émissions unitaires des véhicules d'environ -18% sur la même période.
- Les évolutions socio-économiques du territoire (baisse et vieillissement de la population de la Communauté Urbaine) laissent présager d'une baisse potentielle d'environ -4% de la mobilité automobile.

La mise en œuvre des objectifs de la SNBC nécessiterait donc de prévoir une réduction de -16% à -20% du trafic automobile.

	Emissions GES (base 100 en 2018)			
		100	100	
<b>2018</b>		100	100	
<i>Emissions unitaires</i>	-18%	82	-18%	82
<i>Evol. Socio-économique</i>	-4%	79	0%	82
<i>Trafic automobile</i>	-16%	66	-20%	66
<b>2033</b>	-34%	66	-34%	66

#### IMPACTS COMBINES DES EMISSIONS UNITAIRES, DES EVOLUTIONS SOCIO-ECONOMIQUES ET DU TRAFIC AUTOMOBILE SUR LES EMISSIONS DE GES

Sur la base de ces éléments, **le Plan De Mobilité souhaite se conformer aux objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone et fixe pour objectif une réduction de -19% de la circulation routière**, avec une part modale automobile conducteur passant de 43% en 2018 à 35% en 2033.

Année	VP Conducteur & Moto	VP Passager	TC	Vélo	Marche	TOTAL
						
2018	43%	14%	9%	2%	32%	100%
		Covoitur. +1 pts	Tramway +1 pt	Sc. vélo +6 pts		
2033	35%	15%	10%	8%	32%	100%

**PARTS MODALES CIBLES DU PDM A L'HORIZON 2033**

Pour atteindre cet objectif, le plan d'actions du PDM vise plus particulièrement à :

- **Développer fortement l'usage du vélo** (nouveau schéma cyclable communautaire) ;
- **Développer l'usage des transports collectifs** (nouvelles lignes de tramway) ;
- **Développer l'usage partagé des véhicules** (covoiturage) ;
- **Protéger l'usage de la marche** afin d'éviter son déclin naturel.

### 3.2.2 - 4 axes de travail pour répondre aux enjeux territoriaux

#### 3.2.2.1 - Faire du PDM un vecteur d'attractivité du territoire

Le PDM souhaite participer à l'attractivité et au dynamisme du territoire. À ce titre, il propose de développer différentes mesures, ayant pour finalité d'améliorer :

- La qualité et le cadre de vie, par un meilleur partage de l'espace public et par la création d'espaces apaisés, où la priorité est donnée à la vie locale et aux modes actifs ;
- L'attractivité économique du territoire :
  - En favorisant la desserte interrégionale, en particulier au travers de la Ligne Nouvelle Paris Normandie ;
  - En améliorant les déplacements touristiques.

### 3.2.2.2 - Développer une offre de déplacement multimodale

Le diagnostic a mis en évidence différents enjeux thématiques, auxquels le PDM se doit de répondre :

- Accompagner les réflexions sur le projet de Zone à Faibles Émissions, en intégrant dans le plan d'actions des mesures permettant de garantir une desserte multimodale attractive de la ville-centre depuis les communes périphériques ;
- Tenir compte de la forte concentration d'emplois sur la Zone Industriale Portuaire, pour proposer une offre de mobilité adaptée ;
- Profiter du développement des lignes de tramway, pour créer une nouvelle dynamique en matière de transport, pour l'ensemble du territoire ;
- Réduire l'omniprésence de l'automobile sur les flux d'échanges, en intégrant pleinement le covoiturage à la politique de déplacements ;
- Développer l'offre et l'usage des parkings-relais, en accompagnement des réflexions sur le projet de Zone à Faibles Émissions et pour permettre une optimisation/requalification de l'offre de stationnement sur la ville-centre ;
- Optimiser la desserte périurbaine en améliorant la coordination entre les réseaux LiA et Nomad ;
- Favoriser l'usage des modes actifs à l'intérieur de chaque commune (les déplacements intracommunaux étant largement majoritaires en nombre), en renforçant l'usage de la marche et du vélo ;
- Tenir compte de l'essor récent des trottinettes électriques en intégrant les Équipements de Déplacements Personnels Motorisés à la politique de déplacements ;
- Favoriser le développement d'une logistique urbaine durable au travers du programme InTerLUD, en cours sur la collectivité ;
- Favoriser l'essor des véhicules électriques en développant l'implantation des dispositifs de recharge.

### 3.2.2.3 - Agir efficacement sur les comportements pour maîtriser l'autosolisme

Le PDM souhaite pouvoir réellement infléchir l'usage de l'automobile sur le territoire. Ceci passe par la création d'offres alternatives (Cf. chapitre précédent), mais aussi par des mesures :

- De maîtrise de la circulation routière et de rééquilibrage des niveaux de service entre les différents modes (automobile et modes alternatifs),
- D'actions de formation, d'information et d'accompagnement des usagers, afin de faire connaître les offres alternatives de mobilité et promouvoir l'évolution des comportements de déplacements.

### 3.2.2.4 - Mettre en œuvre le PDM

Donner les moyens à la collectivité de suivre et mettre en œuvre le plan de mobilité durant la prochaine décennie.

## 4 - LE PLAN D' ACTIONS DU PDM

Pour répondre aux enjeux territoriaux, le PDM intègre 4 axes de travail, 16 sous-axes et 39 actions.

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

#### Développer la ville apaisée

- A-1 Protéger les cœurs de quartier
- A-2 Développer les secteurs piétonniers
- A-3 Développer le dispositif « rues aux enfants, rues pour tous »

#### Favoriser la desserte interrégionale

- A-4 Appuyer la mise en service de la LNPN
- A-5 Aménager la gare du Havre en vue de la nouvelle desserte tramway

#### Améliorer les déplacements touristiques

- A-6 Faciliter la desserte en transports collectifs d'Étretat en saison touristique
- A-7 Améliorer les itinéraires de cyclotourisme
- A-8 Lancer une action dédiée aux déplacements touristiques

### B-Développer une offre de déplacement multimodale

#### Accompagner les réflexions sur le projet de ZFE sur le territoire

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

#### Travailler spécifiquement la desserte multimodale de la ZIP

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

#### Profiter du développement du tramway pour créer une nouvelle dynamique en matière de transport

- B-3 Valoriser le faisceau ferroviaire entre Montivilliers et Criquetot
- B-4 Mettre en œuvre les orientations du PDM dans la conception du projet tramway
- B-5 Optimiser la desserte des communes de seconde couronne dans le cadre du projet tramway

#### Intégrer pleinement le covoiturage à la politique de déplacements

- B-6 Intégrer le covoiturage à l'offre de transport communautaire, en partenariat avec la Région
- B-7 Étudier l'opportunité/faisabilité de nouveaux services de covoiturage
- B-8 Développer les aires de covoiturage
- B-9 Étudier l'opportunité/faisabilité de voies réservées au covoiturage

#### Développer l'offre et l'usage des parkings-relais

- B-10 Développer les parkings-relais

#### Améliorer la coordination entre les réseaux LiA et Nomad

- B-11 Améliorer l'intégration tarifaire
- B-12 Optimiser la synergie entre services

#### Favoriser l'usage des modes actifs à l'intérieur de chaque commune

- B-13 Mettre en œuvre des plans marche communaux
- B-14 Développer les continuités piétonnes sur les communes rurales
- B-15 Piloter/suivre la mise en œuvre du schéma vélo
- B-16 Accompagner la mise en œuvre du schéma cyclable d'études locales d'accessibilité cyclable

#### Intégrer les EDPM dans la politique de déplacements

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

#### Favoriser le développement d'une logistique urbaine durable

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

#### Favoriser l'essor des véhicules électriques

- B-19 Développer l'implantation des dispositifs de recharge de véhicules électriques sur le territoire

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

#### Aménager la voirie pour rééquilibrer les niveaux de service entre modes

- C-1 Définir un plan de hiérarchisation du réseau viaire
- C-2 Étudier l'opportunité de régulation du trafic aux entrées de l'agglomération centrale
- C-3 Définir des règles pour l'aménagement courant de la voirie cohérentes avec les objectifs du PDM
- C-4 Étudier une refonte du stationnement sur la ville-centre
- C-5 Résoudre les difficultés de stationnement sur les communes périphériques
- C-6 Réviser la réglementation du stationnement privé dans le cadre du PLUi

#### Informier et accompagner les usagers

- C-7 Développer le management de la mobilité
- C-8 Créer des pôles écomobilités
- C-9 Développer les actions de formation en faveur d'une mobilité durable
- C-10 Poursuivre le travail partenarial avec le monde associatif
- C-11 Aider le développement de services associatifs de transport

### D-Mettre en œuvre le PDM

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

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

## 4.1 - Faire du PDM un vecteur d'attractivité du territoire

### A- Faire du PDM un vecteur d'attractivité du territoire Développer la ville apaisée

#### A1-Protéger les cœurs de quartier

##### Objectifs

Cette mesure vise à protéger les cœurs de quartier, afin d'améliorer la qualité du cadre de vie et favoriser le développement de la vie locale.

##### Détail de l'action

Généraliser la pacification des cœurs de quartier sur les zones agglomérées de la Communauté Urbaine. Les zones à traiter en priorité pourront être identifiées dans le cadre du PLUj, en cours d'élaboration.

Actions à réaliser :

- Hiérarchiser la voirie,
- Mettre en place des plans de circulation permettant de protéger les cœurs de quartiers (desserte en boucle type « Supermanzanas » barcelonaise, passage du quartier en zone 30, possibilité d'implantation de vélorues).

##### Mise en œuvre

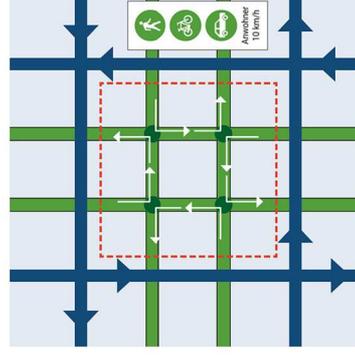
Maîtres d'Ouvrages et partenaires : LHSM, Communes

Pilote : LHSM

Échéancier : 2024-2033

Coûts : 17.5 M€ (budget mutualisé mesures A1 et A2)

Critères d'évaluation : Nombre ou surface de zones aménagées



Principe des « supermanzanas » barcelonaises



Exemple d'une « supermanzana » autour de la Place Jean Le Brozec au Havre

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

## Développer la ville apaisée

### A2-Développer les secteurs piétonniers

#### Objectifs

Les secteurs piétons sont des vecteurs de développement commercial ; cette mesure vise à développer la qualité, l'attractivité et le développement économique des centres commerçants.

#### Détail de l'action

Étudier, en lien avec le PLUi, les possibilités de développement de zones piétonnes sur les centres urbains et centres bourgs de la communauté urbaine. Mettre en place des zones piétonnes sur le territoire.

Actions à réaliser :

- Audit de la fréquentation actuelle (comptages, relevés de fréquentation, interviews),
- Concertation riverains et commerçants,
- Scénarios de piétonisation,
- Mise en œuvre.

#### Mise en œuvre

Maitres d'Ouvrages et partenaires : LHSM, Communes, commerçants et riverains

Pilote : LHSM

Échéancier : 2024-2033

Coûts : 17.5 M€ (budget mutualisé mesures A1 et A2)

Critères d'évaluation : Nombre ou surface de secteurs piétons aménagés

#### Palmarès Mytraffic / IHEDM des quartiers les plus dynamiques

Classement	Ville et nom de quartier	Densité de fréquentation (passage/j/ha/carré/mois)
1	Bordeaux Ste-Catherine Haut	278 000
2	Toulouse Alsace-Lorraine	214 000
3	Lyon Corbiers	168 000
4	Nice Jean-Médéric Sud	133 000
5	Lille Grand'Place - Rhinour	114 000
6	Strasbourg Place d'Austerlitz	111 000
7	Nantes Bouffay	93 000
8	Marseille St-Ferreol	76 000
9	Toulon Centre Ancien	69 000
10	Grenoble Hyper-Centre	68 000



Rue Ste Catherine à Bordeaux

## A- Faire du PDM un vecteur d'attractivité du territoire Développer la ville apaisée

### A3-Développer le dispositif « rues aux enfants, rues pour tous »

#### Objectifs

La piétonisation temporaire de rues peut être l'occasion pour les riverains de reconquérir les espaces publics de leur quartier et peut être un vecteur de lien social. Ce type d'action peut aussi être envisagé pour accompagner des grandes manifestations culturelles (par exemple « Un été au Havre »).

#### Détail de l'action

Le principe de « Rues Aux Enfants » (RAE) est une fermeture temporaire d'une rue (quelques heures à quelques jours) pour l'affecter à la vie locale (fête de quartier, d'une école, ...). La Ville du Havre adhère d'ores et déjà à ce dispositif.

Actions à réaliser :

- Mettre en place une procédure communautaire permettant de généraliser et développer le dispositif de RAE aux différentes communes du territoire.
- Assister les communes pour mettre en œuvre des RAE.

#### Mise en œuvre

Maitres d'Ouvrages et partenaires : LHSM, Communes, riverains

Pilote : LHSM

Échéancier : 2024-2033

Coûts : 100 k€

Critères d'évaluation : Nombre de RAE mises en œuvre



## A- Faire du PDM un vecteur d'attractivité du territoire Favoriser la desserte interrégionale

### A4-Appuyer la mise en service de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN)

#### Objectifs

La desserte interrégionale du territoire constitue un vecteur important de son développement. A ce titre, la Ligne Nouvelle Paris-Normandie constitue un enjeu majeur pour la Métropole.

#### Détail de l'action

Actions à réaliser :

- Affirmer l'importance de cette ligne pour le territoire et participer aux processus de décision en coopération avec l'État, la Région, la Métropole de Rouen et les transporteurs.

#### Mise en œuvre

Maitres d'Ouvrages et partenaires : LHSM, État, Région, Métropole de Rouen

Pilote : LHSM

Échéancier : action en continu

Coûts : sans objet

Critères d'évaluation : Avancement et mise en service de la LNPN



Les grandes étapes du projet LNPN

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

### Favoriser la desserte interrégionale

#### A5-Aménager la gare du Havre en vue de la nouvelle desserte tramway

##### Objectifs

La gare du Havre est une porte d'entrée importante du territoire. Par ailleurs, en 2027, la desserte tramway de la gare sera renforcée.

##### Détail de l'action

Actions à réaliser : travailler avec la Région Normandie afin :

- D'améliorer les aménagements intérieurs de la gare du Havre, en particulier l'accès Sud à la Halle ferroviaire
- Développer l'intermodalité des gares de Harfleur et St Laurent Gainneville

##### Mise en œuvre

Maitres d'Ouvrages et partenaires : LHSM, Région, SNCF Gares & connexions

Pilote : Région

Échéancier : 2024-2029

Coûts : non déterminé

Critères d'évaluation : Aménagements mis en œuvre



## A- Faire du PDM un vecteur d'attractivité du territoire Améliorer les déplacements touristiques

### A6-Faciliter la desserte en transports collectifs d'Étretat en saison touristique

#### Objectifs

Cette action vise à améliorer les conditions de circulation des transports en commun desservant Etretat en saison touristique, afin de permettre le développement d'un tourisme durable.

#### Détail de l'action

Actions à réaliser :

- Étudier un plan de circulation et de stationnement de la Ville d'Étretat, en cohérence avec l'étude en cours sur le Grand Site Falaises d'Étretat-Côte d'Albâtre, permettant d'améliorer la circulation des transports en commun en saison touristique (organisation et réglementation du stationnement en cœur de ville, parkings de dissuasion, navettes éventuelles, ...)

#### Mise en œuvre

Maitres d'Ouvrages et partenaires : LHSM, Région, ODT Le Havre-Étretat

Pilote : LHSM

Échéancier : 2024-2025

Coûts : 100 K€ (étude)

Critères d'évaluation : Conclusions de l'étude



## A- Faire du PDM un vecteur d'attractivité du territoire Améliorer les déplacements touristiques

### A7-Améliorer les itinéraires de cyclotourisme

#### Objectifs

Cette action vise à améliorer et développer les itinéraires de cyclotourisme sur le territoire ; en particulier entre Le Havre et Etretat (Véломaritime et futur itinéraire cyclable Le Havre-Montivilliers-Criquetot-Étretat).

#### Détail de l'action

Actions à réaliser :

- Equiper les itinéraires afin de renforcer leur attractivité
- Signalisation de l'itinéraire et des pôles d'intérêt à proximité
- Aires de repos / restauration
- Services (réparation, consigne, ...)
- Communication et valorisation

#### Mise en œuvre

Maitres d'Ouvrages et partenaires : LHSM, ODT Le Havre-Étretat

Pilote : LHSM

Échéancier : 2024-2033

Coûts : 600 k€

Critères d'évaluation : Aménagement des axes vélos



## A- Faire du PDM un vecteur d'attractivité du territoire Améliorer les déplacements touristiques

### A8-Lancer une action dédiée aux déplacements touristiques

#### Objectifs

En complément des actions A6 et A7, d'autres mesures sont envisageables pour améliorer les déplacements touristiques. Celles-ci restent toutefois à définir/travailler/préciser.

#### Détail de l'action

Actions à réaliser : études à lancer ; pistes de travail :

- Liaisons port (arrivées paquebots) / centre-ville
- Discontinuités vélos des itinéraires touristiques (dont Pont de Normandie)
- Opportunité / intérêt de navettes fluviales
- Suites et conclusions de l'étude Grand Site Falaises d'Étretat
- ...



#### Mise en œuvre

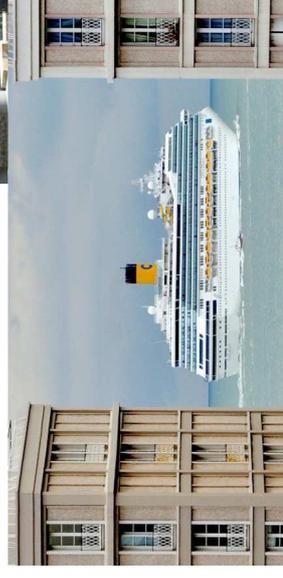
Maîtres d'Ouvrages et partenaires : LHSM, ODT Le Havre-Étretat

Pilote : LHSM

Échéancier : 2026

Coûts : 100 k€ (étude)

Critères d'évaluation : conclusion des études



## 4.2 - Développer une offre de déplacement multimodale

### B- Développer une offre de déplacement multimodale Accompagner les réflexions sur le projet de ZFE sur le territoire

#### B1 - Étudier la faisabilité d'un service d'autopartage

##### Objectifs

La réglementation française devrait rendre obligatoire la mise en œuvre d'une Zone à Faibles Émissions en 2024 sur l'agglomération du Havre. Cette possibilité renforce l'importance et la nécessité de développement d'une offre multimodale attractive de desserte de la ville-centre.

##### Détail de l'action

En complément des autres mesures du PDM, un service d'autopartage peut constituer une mesure d'accompagnement de la ZFE, en mettant à disposition des usagers des véhicules non polluants.

Actions à réaliser

- Étudier l'opportunité et la faisabilité d'un service d'autopartage sur le territoire

##### Mise en œuvre

Maîtres d'Ouvrages et partenaires : LHSM

Pilote : LHSM

Échéancier : 2025

Coûts : 200 k€

Critères d'évaluation : conclusions de l'étude



## B- Développer une offre de déplacement multimodale Travailler plus spécifiquement la desserte multimodale de la ZIP

### B2-Mettre en œuvre un Plan De Mobilité Employeurs de secteur sur la ZIP

#### Objectifs

La Zone Industriale Portuaire regroupe plus d'un quart des emplois de la collectivité. Des mesures ponctuelles ont été lancées au cours du temps (Flexilia, covoiturage, futur plan vélo Haropa). Ces actions sont à poursuivre et compléter au travers d'un PDME de secteur.

#### Détail de l'action

Actions à réaliser :

Mettre en œuvre un Plan De Mobilité Employeurs de secteur sur le périmètre de la ZIP

- Localisation des salariés
- Groupes de travail
- Proposition de solutions coconstruites avec les entreprises

#### Mise en œuvre

Maitres d'Ouvrages et partenaires : LHSM, Haropa Port, Synerzip

Pilote : LHSM

Échéancier : 2024-2026

Coûts : 100 k€ (étude)

Critères d'évaluation : mesures du PDME



## B- Développer une offre de déplacement multimodale

*Profiter du développement du tramway pour créer une nouvelle dynamique en matière de transport*

### **B3- Valoriser le faisceau ferroviaire entre Montivilliers et Criquetot**

#### **Objectifs**

La suppression de la ligne ferroviaire Lézarde Express Régionale, la création des lignes C et D du tramway et la mise en œuvre du schéma vélo nécessitent d'interroger les possibilités de valorisation des anciennes emprises ferroviaires entre Montivilliers et Criquetot.

#### **Détail de l'action**

Actions à réaliser

- Étude de valorisation du faisceau ferroviaire entre Montivilliers et Criquetot (étude en cours en 2023)



#### **Mise en œuvre**

Maîtres d'Ouvrages et partenaires : LHSM

Pilote : LHSM

Échéancier : 2023-2033

Coûts : selon conclusions étude en cours

Critères d'évaluation : selon conclusions de l'étude

## B- Développer une offre de déplacement multimodale Profiter du développement du tramway pour créer une nouvelle dynamique en matière de transport

### B4-Mettre en œuvre les orientations du PDM dans la conception du projet tramway

#### Objectifs

La mise en service des extensions du tramway est prévue en 2027. Les orientations issues du PDM sont à mettre en œuvre dans sa conception.

#### Détail de l'action

- Actions à réaliser
- Dimensionnement du réseau viarie conforme aux orientations du PDM (Cf. action « C3-Définir des règles d'aménagement de la voirie »)
  - Développement des parkings-relais (Cf. action « B10-Définir un plan de déploiement des parkings-relais »)

#### Mise en œuvre

Maîtres d'Ouvrages et partenaires : LHSM

Pilote : LHSM

Échéancier : 2024-2026

Coûts : sans objet

Critères d'évaluation : conformité des aménagements avec les orientations du PDM



## B- Développer une offre de déplacement multimodale Profiter du développement du tramway pour créer une nouvelle dynamique en matière de transport

### B5-Optimiser la desserte des communes de seconde couronne dans le cadre du projet tramway

#### Objectifs

La restructuration bus qui accompagnera les nouvelles lignes tramway est l'occasion de repenser la desserte des communes de seconde couronne ; en particulier en tenant compte du fait que les liaisons polarisées sur la Ville du Havre sont minoritaires sur les secteurs de Criquetot et St Romain.

#### Détail de l'action

Actions à réaliser :

- Réflexion sur la desserte des communes les plus excentrées dans le cadre de la restructuration bus liée au projet tramway et de la future DSP
- Proposition de services adaptés, basés préférentiellement sur du covoiturage

#### Mise en œuvre

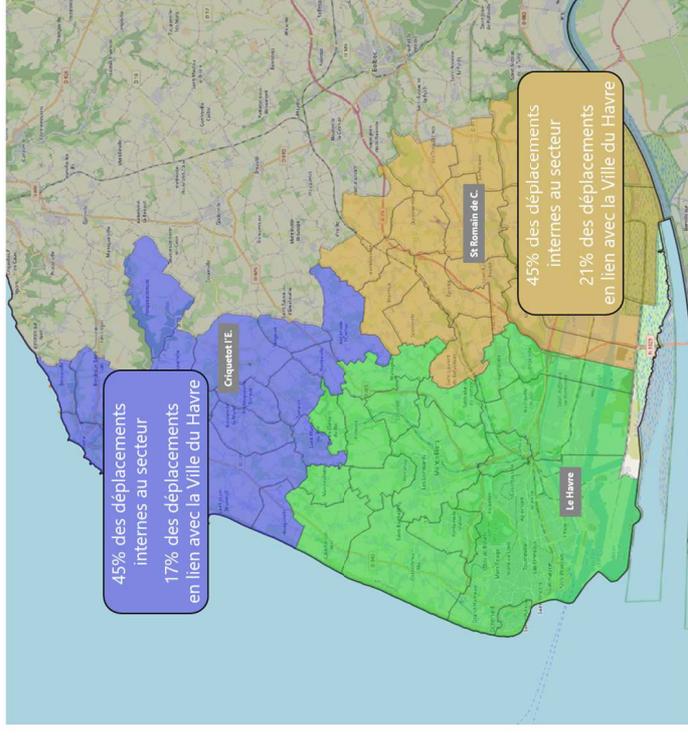
Maitres d'Ouvrages et partenaires : LHSM

Pilote : LHSM

Échéancier : 2024-2026

Coûts : non déterminé

Critères d'évaluation : fréquentation des nouveaux services de transport



## B- Développer une offre de déplacement multimodale Intégrer pleinement le covoiturage à la politique de déplacements

### B6-Intégrer le covoiturage à l'offre de transport communautaire en partenariat avec la Région

#### Objectifs

Le covoiturage est un mode de transport particulièrement adapté pour la desserte des zones peu denses, ainsi que des pôles d'emplois (ZIP en particulier). Les actions B6 à B9 visent à développer ce mode en l'intégrant pleinement dans la politique de déplacements communautaire.

#### Détail de l'action

Actions à réaliser :

- Mettre en place un service qui permette de covoiturer pour le prix d'un ticket ou abonnement TC (plateforme Klaxit, Karos ou autre).
- Réflexion à travailler en collaboration avec la région

#### Mise en œuvre

Maitres d'Ouvrages et partenaires : LHSM

Pilote : LHSM

Échéancier : 2024-2033

Coûts : 3.7 M€

Critères d'évaluation : fréquentation des nouveaux services de covoiturage



## B- Développer une offre de déplacement multimodale Intégrer pleinement le covoiturage à la politique de déplacements

### B7-Étudier l'opportunité/faisabilité de nouveaux services de covoiturage

#### Objectifs

Le covoiturage est un mode de transport particulièrement adapté pour la desserte des zones peu denses, ainsi que des pôles d'emplois (ZIP en particulier). Les actions B6 à B9 visent à développer ce mode en l'intégrant pleinement dans la politique de déplacements communautaire.

#### Détail de l'action

Actions à réaliser :

Étudier l'opportunité et la faisabilité de nouveaux services de covoiturage

- Lignes de covoiturage,
- Auto-stop organisé (« Rezo Pouce », ...)
- ...



#### Mise en œuvre

Maîtres d'Ouvrages et partenaires : LHSM

Pilote : LHSM

Échéancier : 2025

Coûts : 300 k€

Critères d'évaluation : fréquentation des nouveaux services de covoiturage



## **B- Développer une offre de déplacement multimodale** *Intégrer pleinement le covoiturage à la politique de déplacements*

### ***B8-Développer les aires de covoiturage sur le territoire***

#### **Objectifs**

Le covoiturage est un mode de transport particulièrement adapté pour la desserte des zones peu denses, ainsi que des pôles d'emplois (ZIP en particulier). Les actions B6 à B9 visent à développer ce mode en l'intégrant pleinement dans la politique de déplacements communautaire.

#### **Détail de l'action**

Actions à réaliser :

- Déployer les aires de covoiturage sur le territoire, conformément au schéma directeur des aires de covoiturage

#### **Mise en œuvre**

Maîtres d'Ouvrages et partenaires : LHSM

Pilote : LHSM

Échéancier : 2024-2033

Coûts : 1.5 M€

Critères d'évaluation : nombre de places de covoiturage créées ou aménagées

## B- Développer une offre de déplacement multimodale Intégrer pleinement le covoiturage à la politique de déplacements

### B9-Étudier l'opportunité et la faisabilité de voies réservées au covoiturage

#### Objectifs

Le covoiturage est un mode de transport particulièrement adapté pour la desserte des zones peu denses, ainsi que des pôles d'emplois (ZIP en particulier). Les actions B6 à B9 visent à développer ce mode en l'intégrant pleinement dans la politique de déplacements communautaire.

#### Détail de l'action

Actions à réaliser :

Étudier l'opportunité et la faisabilité de voies réservées au covoiturage sur les principales pénétrantes (Léningrad – Churchill en particulier)  
Cette mesure constitue aussi une mesure de régulation du trafic (Cf. action « C2-Étudier l'opportunité de régulation du trafic aux entrées de l'agglomération »)

#### Mise en œuvre

Maîtres d'Ouvrages et partenaires : LHSM

Pilote : LHSM

Échéancier : 2028

Coûts : 100 k€ (étude)

Critères d'évaluation : conclusions de l'étude



## B- Développer une offre de déplacement multimodale Développer l'offre et l'usage des parkings-relais

### B10-Développer les parkings-relais

#### Objectifs

La Communauté Urbaine dispose aujourd'hui d'un faible nombre de places en P+R et ceux-ci sont sous-occupés. Un développement de ces P+R est envisageable ; en particulier en prévision d'une future ZFE et en parallèle d'une refonte du stationnement sur la ville-centre.

#### Détail de l'action

Actions à réaliser :

- Audit des P+R existants (comptages et interviews) ;
- Causes de leur sous-utilisation actuelle ?
- Quantification du stationnement-relais sur l'espace public
- Plan de déploiement des parkings-relais (~1 000 places en comparaison à des agglomérations similaires)
- Besoins en stationnements spécifiques (vélo, covoiturage, ...)

#### Mise en œuvre

Maîtres d'Ouvrages et partenaires : LHSM

Pilote : LHSM

Échéancier : 2024-2028

Coûts : 5.4 M€

Critères d'évaluation : conclusions de l'étude



## B- Développer une offre de déplacement multimodale Améliorer la coordination entre les réseaux LiA et Nomad

### B11 -Améliorer l'intégration tarifaire

#### Objectifs

Les lignes de car Nomad sont présentes dans le Système d'Information Multimodal LiA et sur les plans du réseau. Le réseau LiA est intégré au réseau Atoumod. L'intégration tarifaire est possible, mais peu connue, sur le réseau routier. Elle n'est pas opérationnelle sur le réseau ferroviaire.

#### Détail de l'action

Actions à réaliser :

- Travailler avec la Région Normandie afin de développer l'intégration tarifaire des transports collectifs routiers et ferroviaires

#### Mise en œuvre

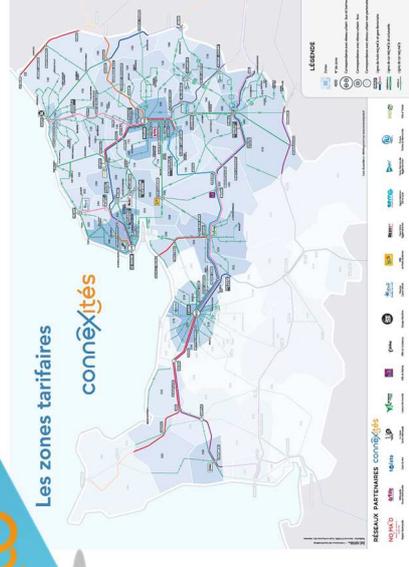
Maitres d'Ouvrages et partenaires : LHSM, Région

Pilote : LHSM

Échéancier : 2024-2026

Coûts : Sans objet

Critères d'évaluation : nombre de voyages utilisant l'intégration tarifaire



## B- Développer une offre de déplacement multimodale Améliorer la coordination entre les réseaux LiA et Nomad

### B12-Optimiser la synergie entre les services urbains et régionaux de transport

#### Objectifs

Certaines lignes urbaines suivent, en tout ou partie, le tracé des lignes régionales (12/506, 13/509, 21/508). Cette situation permet de développer une synergie entre ces services ; par exemple affectation des lignes régionales aux services Express, localisation des terminus, correspondances, ...

#### Détail de l'action

Actions à réaliser

- Travailler avec la Région Normandie afin d'optimiser la synergie d'organisation des services de transports collectifs urbains et régionaux

#### Mise en œuvre

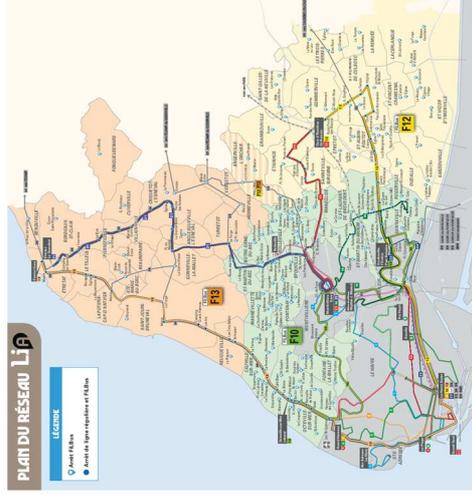
Maitres d'Ouvrages et partenaires : LHSM, Région

Pilote : LHSM

Échéancier : 2024-2026

Coûts : Sans objet

Critères d'évaluation : évolution des lignes périurbaines régionales et urbaines



Offre urbaine de transports collectifs



Offre régionale de transports collectifs



## **B- Développer une offre de déplacement multimodale** *Favoriser l'usage des modes actifs à l'intérieur de chaque commune*

### ***B14-Développer les continuités piétonnes sur les communes rurales***

#### **Objectifs**

Cette action vise à améliorer les liaisons piétonnes entre le centre-bourg et les hameaux des communes rurales

#### **Détail de l'action**

Actions à réaliser :

- Etudier et mettre en œuvre des liaisons piétonnes permettant de raccorder les hameaux aux centres-bourgs sur les communes rurales

#### **Mise en œuvre**

Maîtres d'Ouvrages et partenaires : LHSM, Communes, habitants

Pilote : LHSM

Échéancier : 2024-2033

Coûts : 6 M€

Critères d'évaluation : linéaire de continuités douces mis en œuvre

## B- Développer une offre de déplacement multimodale Favoriser l'usage des modes actifs à l'intérieur de chaque commune

### B15-Piloter/suivre la mise en œuvre du schéma vélo

#### Objectifs

Le schéma vélo doit participer fortement au développement de l'usage du vélo sur le territoire

#### Détail de l'action

Actions à réaliser :

- Piloter/suivre la mise en œuvre du plan vélo communautaire
- Organiser des points d'avancement périodiques avec les partenaires

#### Mise en œuvre

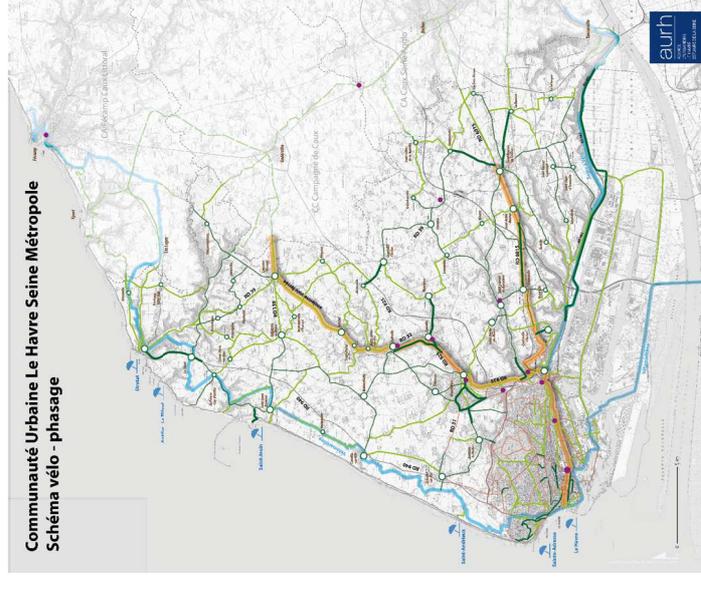
Maîtres d'Ouvrages et partenaires : LHSM

Pilote : LHSM

Échéancier : 2024-2033

Coûts : 50 M€ (budget schéma cyclable)

Critères d'évaluation : déploiement du plan vélo



## B- Développer une offre de déplacement multimodale Favoriser l'usage des modes actifs à l'intérieur de chaque commune

### B16-Accompagner la mise en œuvre du schéma cyclable d'études locales d'accessibilité cyclable

#### Objectifs

Le schéma vélo doit participer fortement au développement de l'usage du vélo sur le territoire

#### Détail de l'action

- Actions à réaliser : Lancer systématiquement des études d'accessibilité cyclable à proximité des axes du schéma vélo, au fur et à mesure de leur mise en œuvre :
- Pour sécuriser la desserte des équipements à proximité et mailler le réseau cyclable
  - Nota cette action peut être traitée en parallèle des mesures de pacification des cœurs de quartier

#### Mise en œuvre

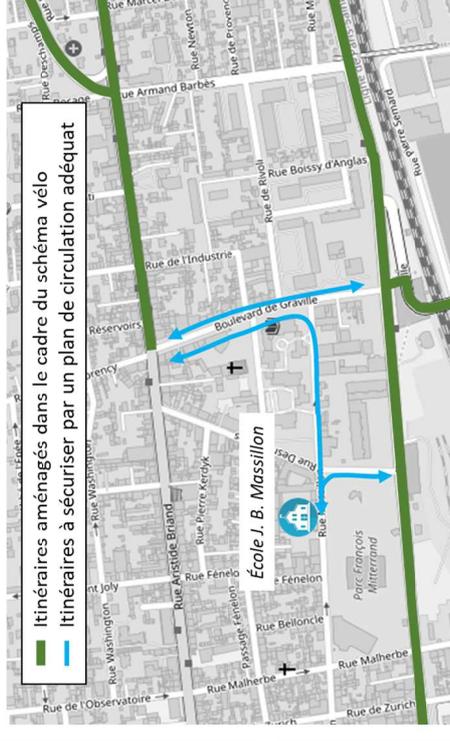
Maitres d'Ouvrages et partenaires : LHSM

Pilote : LHSM

Échéancier : 2024-2033

Coûts : Sans objet (budget schéma cyclable)

Critères d'évaluation : déploiement du plan vélo



## B- Développer une offre de déplacement multimodale Intégrer les EDPM dans la politique de déplacements

### B17-Définir un plan d'actions dédié pour les EDPM

#### Objectifs

Le service récent de trottinettes en libre-service rencontre un succès important. Ce mode peut-être un atout pour les déplacements intracommunaux mais peut aussi être générateur de nuisances (encombrement des trottoirs, incivilités, ...).

#### Détail de l'action

Actions à réaliser :

- Audit de l'usage actuel des trottinettes sur le territoire (à partir des données d'exploitation et d'enquêtes à mener auprès des usagers et des non usagers)
- Sur la base de cet audit, mesures dédiées : par exemple, stations de trottinettes couplées aux arrêts TC (en particulier dans les zones peu denses), réflexions sur les possibilités d'embarquement des trottinettes dans les bus, gestion du stationnement (éviter l'encombrement des trottoirs et empêcher le vol), éventuels règlements de voirie particuliers



#### Mise en œuvre

Maitres d'Ouvrages et partenaires : LHSM

Pilote : LHSM

Échéancier : 2026

Coûts : 100 k€ (étude)

Critères d'évaluation : plan d'actions en faveur des EDPM

## B- Développer une offre de déplacement multimodale Favoriser le développement d'une logistique urbaine durable

### *B18-Mettre en œuvre la démarche InTerLUD engagée par la collectivité*

#### **Objectifs**

La Communauté Urbaine a engagée en 2021 une démarche de développement de la logistique urbaine durable au travers du programme InTerLUD (Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable). Il s'agit de finaliser cette démarche et de la mettre en œuvre.

#### **Détail de l'action**

Actions à réaliser :

- Finaliser la démarche InTerLUD en cours d'élaboration et la mettre en œuvre



#### **Mise en œuvre**

Maitres d'Ouvrages et partenaires : LHSM, partenaires InTerLUD

Pilote : LHSM

Échéancier : 2024-2033

Coûts : 1 M€

Critères d'évaluation : mesures mises en œuvre

## B- Développer une offre de déplacement multimodale Favoriser l'essor des véhicules électriques

### *B19-Développer l'implantation des dispositifs de recharge de véhicules électriques sur le territoire*

#### **Objectifs**

La Communauté Urbaine a engagé différentes mesures en 2021 pour favoriser l'essor des véhicules électriques : Appel à Manifestation d'Intérêt Concurrentiel (AMIC) pour l'implantation et l'exploitation de bornes de recharge et réalisation d'un Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques (IRVE)

#### **Détail de l'action**

Actions à réaliser :

- Poursuivre les actions engagées dans le cadre de l'AMIC et du schéma directeur IRVE

#### **Mise en œuvre**

Maitres d'Ouvrages et partenaires : LHSM

Pilote : LHSM

Échéancier : 2024-2033

Coûts : 100 k€

Critères d'évaluation : nombre de bornes mises en place



### 4.3 - Agir efficacement sur les comportements pour maîtriser l'autosolisme

## C- Agir efficacement sur les comportements Aménager la voirie pour rééquilibrer les niveaux de service entre modes

### C1-Définir un plan de hiérarchisation du réseau viaire sur les zones agglomérées

#### Objectifs

Une refonte de la hiérarchisation de la voirie est nécessaire pour mener des mesures connexes (Cf. action « A1-Protéger les cœurs de quartier »).

#### Détail de l'action

Actions à réaliser :

- Définir un plan de hiérarchisation du réseau viaire sur les zones agglomérées (ville du Havre et autres communes) afin d'identifier le réseau structurant (qui supporte des liaisons inter-quartiers) et les voies de quartier (voies de desserte sans transit).
- En cherchant à réduire le linéaire de voies structurantes à son minimum indispensable et en tenant compte de l'action « A1-Pacification des cœurs de quartiers » (quartiers apaisés de 300 à 600 m de côté).

#### Mise en œuvre

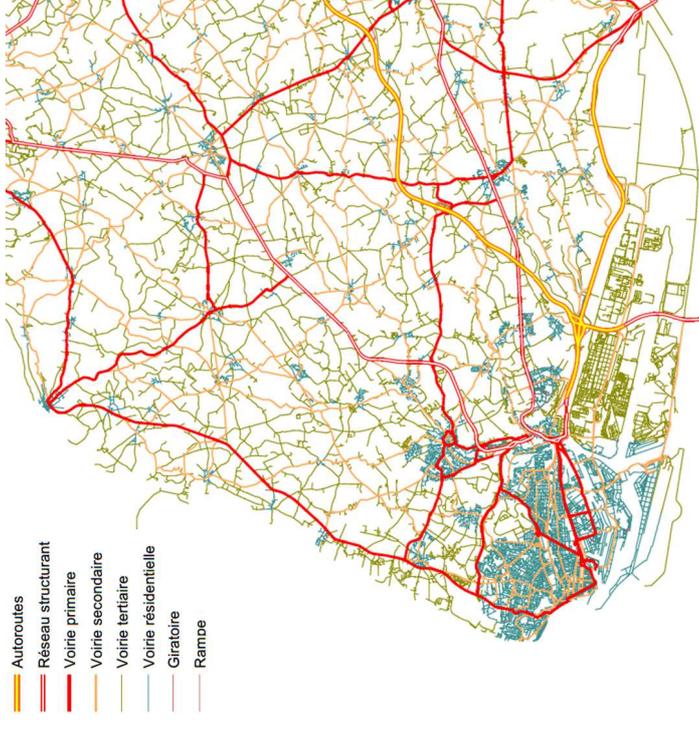
Maitres d'Ouvrages et partenaires : LHSM

Pilote : LHSM

Échéancier : 2024-2025

Coûts : 100 k€ (étude)

Critères d'évaluation : plan de hiérarchisation de la voirie



## C- Agir efficacement sur les comportements Aménager la voirie pour rééquilibrer les niveaux de service entre modes

### C2-Étudier l'opportunité/faisabilité de régulation du trafic aux entrées de l'agglomération centrale

#### Objectifs

La fluidité du trafic en accès à la ville-centre n'incite pas au report modal. Une régulation de ce trafic permettrait par ailleurs de réduire la pression automobile sur le centre-ville et de favoriser sa valorisation.

#### Détail de l'action

Actions à réaliser :

- Étudier l'opportunité/faisabilité d'une régulation du trafic aux entrées de l'agglomération centrale, au droit des parkings-relais.
- En fonction des conclusions de cette étude (impact, acceptabilité, ...) certaines mesures pourront être déployées.
- A coupler avec la réflexion sur les parkings-relais et sur l'étude de voies réservées au covoiturage.

#### Mise en œuvre

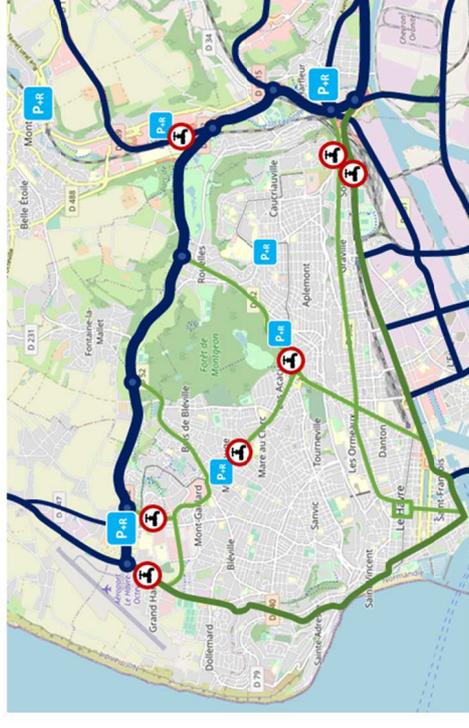
Maîtres d'Ouvrages et partenaires : LHSM

Pilote : LHSM

Échéancier : 2028-2029

Coûts : 100 k€ (étude)

Critères d'évaluation : conclusions de l'étude



Principe de régulation du trafic  
couplée à un développement des Parkings-relais

## C- Agir efficacement sur les comportements Aménager la voirie pour rééquilibrer les niveaux de service entre modes

### C3-Définir des règles pour l'aménagement courant de la voirie, cohérentes avec les objectifs du PDM

#### Objectifs

Le PDM fixe des objectifs en matière de répartition modale. Il est logique que les aménagements courants de voirie (requalification de secteurs, aménagements de carrefours, ...) intègrent ces objectifs.

#### Détail de l'action

Actions à réaliser : définir des standards/règles pour l'aménagement courant de la voirie et du stationnement :

- Dimensionnement de voirie intégrant une baisse de l'ordre de 20% du trafic automobile
- Affectation des espaces cohérente avec les objectifs de part modale (en moyenne, 50% automobile et 50% autres modes)
- Dimensionnement du stationnement vélo cohérent avec les objectifs de part modale (1 place vélo pour 4 à 5 places automobiles ; à renforcer sur l'agglomération centrale).

#### Mise en œuvre

Maîtres d'Ouvrages et partenaires : LHSM

Pilote : LHSM

Échéancier : 2024

Coûts : sans objet

Critères d'évaluation : standards d'aménagement de voirie



Profil « standard » d'une voie selon les objectifs du PDM

## C- Agir efficacement sur les comportements Aménager la voirie pour rééquilibrer les niveaux de service entre modes

### C4-Étudier une refonte du stationnement sur la ville-centre

#### Objectifs

Le stationnement à destination est un levier majeur du choix modal. Les conditions actuelles de stationnement sur la ville du Havre incitent peu au report modal (périmètre payant limité, abonnements en zone verte, parkings en ouvrage sous-occupés, ...)

#### Détail de l'action

Actions à réaliser : Lancer une étude de stationnement sur la Ville du Havre

- Enquête du stationnement sur voirie sur un périmètre élargi
- Analyse détaillée de l'usage des parkings en ouvrage
- Relevé de l'offre de stationnement privée
- Audit des indicateurs de contrôle/verbalisation/recettes
- Refonte de la réglementation (zonage, tarifs, ...)
- Possibilités de réduction de l'offre sur voirie et de mutualisation du stationnement public/privé

#### Mise en œuvre

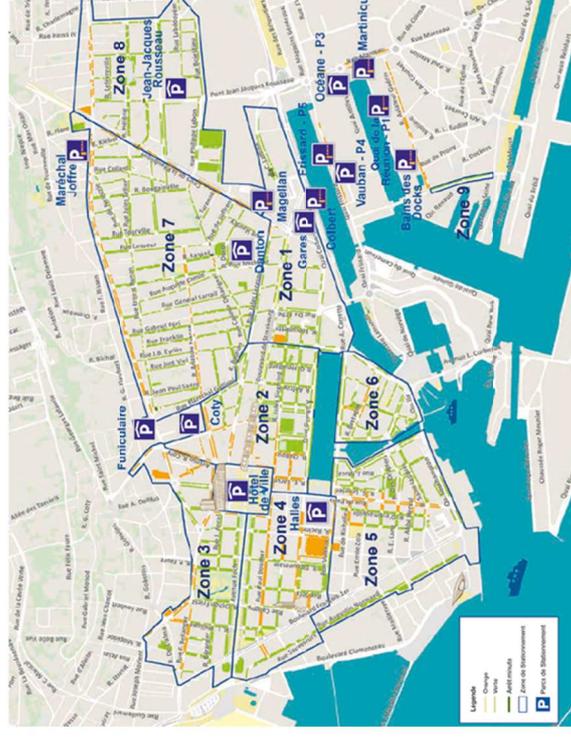
Maitres d'Ouvrages et partenaires : LHSM, Ville du Havre

Pilote : Ville du Havre

Échéancier : 2024-2025

Coûts : 100 k€ (étude)

Critères d'évaluation : refonte de la politique de stationnement de la Ville du Havre



Stationnement actuel sur le centre-ville du Havre

## C- Agir efficacement sur les comportements Aménager la voirie pour rééquilibrer les niveaux de service entre modes

### C5-Résoudre les difficultés de stationnement sur les communes périphériques

#### Objectifs

Les centres urbains de certaines communes périphériques souffrent de stationnement invasif, qui nuit à leur attractivité.

#### Détail de l'action

Actions à réaliser : Lancer des études de stationnement sur les communes concernées (Montivilliers, Harfleur, ...) afin de réduire les nuisances générées par le stationnement sur leurs centralités.



#### Mise en œuvre

Maîtres d'Ouvrages et partenaires : LHSM, Villes concernées

Pilote : LHSM

Échéancier : 2024-2025

Coûts : 100 k€ (étude)

Critères d'évaluation : conclusions des études



## C- Agir efficacement sur les comportements Aménager la voirie pour rééquilibrer les niveaux de service entre modes

### C6-Réviser la réglementation du stationnement privé dans le cadre du PLUi

#### Objectifs

Le PLU actuel de la ville du Havre prend en compte de manière minimale les secteurs desservis par le tramway (réduction de seuil limitée aux logements, absence de seuil maximal ; en contrepartie, les seuils minimum de stationnement sont relativement bas (1 place pour 200m<sup>2</sup> en zone UC)

#### Détail de l'action

Actions à réaliser :

- Réviser la réglementation du stationnement privé (plus particulièrement, la prise en compte des secteurs desservis par les transports collectifs structurants) dans le cadre de l'élaboration du PLUi.

#### Mise en œuvre

Maîtres d'Ouvrages et partenaires : LHSM

Pilote : LHSM

Échéancier : 2024-2025

Coûts : sans objet

Critères d'évaluation : réglementation du stationnement dans le PLUi

6. Bureaux	Tous les secteurs de toutes les zones, sauf les secteurs de la zone UC (comprenant les secteurs UCa, UCb, UCm, UCp, UCru1, UCru2 et UCs)	Tous les secteurs de la zone UC, sauf le secteur UCm (soit les secteurs UCa, UCb, UCp, UCru1, UCru2 et UCs)	Secteur UCm
1 place par 50 m <sup>2</sup> de surface de plancher au-delà des 300 premiers m <sup>2</sup> , et ce jusqu'à 1 000 m <sup>2</sup> de surface de plancher, et 1 emplacement pour 100 m <sup>2</sup> de surface de plancher au-delà des 1 000 premiers m <sup>2</sup> de surface de plancher	1 place par 200 m <sup>2</sup> de surface de plancher	1 place par 200 m <sup>2</sup> de surface de plancher.  La réduction du nombre de place de stationnement peut être admise, si le pétitionnaire fait preuve, compte tenu notamment de la nature des activités exercées, que ses besoins sont inférieurs à ceux qui résulteraient de l'application de la règle générale.	

Extrait du PLU de la ville du Havre

## C- Agir efficacement sur les comportements

*Informier et accompagner les usagers*

### C7-Développer le management de la mobilité

#### Objectifs

Le management de la mobilité est actuellement peu développé sur le territoire et on dénombre très peu de Plans De Mobilité Employeurs (PDME)

#### Détail de l'action

Actions à réaliser

- Accompagner les entreprises, administrations et lieux de formation pour la réalisation de PDME, PDMA et PDMS (démarchage, fourniture d'outils, assistance technique.
- Mettre en œuvre des campagnes de communication pour accompagner / annoncer les grands projets de transports (nouvelles lignes tramway, ZFE, ...) et de manière périodique, afin de créer une animation / dynamique sur la mobilité (journées sans voiture, défis mobilité, ...).

#### Mise en œuvre

Maitres d'Ouvrages et partenaires : LHSM, CCI

Pilote : LHSM

Échéancier : Action en continu

Coûts : sans objet (budget D1 - mise en œuvre du PDM)

Critères d'évaluation : nombre de PDME mis en œuvre



## C- Agir efficacement sur les comportements

### *Informers et accompagner les usagers*

#### **C8-Créer des pôles écomobilités**

##### **Objectifs**

L'information sur les transports se concentre aujourd'hui sur Internet. Pour certains publics, éloignés des outils informatiques, cette situation peut poser problème.

##### **Détail de l'action**

Actions à réaliser : Mettre en place des pôles écomobilités, lieux d'information, de conseil et d'assistance dédiés à la mobilité et aux transports : information sur l'offre de transports collectifs (LiA et Nomad), sur les offres alternatives existantes (covoiturage, services associatifs, ...), conseil et formations en déplacements, vente de titres, services vélo, ...

A intégrer aux maisons du territoire de St Romain et Criquetot, plus éventuellement un pôle central

##### **Mise en œuvre**

Maitres d'Ouvrages et partenaires : LHSM

Pilote : LHSM

Échéancier : 2026

Coûts : 600 k€

Critères d'évaluation : fréquentation des pôles écomobilités



## C- Agir efficacement sur les comportements

*Informier et accompagner les usagers*

### **C9-Développer les actions de formation en faveur d'une mobilité durable**

#### **Objectifs**

La formation peut être un vecteur de développement des mobilité durables. Il s'agit de poursuivre et développer les actions de formation actuellement menées par la collectivité (exemple vélo-école).

#### **Détail de l'action**

Actions à réaliser : Poursuivre et développer les actions de formation mises en place par la collectivité. Ces formations pourront concerner l'usage du vélo (vélo école), l'usage des transports collectifs, ...

#### **Mise en œuvre**

Maitres d'Ouvrages et partenaires : LHSM, Associations

Pilote : LHSM

Échéancier : 2024-2033

Coûts : 100 k€ sur 10 ans

Critères d'évaluation : volume de formations réalisées



## C- Agir efficacement sur les comportements

*Informier et accompagner les usagers*

### **C10- Poursuivre le travail partenarial avec le monde associatif**

#### **Objectifs**

Le travail collaboratif mené avec le monde associatif permet de garantir la bonne adéquation des actions menées avec les attentes des usagers.

#### **Détail de l'action**

Actions à réaliser : Poursuivre et développer le travail partenarial mené avec les associations d'usagers, de riverains, ... pour la mise en œuvre du Plan De Mobilité.

#### **Mise en œuvre**

Maîtres d'Ouvrages et partenaires : LHSM, Associations

Pilote : LHSM

Échéancier : 2024-2033

Coûts : sans objet

Critères d'évaluation : actions menées

## C- Agir efficacement sur les comportements

### Informers et accompagner les usagers

#### C11- Aider le développement de services associatifs de transport

##### Objectifs

Le monde associatif peut permettre de favoriser le développement d'une mobilité alternative et l'accès aux transports pour tous (en particulier dans les secteurs peu denses). Ces actions peuvent aussi être un outil d'insertion sociale.

##### Détail de l'action

- Actions à réaliser : Favoriser et aider le développement de services associatifs de transport
- Services associatifs de covoiturage, de transport à la demande, d'autopartage associatif, ...
  - Assistance technique, aide financière, prêt de locaux, ...

##### Mise en œuvre

Maitres d'Ouvrages et partenaires : LHSM, services associatifs de transport

Pilote : LHSM

Échéancier : 2024-2033

Coûts : 500 k€ sur 10 ans

Critères d'évaluation : développement des services associatifs de transport



#### 4.4 - Mettre en œuvre le Plan De Mobilité

### D- Mettre en œuvre le PDM

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

#### **D1- Assurer le suivi et la mise en œuvre du PDM**

##### **Objectifs**

Le pilotage et la mise en œuvre du Plan De Mobilité nécessiteront la mobilisation de ressources dédiées.

##### **Détail de l'action**

Actions à réaliser : Mettre en place un cadre organisationnel et les moyens permettant le suivi et la mise en œuvre du PDM

- Ressources affectées
- Planning de suivi, évaluation (points périodiques d'avancement)
- Intégration du PDM dans l'action courante de LHSM (participation / suivi des différents projets, ...)

##### **Mise en œuvre**

Maitres d'Ouvrages et partenaires : LHSM

Pilote : LHSM

Échéancier : Action en continu

Coûts : 600 k€ sur 10 ans

Critères d'évaluation : mise en œuvre et évaluation du PDM

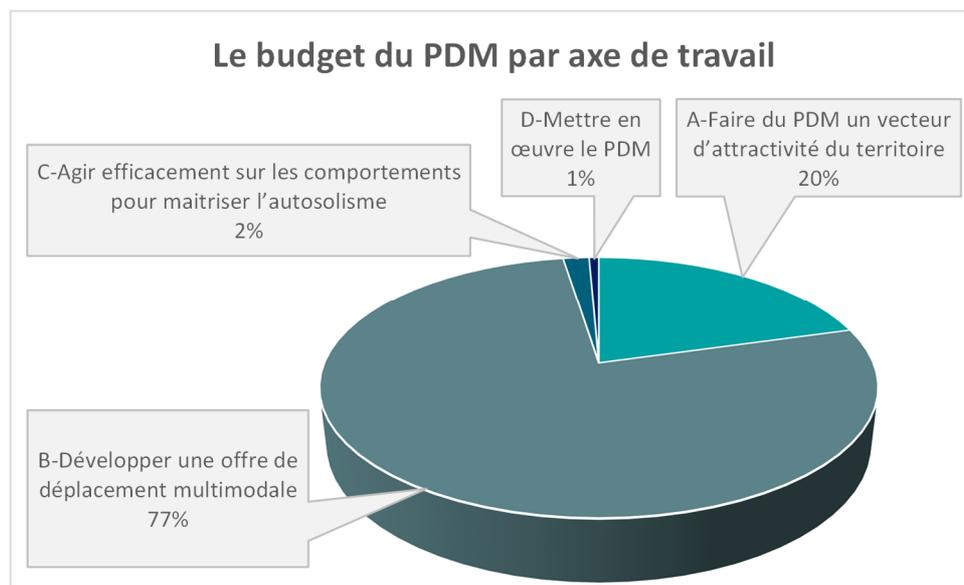


## 5 - LA MISE EN ŒUVRE DU PDM

### 5.1 - Le budget du PDM

Le budget du Plan De Mobilité sur la période 2024-2033 est estimé à 89.3 M€. Les principaux postes (représentant 92% du budget) sont :

- La mise en œuvre du schéma vélo (action B15) : 50 M€,
- Les mesures de pacification de la voirie (actions A1 & A2) : 17.5 M€,
- Le développement de continuités douces sur les communes rurales (action B14) : 6 M€,
- Le développement des parkings-relais (action B10) : 5.4 M€,
- L'intégration du covoiturage à l'offre de transport communautaire (action B6) : 3.7 M€.



On notera que ce budget n'inclut pas :

- L'aménagement de la gare du Havre (action A5) :
  - Budget non déterminé, maîtrise d'Ouvrage Région Normandie
- La valorisation du faisceau ferroviaire entre Montivilliers et Criquetot (action B3) :
  - Etude en cours,
- L'optimisation de la desserte des communes de seconde couronne (action B5) :
  - Dépendant de la future Délégation de Service Public des Transports Collectifs

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

<b>Développer la ville apaisée</b>	
A-1 Protéger les cœurs de quartier	17 500 K€
A-2 Développer les secteurs piétonniers	
A-3 Développer le dispositif « rues aux enfants, rues pour tous »	100 K€
<b>Favoriser la desserte interrégionale</b>	
A-4 Appuyer la mise en service de la LNPN	0 K€
A-5 Aménager la gare du Havre en vue de la nouvelle desserte tramway	ND
<b>Améliorer les déplacements touristiques</b>	
A-6 Faciliter la desserte en transports collectifs d'Étretat en saison touristique	100 K€
A-7 Améliorer les itinéraires de cyclotourisme	600 K€
A-8 Lancer une action dédiée aux déplacements touristiques	100 K€

## B-Développer une offre de déplacement multimodale

<b>Accompagner les réflexions sur le projet de ZFE sur le territoire</b>	
B-1 Étudier la faisabilité d'un service d'autopartage	200 K€
<b>Travailler spécifiquement la desserte multimodale de la ZIP</b>	
B-2 Mettre en œuvre un Plan De Mobilité Employeurs de secteur sur la ZIP	100 K€
<b>Profiter du développement du tramway pour créer une nouvelle dynamique en matière de transport</b>	
B-3 Valoriser le faisceau ferroviaire entre Montivilliers et Criquetot	ND
B-4 Mettre en œuvre les orientations du PDM dans la conception du projet tramway	0 K€
B-5 Optimiser la desserte des communes de seconde couronne dans le cadre du projet tramway	ND
<b>Intégrer pleinement le covoiturage à la politique de déplacements</b>	
B-6 Intégrer le covoiturage à l'offre de transport communautaire, en partenariat avec la Région	3 700 K€
B-7 Étudier l'opportunité/faisabilité de nouveaux services de covoiturage	300 K€
B-8 Développer les aires de covoiturage	1 500 K€
B-9 Étudier l'opportunité/faisabilité de voies réservées au covoiturage	100 K€
<b>Développer l'offre et l'usage des parkings-relais</b>	
B-10 Développer les parkings-relais	5 400 K€
<b>Améliorer la coordination entre les réseaux LiA et Nomad</b>	
B-11 Améliorer l'intégration tarifaire	0 K€
B-12 Optimiser la synergie entre services	0 K€
<b>Favoriser l'usage des modes actifs à l'intérieur de chaque commune</b>	
B-13 Mettre en œuvre des plans marche communaux	200 K€
B-14 Développer les continuités piétonnes sur les communes rurales	6 000 K€
B-15 Piloter/suivre la mise en œuvre du schéma vélo	50 000 K€
B-16 Accompagner la mise en œuvre du schéma cyclable d'études locales d'accessibilité cyclable	0 K€
<b>Intégrer les EDPM dans la politique de déplacements</b>	
B-17 Définir un plan d'actions dédié pour les Engins de Déplacements Personnels Motorisés	100 K€
<b>Favoriser le développement d'une logistique urbaine durable</b>	
B-18 Mettre en œuvre la démarche InTerLUD engagée par la collectivité	1 000 K€
<b>Favoriser l'essor des véhicules électriques</b>	
B-19 Développer l'implantation des dispositifs de recharge de véhicules électriques sur le territoire	100 K€

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

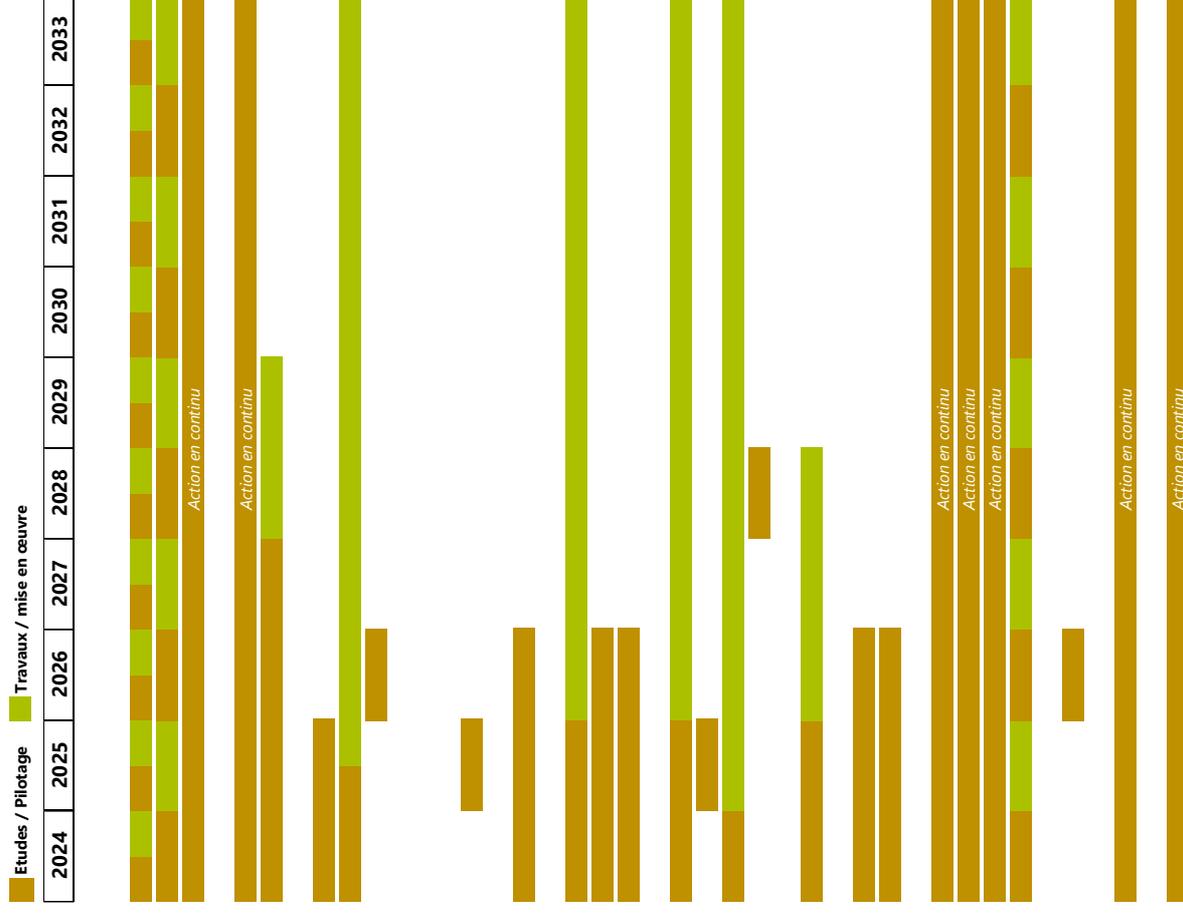
<b>Aménager la voirie pour rééquilibrer les niveaux de service entre modes</b>	
C-1 Définir un plan de hiérarchisation du réseau viaire	100 K€
C-2 Étudier l'opportunité de régulation du trafic aux entrées de l'agglomération centrale	100 K€
C-3 Définir des règles pour l'aménagement courant de la voirie cohérentes avec les objectifs du PDM	0 K€
C-4 Étudier une refonte du stationnement sur la ville-centre	100 K€
C-5 Résoudre les difficultés de stationnement sur les communes périphériques	100 K€
C-6 Réviser la réglementation du stationnement privé dans le cadre du PLUi	0 K€
<b>Informier et accompagner les usagers</b>	
C-7 Développer le management de la mobilité	0 K€
C-8 Créer des pôles écomobilités	600 K€
C-9 Développer les actions de formation en faveur d'une mobilité durable	100 K€
C-10 Poursuivre le travail partenarial avec le monde associatif	0 K€
C-11 Aider le développement de services associatifs de transport	500 K€

## D-Mettre en œuvre le PDM

<b>Donner les moyens à la collectivité de suivre et mettre en œuvre le Plan De Mobilité</b>	
D-1 Assurer le suivi et la mise en œuvre du PDM	600 K€

<b>Budget total 2024-2033</b>	<b>89 300 K€</b>
<b>Budget annuel moyen</b>	<b>8 930 K€</b>

## 5.2 - Échéancier de mise en œuvre



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

#### Développer la ville apaisée

- A-1 Protéger les cœurs de quartier
- A-2 Développer les secteurs piétonniers
- A-3 Développer le dispositif « rues aux enfants, rues pour tous »

#### Favoriser la desserte interrégionale

- A-4 Appuyer la mise en service de la LNP
- A-5 Aménager la gare du Havre en vue de la nouvelle desserte tramway

#### Améliorer les déplacements touristiques

- A-6 Faciliter la desserte en transports collectifs d'Étretat en saison touristique
- A-7 Améliorer les itinéraires de cyclotourisme
- A-8 Lancer une action dédiée aux déplacements touristiques

### B-Développer une offre de déplacement multimodale

#### Accompagner les réflexions sur le projet de ZFE sur le territoire

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

#### Travailler spécifiquement la desserte multimodale de la ZIP

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

#### Profiter du développement du tramway pour créer une nouvelle dynamique en matière de transport

- B-3 Valoriser le faisceau Ferroviaire entre Montvilliers et Criquetot

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

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

#### Intégrer pleinement le covoiturage à la politique de déplacements

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

- B-7 Étudier l'opportunité/faisabilité de nouveaux services de covoiturage

- B-8 Développer les aires de covoiturage

- B-9 Étudier l'opportunité/faisabilité de voies réservées au covoiturage

#### Développer l'offre et l'usage des parkings-relais

- B-10 Développer les parkings-relais

#### Améliorer la coordination entre les réseaux LIA et Nomad

- B-11 Améliorer l'intégration tarifaire

- B-12 Optimiser la synergie entre services

#### Favoriser l'usage des modes actifs à l'intérieur de chaque commune

- B-13 Mettre en œuvre des plans marche communaux

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

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

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

#### Intégrer les EDPM dans la politique de déplacements

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

#### Favoriser le développement d'une logistique urbaine durable

- B-18 Mettre en œuvre la démarche InterLUD engagée par la collectivité

#### Favoriser l'essor des véhicules électriques

- B-19 Développer l'implantation des dispositifs de recharge de véhicules électriques sur le territoire

Etudes / Pilotage		Travaux / mise en œuvre									
2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033		

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

#### Aménager la voirie pour rééquilibrer les niveaux de service entre modes

- C-1 Définir un plan de hiérarchisation du réseau viaire
- C-2 Étudier l'opportunité de régulation du trafic aux entrées de l'agglomération centrale
- C-3 Définir des règles pour l'aménagement courant de la voirie cohérentes avec les objectifs du PDM
- C-4 Étudier une refonte du stationnement sur la ville-centre
- C-5 Résoudre les difficultés de stationnement sur les communes périphériques
- C-6 Réviser la réglementation du stationnement privé dans le cadre du PLUi

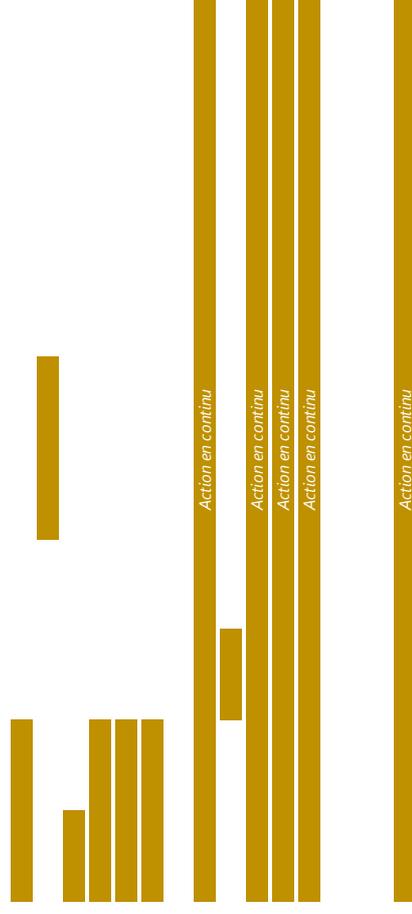
#### Informier et accompagner les usagers

- C-7 Développer le management de la mobilité
- C-8 Créer des pôles écomobilités
- C-9 Développer les actions de formation en faveur d'une mobilité durable
- C-10 Poursuivre le travail partenarial avec le monde associatif
- C-11 Aider le développement de services associatifs de transport

### D-Mettre en œuvre le PDM

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

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



## 6 - ANNEXE ACCESSIBILITE

### **Commission Intercommunale d'Accessibilité**

La Commission Intercommunale d'Accessibilité regroupe des représentants de la Communauté Urbaine, d'usagers et d'associations représentant les personnes en situation de handicap. Elle est consultée pour :

- Le suivi de la mise en œuvre du schéma directeur d'accessibilité des transports collectifs,
- L'amélioration de l'accessibilité des équipements communautaires recevant du public,
- Et d'une manière plus générale améliorer l'accessibilité des services de compétence communautaire.

La Communauté Urbaine ayant pris la compétence obligatoire voirie, ainsi que la compétence facultative relative à l'élaboration des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces public (PAVE), elle gère l'ensemble de la chaîne de mise en accessibilité de son territoire (mise en accessibilité des transports collectifs et de la voirie).

La création de la Communauté Urbaine le 1er janvier 2019 a entraîné la nécessité d'une refonte de la Commission Intercommunale d'Accessibilité. Ce travail est en cours, avec l'objectif d'une commission opérationnelle courant 2023.

### **Accessibilité des transports collectifs**

L'accessibilité des transports collectifs urbains repose sur l'élaboration et la mise en œuvre des Schémas Directeurs d'Accessibilité – Agendas d'Accessibilité Programmée (SD'AP).

La Communauté de l'Agglomération Havraise (Codah) avait élaboré son SD'AP en 2015 et sa mise en œuvre s'est terminée en 2018. La création de la Communauté Urbaine le 1er janvier 2019 a entraîné la nécessité de l'élaboration d'un nouveau SD'AP sur les 54 communes de la collectivité. La finalisation de ce programme est prévue en 2025.

On notera que le Plan De Mobilité propose différentes mesures visant à améliorer le management de la mobilité et l'information sur les transports (actions C7 à C11) ; celles-ci permettront, entre autres, de faciliter l'usage des transports par les publics en situation de handicap.

### **Accessibilité des espaces publics**

L'accessibilité des espaces publics repose sur l'élaboration et la mise en œuvre des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE). Ces documents précisent notamment les dispositions à mettre en œuvre pour rendre accessible les circulations piétonnes, les aires de stationnement, ...

En matière d'accessibilité des espaces publics, la Communauté Urbaine concentre actuellement son intervention sur la mise en œuvre du PAVE de la ville-centre (avec pour cible, une finalisation à l'horizon 2025), ainsi que la mise en œuvre des demandes locales sur les autres communes.

En parallèle, la Communauté Urbaine travaille à l'élaboration du PAVE intercommunal, dont la finalisation est programmée à l'horizon 2025.

On notera que le Plan De Mobilité propose différentes mesures d'aménagement des espaces publics propices à une amélioration de l'accessibilité (actions A1 et A2 en particulier).





[lehavreseinemetropole.fr](http://lehavreseinemetropole.fr)