

# PLAN DE MOBILITÉ

JUIN 2024

**LE  
HAVRE  
SEINE**  
MÉTROPOLE



# SOMMAIRE

---

<b>1 - PREAMBULE.....</b>	<b>5</b>
1.1 - Qu'est-ce qu'un Plan De Mobilité.....	5
1.2 - Le périmètre du Plan De Mobilité.....	6
1.3 - Période de validité du Plan De Mobilité .....	6
1.4 - Quelques notions juridiques à prendre en compte.....	7
1.4.1 - Les documents avec lesquels le PDM doit être compatible.....	7
1.4.2 - Les documents et mesures qui doivent être compatibles avec le PDM .....	7
1.5 - Calendrier d'élaboration du Plan De Mobilité.....	8
<b>2 - COMMENT SE DEPLACE-T-ON SUR LE TERRITOIRE ?.....</b>	<b>9</b>
2.1 - Mobilité quotidienne .....	9
2.1.1 - Environ 1 million de déplacements quotidiens sur la Communauté Urbaine.....	9
2.1.2 - Une répartition modale des déplacements relativement standard .....	10
2.1.3 - Le poids des déplacements internes à chaque commune .....	11
2.2 - Le Plan De Déplacements Urbains de la CODAH (2013).....	12
<b>3 - LA STRATEGIE DU PDM.....</b>	<b>15</b>
3.1 - Les enjeux du Plan De Mobilité.....	15
3.2 - Les orientations du Plan De Mobilité .....	16
3.2.1 - Une ambition de maîtrise des flux automobiles portée par la SNBC.....	16
3.2.2 - 4 axes de travail pour répondre aux enjeux territoriaux .....	17
<b>4 - LE PLAN D' ACTIONS DU PDM.....</b>	<b>19</b>
4.1 - Faire du PDM un vecteur d'attractivité du territoire .....	21
4.2 - Développer une offre de déplacement multimodale .....	29
4.3 - Agir efficacement sur les comportements pour maîtriser l'autosolisme .....	48
4.4 - Mettre en œuvre le Plan De Mobilité .....	59
<b>5 - LA MISE EN ŒUVRE DU PDM .....</b>	<b>60</b>
5.1 - Le budget du PDM.....	60
5.2 - Échéancier de mise en œuvre .....	62
<b>6 - ANNEXE ACCESSIBILITE .....</b>	<b>64</b>
<b>7 - AUTRES ANNEXES.....</b>	<b>92</b>
7.1 - Notice pour le suivi et l'évaluation du Plan De Mobilité.....	92
7.1.1 - Suivi des objectifs de parts modales .....	92
7.1.2 - Suivi des actions .....	92
7.2 - Précisions concernant les différentes études prévues au PDM .....	98
7.3 - Précisions relatives au schéma vélo.....	103
7.4 - Précisions relatives à la démarche InTerLUD .....	109

<b>7.6 - Précisions relatives au schéma directeur IRVE .....</b>	<b>110</b>
<b>7.7 - Avis de la Commission d'enquête et recommandations .....</b>	<b>111</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 en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la **protection de l'environnement et de la santé**, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux ;
- Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, dont l'amélioration de l'accès aux services de **mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux** et des **quartiers prioritaires** de la politique de la ville ainsi que des **personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite** ;
- L'amélioration de la **sécurité de tous les déplacements**, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un **partage de la voirie** équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le 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** terrestres à moteur ;
- Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de **la bicyclette et la marche à pied** ;
- L'amélioration de l'usage du **réseau principal de voirie** dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son **affectation entre les différents modes** de transport et des mesures **d'information sur la circulation** ;
- L'organisation du **stationnement** sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, de véhicules ou de modalités de transport, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage créé en application des articles L. 1231-15 ou L. 1241-1 ou bénéficiant du label " autopartage " ;
- La localisation des **parcs de rabattement** à proximité des gares ou aux entrées de villes, le nombre de places de stationnement de ces parcs, en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics réguliers de personnes du territoire couvert par le plan de mobilité, et la mise en place de **stationnements sécurisés pour les vélos** et engins de déplacement personnel ;
- L'organisation des conditions **d'approvisionnement de l'agglomération** nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant la préservation, le développement et l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que

routières et en précisant la localisation des infrastructures et équipements à venir, dans une perspective multimodale ;

- L'amélioration des **mobilités quotidiennes des personnels** des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social portant sur les sujets mentionnés au 8° de l'article L. 2242-17 du code du travail, à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air ;
- L'amélioration des **mobilités quotidiennes des élèves** et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ;
- L'amélioration des conditions de franchissement des **passages à niveau**, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire ;
- L'organisation d'une **tarification et d'une billettique intégrées** pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;
- La réalisation, la configuration et la localisation **d'infrastructures de charge** destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif tel que précisé à l'article 39 decies A du code général des impôts. Le plan de mobilité peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables mentionné à l'article L. 353-5 du code de l'énergie.

## 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 2024. 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),
- Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération lorsque celui-ci existe.

### 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.

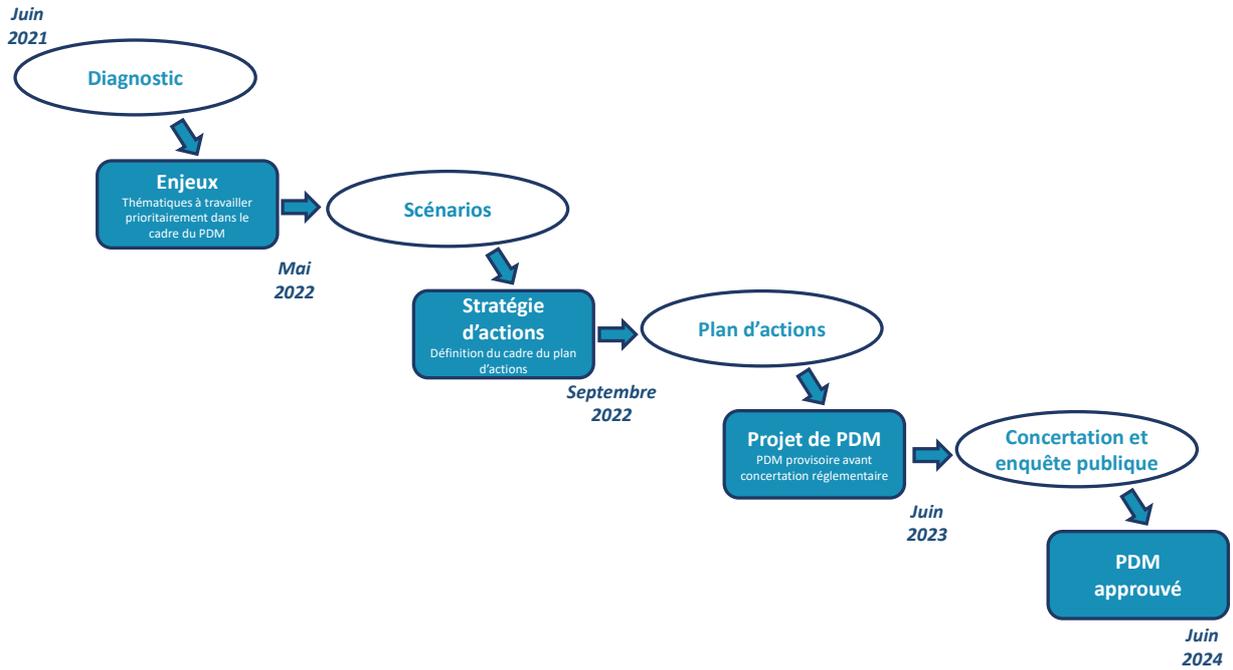
#### 1.4.2.1 - Notions de compatibilité et de conformité

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 ?

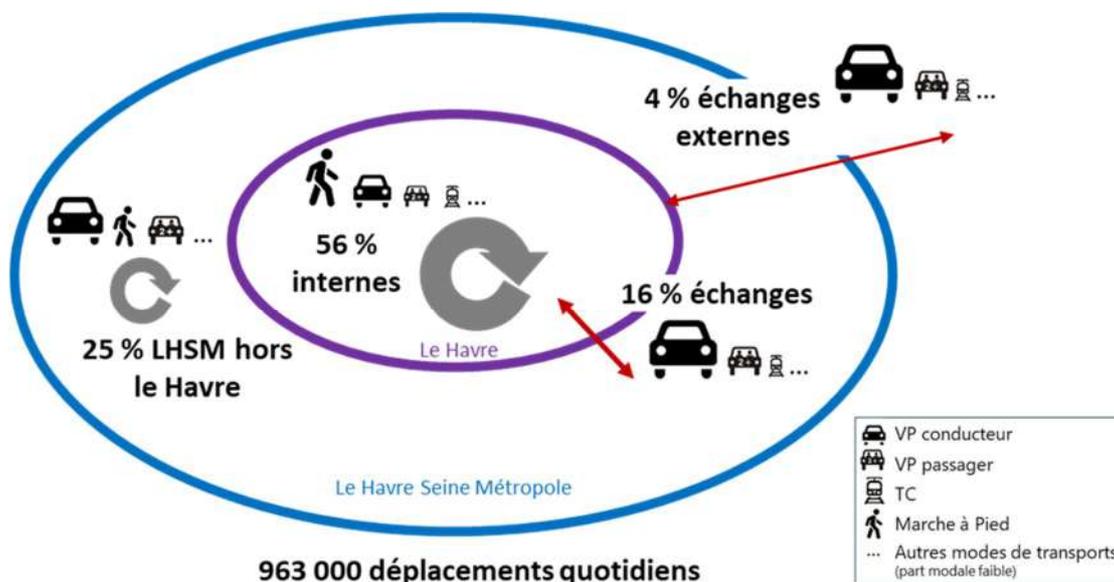
Nota : les éléments présentés ci-après constituent un résumé succinct du diagnostic mené pour l'élaboration du Plan De Mobilité. Le diagnostic détaillé fait l'objet d'un document séparé.

### 2.1 - Mobilité quotidienne

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

Les habitants des 54 communes de la Communauté Urbaine réalisent quotidiennement **963 000 déplacements**<sup>1</sup> :

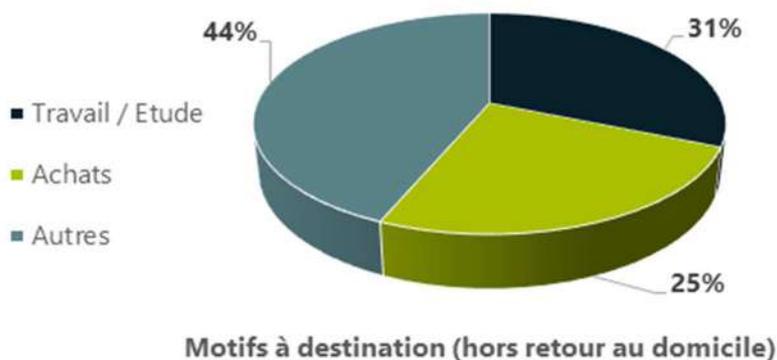
- **56% à l'intérieur de la ville du Havre** (qui regroupe, pour mémoire, 63% de la population),
  - Ces déplacements sont majoritairement réalisés à pied (45%) et, dans une moindre mesure, au volant de sa voiture (29%),
- **25% à l'extérieur de la ville du Havre**
  - Pour moitié au volant de sa voiture (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 résultats présentés dans ce chapitre concernent les déplacements des habitants des 54 communes de la Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole.

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, ...).



## 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.

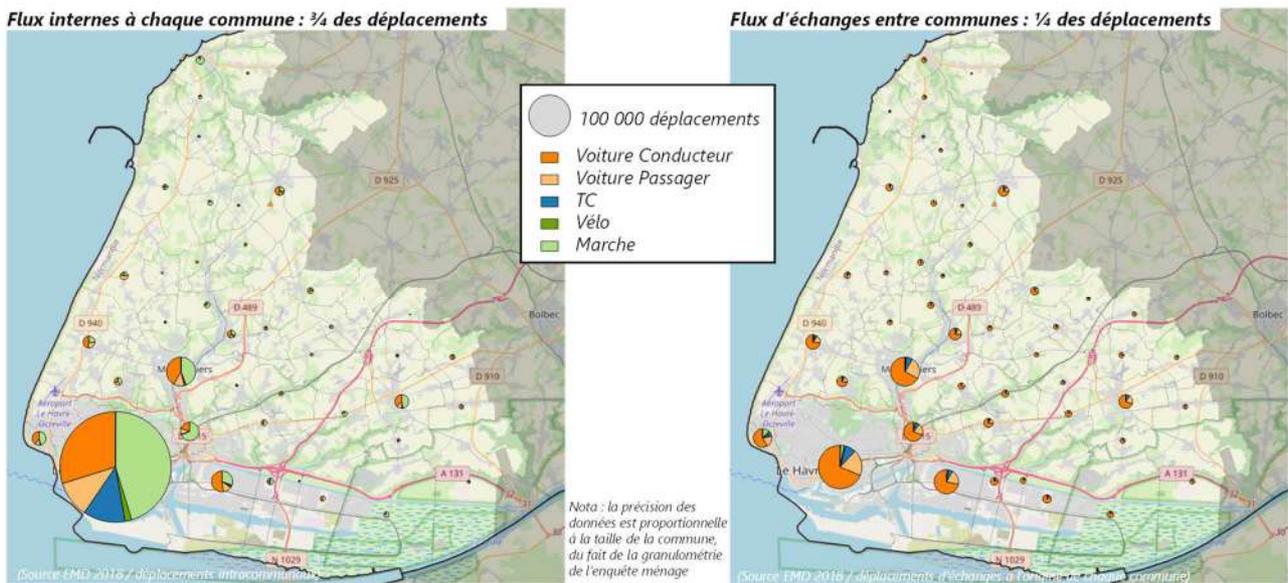
Parts modales	Année	Habitants	VP Conducteur & Moto	VP Passager	TC	Vélo	Marche	Autres	TOTAL
									
Lorient	2016	210 000	59%		6%	3%	31%	1%	100%
Dijon	2016	254 000	42%	11%	13%	1%	32%	1%	100%
Nîmes	2015	258 000	51%	14%	7%	1%	27%	0%	100%
<b>Le Havre</b>	<b>2018</b>	<b>269 000</b>	<b>43%</b>	<b>14%</b>	<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
							
Total LHSM	69%	19%	7%	1%	3%	1%	100%
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 (17 communes). 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 A 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

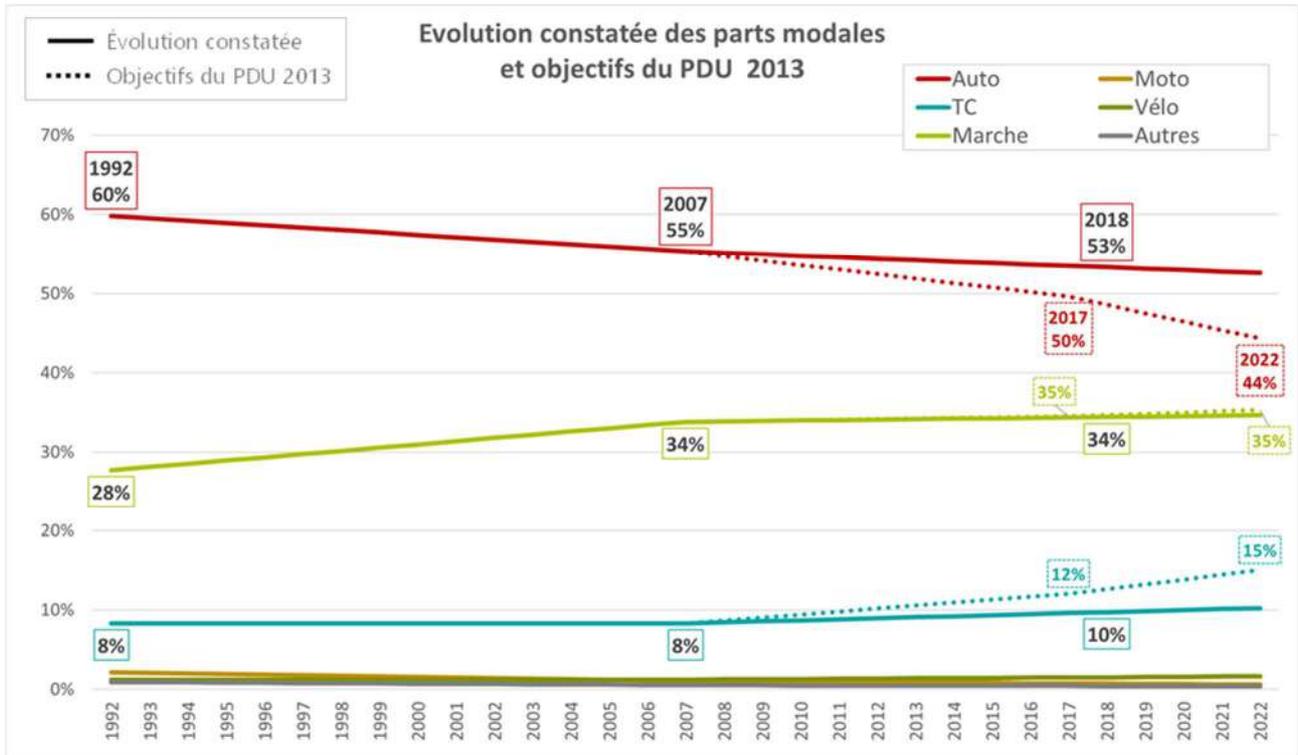
État d'avancement des actions

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 des habitants des 17 communes de la Codah <sup>2</sup> :

- 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.



<sup>2</sup> Les résultats présentés ici ne concernent que les habitants des 17 communes de l'ex-Communauté Urbaine du Havre (Codah)

## 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.

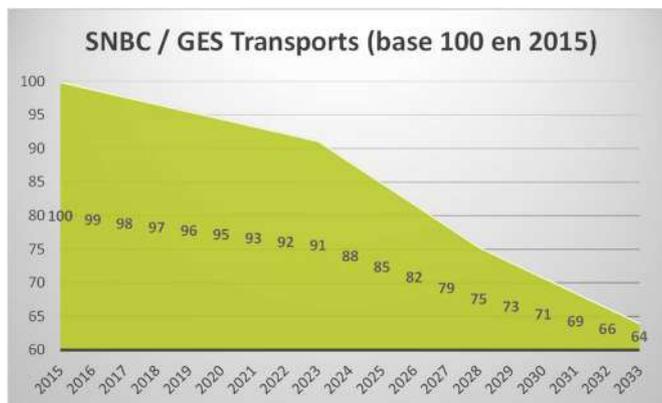
#### ■ Agir efficacement sur les comportements pour maîtriser l'autosolisme

- 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)			
	2018	100	100	100
<b>Emissions unitaires</b>	-18%	82	-18%	82
<b>Evol. Socio-économique</b>	-4%	79	0%	82
<b>Trafic automobile</b>	-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. Pour la mise en œuvre de ces actions la Communauté urbaine sera vigilante à leur impact et, en particulier :

- Aux nuisances sonores ; à ce titre les actions du PDM pourront être prises en compte dans le cadre des études d'impact de chaque opération, ainsi que dans le futur Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la Collectivité,
- À l'intégration urbaine, naturelle et paysagère des mesures mises 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 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, la sécurité routière 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 PLUi, 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

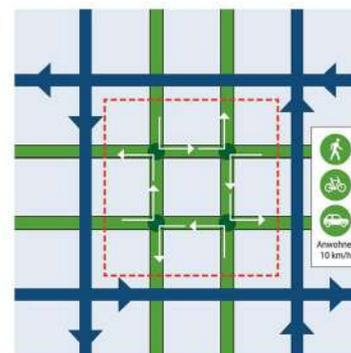
Maitres d'Ouvrages et partenaires : LHSM, Communes

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 « supermanzanas » 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 / hectare / mois)
1	Bordeaux Ste-Catherine Haut	278 000
2	Toulouse Alsace-Lorraine	214 000
3	Lyon Cordeliers	168 000
4	Nice Jean-Médécin Sud	133 000
5	Lille Grand'Place - Rihour	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



## 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**

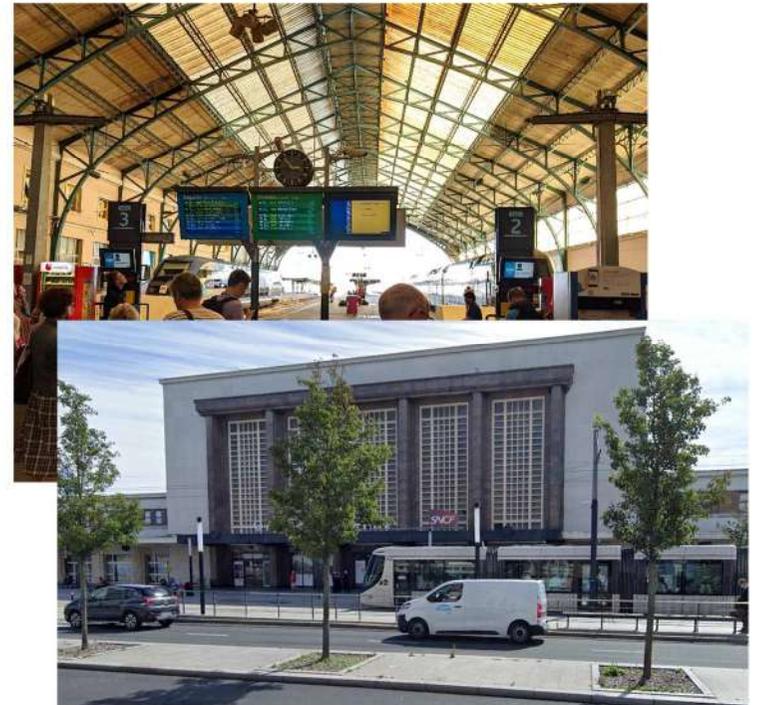
Maitres d'Ouvrages et partenaires : LHSM, Région, SNCF Gares & connexions

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, ...)

*(détail en annexe)*

##### 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 (Vélo maritime 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
- ...

*(détail en annexe)*

##### Mise en œuvre

Maitres 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

*(détail en annexe)*

##### **Mise en œuvre**

Maitres 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 Industrielle 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

*(détail en annexe)*

#### 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 ; conclusions attendues courant 2024 (à noter que le schéma vélo prévoit la réalisation d'une continuité cyclable sur cet itinéraire)*

#### **Mise en œuvre**

Maitres d'Ouvrages et partenaires : LHSM

Pilote : LHSM

Échéancier : 2023-2033

Coûts : sans objet (budget B15-Schéma vélo)

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

Maitres 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

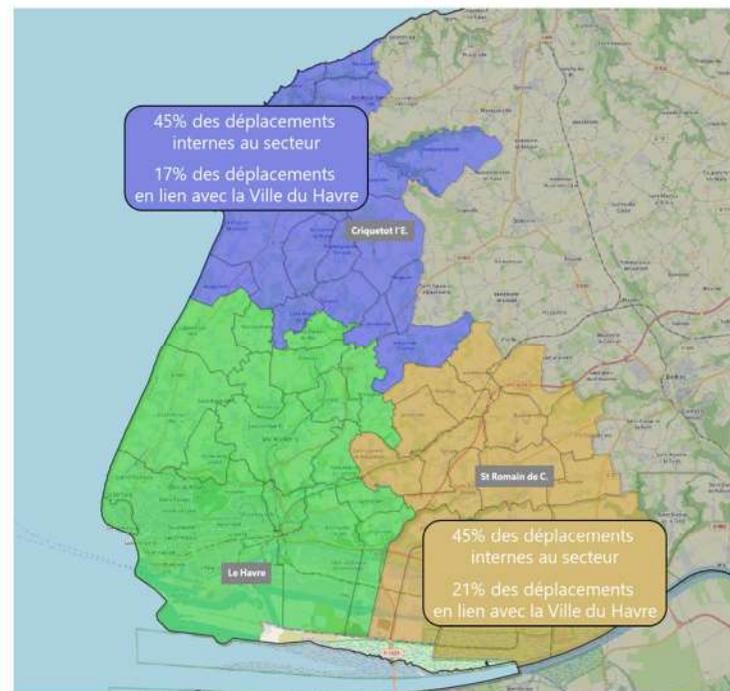
Maitres d'Ouvrages et partenaires : LHSM

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 », ...)
- ...

(détail en annexe)



#### Mise en œuvre

Maitres 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**

Maitres 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 »)

*(détail en annexe)*

##### Mise en œuvre

Maitres 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

Maitres 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*

### *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



## B- Développer une offre de déplacement multimodale

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

### B13-Mettre en œuvre des plans marche communaux

#### Objectifs

Le PDM vise à conforter l'usage des modes actifs et leur sécurité, en particulier pour les déplacements intracommunaux

#### Détail de l'action

Actions à réaliser : Mettre en œuvre des « plans marche » dans chaque commune

- Études communales, voire par quartier sur la ville du Havre (rayon d'action de la marche = 300 m à 1000 m)
- Différentes modalités envisageables (études techniques globales, à l'échelle de chaque commune ou études participatives, de co-construction avec les habitants)
- Démarche à mettre en relation avec les plans de mise en accessibilité de la voirie

(détail en annexe)

#### Mise en œuvre

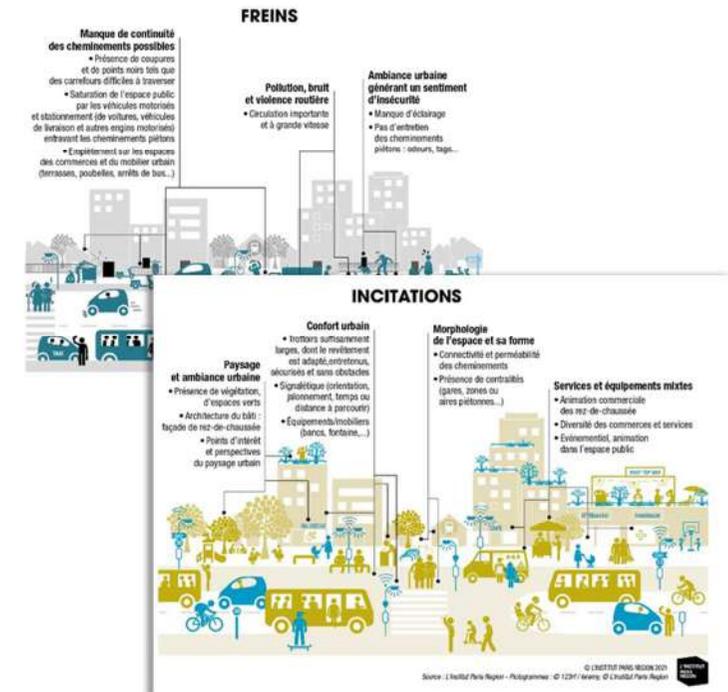
Maitres d'Ouvrages et partenaires : LHSM, Communes, habitants

Pilote : LHSM

Échéancier : 2024-2033

Coûts : 200 k€ (études)

Critères d'évaluation : déploiement des plans marche sur le territoire



## **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**

Maitres 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

(détail du schéma vélo en annexe)

#### Mise en œuvre

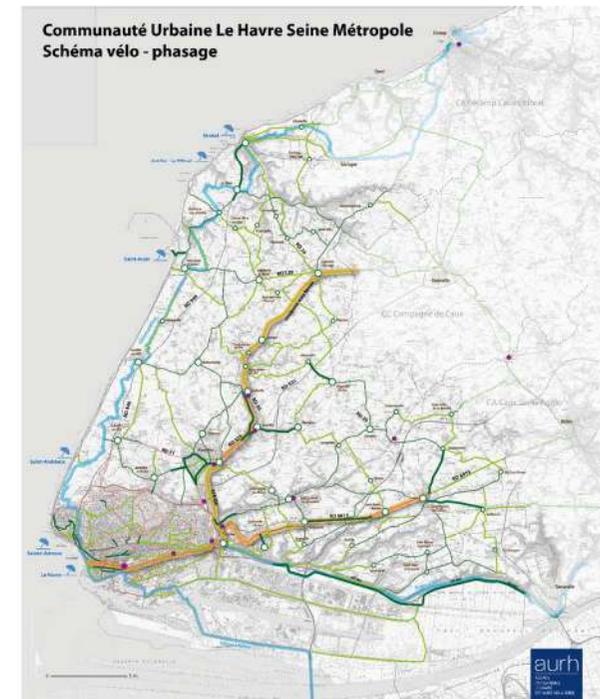
Maitres d'Ouvrages et partenaires : LHSM

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 et à la sécurité des cyclistes 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

*(détail en annexe)*

#### 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 engagé 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

*(détail en annexe)*

#### **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

*(détail en annexe)*

#### **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).

*(détail en annexe)*

##### Mise en œuvre

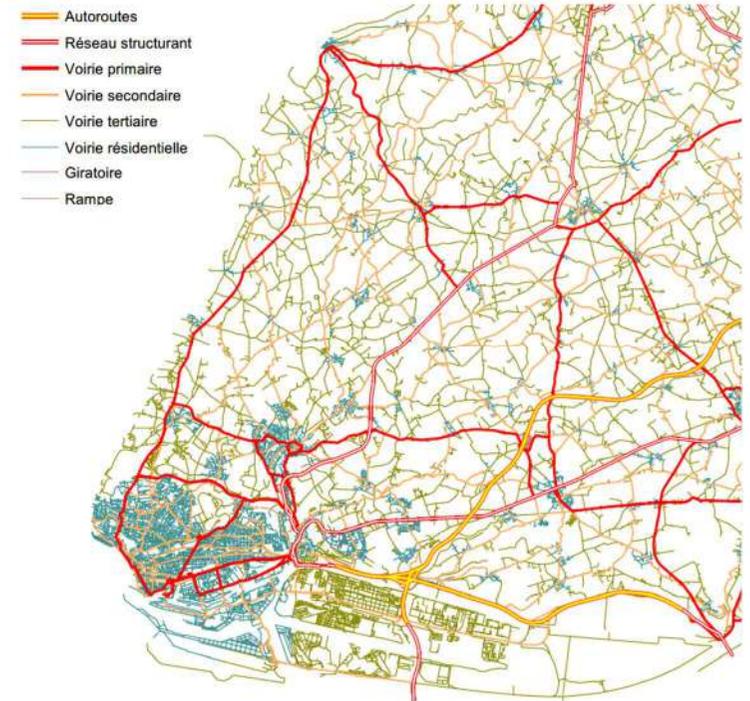
Maitres d'Ouvrages et partenaires : LHSM

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.

*(détail en annexe)*

#### Mise en œuvre

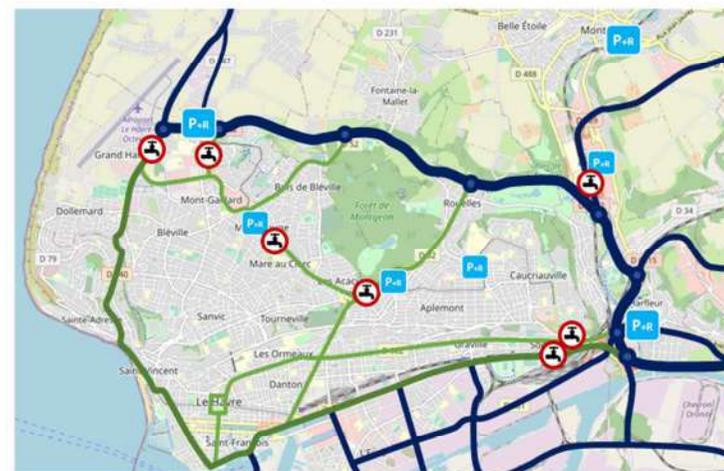
Maitres d'Ouvrages et partenaires : LHSM

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 sur l'ensemble des communes du territoire :

- 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

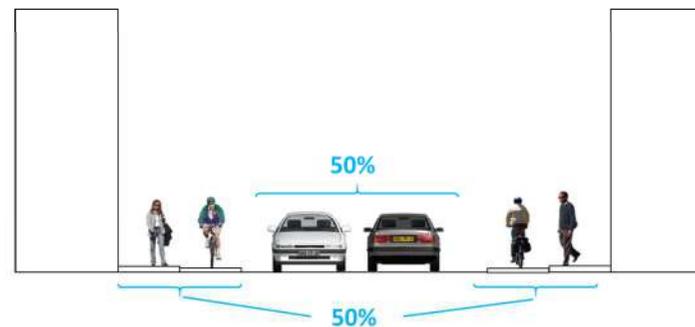
Maitres d'Ouvrages et partenaires : LHSM

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 privative
- 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

(détail en annexe)

##### 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.

*(détail en annexe)*

##### Mise en œuvre

Maitres 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 minimums 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

Maitres 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

### *Informers 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

### *Informers 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 ou du covoiturage, ...

##### **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

### *Informers 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**

Maitres 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

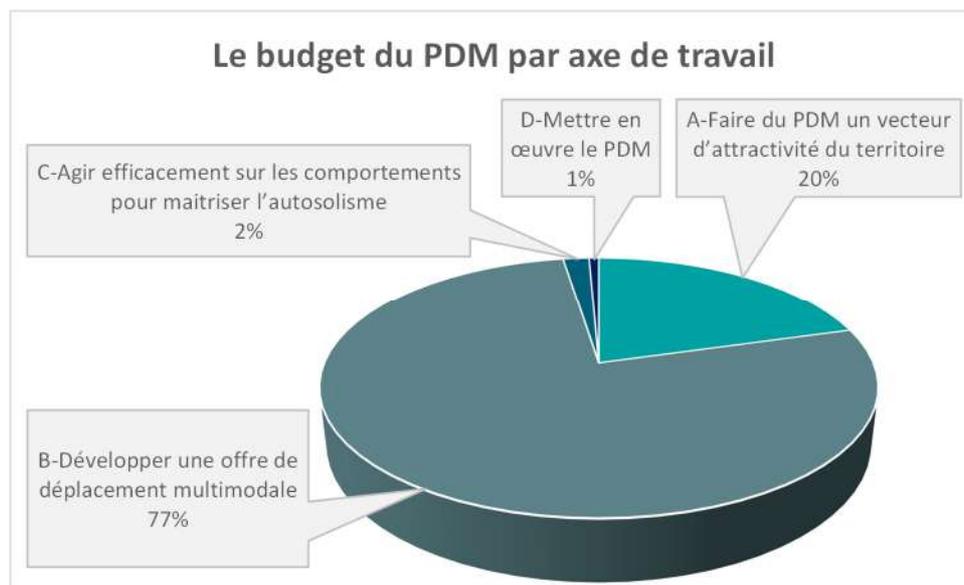


## 5 - LA MISE EN ŒUVRE DU PDM

### 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) :
  - Étude 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 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

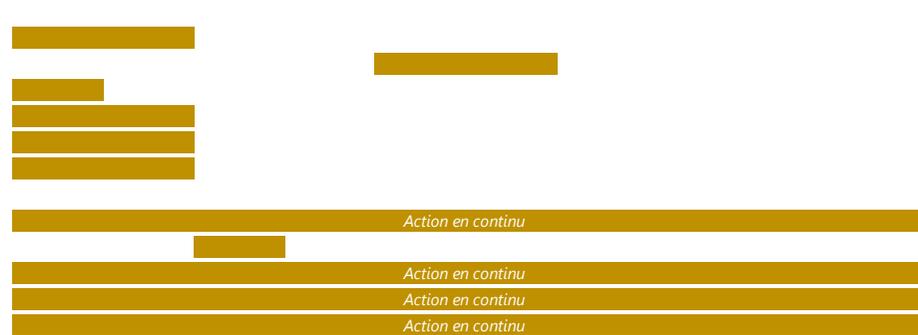
- B-19 Développer l'implantation des dispositifs de recharge de véhicules électriques sur le territoire



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

**C-Agir efficacement sur les comportements pour maitriser 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 aux Personnes Handicapées (CIAPH). La première Commission Intercommunale s'est ainsi tenue le 15 juin 2023.

### 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 accessibles les circulations piétonnes, les aires de stationnement, ...

La Communauté urbaine détient les deux compétences « création, aménagement et entretien de la voirie » et « élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics », ce qui lui confère la possibilité d'élaborer un document de programmation de travaux d'accessibilité des espaces publics (le PAVE) sur l'ensemble des voiries qui la composent.

Ainsi, la Communauté urbaine va engager, durant l'année 2024, un travail de co-construction avec les acteurs qui font l'accessibilité pour élaborer une programmation de travaux d'accessibilité à l'échelle du territoire.

C'est un travail qui nécessite plusieurs étapes avec une élaboration sur plusieurs mois :

- Définir les cheminements piétons prioritaires à rendre accessibles, en lien avec les communes ;
- Les décrire par le biais d'un diagnostic où les obstacles aux déplacements des PMR seront relevés ;
- Définir les solutions techniques à mettre en œuvre pour résoudre ces problèmes et en évaluer les coûts ;
- Programmer les travaux dans le temps.

À noter que depuis la création de la Communauté urbaine jusqu'à ce jour, les actions en matière d'accessibilité de la voirie ont porté sur la finalisation du PAVE de la ville du Havre, ainsi que la prise en compte des déplacements des PMR dans le cadre des grands projets de voirie sur l'ensemble de la Communauté urbaine, mais également lors des travaux d'entretien et de maintenance d'espace public dans les communes.

Sur ce sujet, 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).

## **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.

Sur ce sujet, on notera par ailleurs 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.

Le document ci-après présente l'avancement à date du SD'AP de la Communauté Urbaine à fin 2023. Un nouveau contrat de délégation de service public a été conclu avec Transdev pour la période 2024-2030. .

## 3. SERVICES DE TRANSPORTS COLLECTIFS ET INTERMODALITÉ

Le transport constitue l'un des maillons essentiels de la chaîne du déplacement et a fait l'objet d'une attention particulière dans le cadre de la loi du 11 février 2005 avec l'obligation de planifier au travers des schémas directeurs d'accessibilité, et d'assurer la mise en accessibilité de la totalité des services de transport.

### 3.1. Présentation du réseau LiA

Le réseau LiA de l'agglomération Havraise appartient à la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, en partenariat étroit avec l'exploitant du réseau LiA, « Transdev Le Havre », à travers une convention de délégation de service public conclue pour une durée de 6 ans (2018-2023).

Le réseau propose une offre de transport multimodale :

#### 2 lignes de tramway : A (La Plage ↔ Grand Hameau) et B (La Plage ↔ Pré-Fleuri)

Lancé le 12 décembre 2012 et certifié NF Service par l'AFNOR depuis 2015, le tramway est composé de deux lignes A et B assurant la desserte de la ville basse du Havre jusqu'aux quartiers de Mont-Gaillard et Caucriauville situés en ville haute.



Le tramway en chiffres :

- 22 rames accessibles aux personnes à mobilité réduite,
- 46 stations 100% accessibles aux personnes à mobilité réduite,
- 27 Distributeurs Automatiques de Titres répartis aux différentes stations et parkings relais,



- 13km de voie,
- Un passage toutes les 4mn en ville basse et toutes les 8 mn en ville haute en période scolaire.

### 21 lignes de bus

- 5 lignes essentielles circulant de 5h à 0h30 dont 1 ligne Chrono dénommée « ligne C2 ChronoLiA » qui est une ligne à haut niveau de service disposant d'équipements optimisant le confort, la régularité et la rapidité : passage d'un bus toutes les 8 minutes en journée, priorité aux feux, arrêts 100% accessibles aux personnes à mobilité réduite, panneaux d'informations voyageurs aux arrêts...
- 16 lignes principales circulant de 5h30 à 22h30 selon les lignes.

**12 lignes de bus complémentaires** : à destination des établissements scolaires et ESAT.

### Le funiculaire

Le Funiculaire relie la "ville haute", rue Félix Faure à proximité du lycée Claude Monet, et la "ville basse" du Havre, place Thiers.

Moyen de transport emblématique de la ville, le funiculaire a été mis en service pour la première fois au XIXème siècle. Fonctionnant initialement à la vapeur puis à l'électricité, il est fortement endommagé à la seconde guerre mondiale. Réparé et remis en service en 1950, le funiculaire



est fermé en 1969 par une commission de sécurité puis réouvre en 1972 avec de nouvelles cabines sur pneus.

En 2021, les voitures extérieures sont rénovées : nouveau design extérieur, poste de conduite modernisé et nouvel aménagement intérieur, pour un montant total de 800 000€.

Le funiculaire en chiffres :

- 343 mètres de longueur de ligne et 77 mètres de dénivelé,

- 2 stations : station haute rue Félix Faure à proximité du lycée Claude Monet, et station basse place Thiers,
- 3 minutes de trajet entre les deux stations,
- 400 000 voyageurs transportés chaque année.

#### **Le service de transport à la demande : FiLBus**

FiLBus est un service de transport à la demande collectif, qui permet de se déplacer d'arrêt en arrêt, dans les différentes communes de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole. Divisé en 3 zones, le territoire est desservi par des véhicules identifiables, qui circulent du lundi au vendredi de 8h30 à 18h30 et le samedi de 8h30 à 17h30.

#### **Le service de transport des personnes à mobilité réduite : MobiFil**

MobiFil est un service de transport collectif à la demande adapté et réservé aux personnes ayant un handicap qui les empêche de prendre le bus, le car ou le tramway. MobiFil permet de se déplacer sur toutes les communes de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole.



Le conducteur aide le voyageur à monter et à descendre du véhicule. La prise en charge se fait au niveau du trottoir (ou au niveau d'un autre lieu accessible sur la voie publique). Si le voyageur manque d'autonomie, un accompagnateur doit obligatoirement être présent lors du transport. Les chiens guides ou d'assistance sont acceptés dans les véhicules MobiFil.

#### **Le service de nuit à la demande toute l'année : LiA de Nuit**

C'est un service de transport sur réservation fonctionnant 7j/7 de 0h30 à 5h00 et jusqu'à 6h15 le dimanche matin, fonctionnant dans les communes du Havre, Fontaine-la-Mallet, Gainneville, Gonfreville-l'Orcher, Harfleur, Montivilliers, Octeville-sur-Mer et Sainte-Adresse.

#### **La desserte innovante de la Zone Industrielle et Portuaire : FlexiLiA**

FlexiLiA est un service de transport à la demande desservant les entreprises de la Zone Industrielle et Portuaire de la Communauté urbaine. Service composé de 3 lignes régulières se transformant en desserte à la demande Desserte de la totalité de la ZIP du Havre jusqu'à Saint-Vigor-d'Ymonville, du lundi au vendredi (sauf jours fériés) toute l'année de 5h à 22h.

### La ligne de train à tarification urbaine, exploitée par la SNCF : la LER

La LER est une ligne TER de la SNCF reliant Rolleville à la gare du Havre en 20 minutes. Elle est accessible avec les titres de transport LiA et assure la desserte des centres-bourgs de Rolleville, Epouville, Montivilliers et d'Harfleur, de l'Hôpital Jacques Monod, des quartiers de Graille et Soquence, de la Gare du Havre. La LER (TER) circule du lundi au dimanche ainsi que les jours fériés.



### Le service de location de vélos : LiAvélos

5 types de vélos sont proposés en location à la journée, au mois ou à l'année : vélo standard, vélo à assistance électrique, vélo pliant, vélo cargo, vélo tandem. 14 parcs à vélos sécurisés LiA sont disponibles pour le stockage des vélos.

### 2 parkings relais (P+R)

En complément du réseau de transport, LiA propose 2 Parkings Relais situés en ville haute permettant de stationner gratuitement le véhicule en périphérie de l'agglomération Havraise et de rejoindre le centre-ville du Havre en transports en commun :

- Le Parking Relais Grand Hameau (135 places), situé au terminus du Tramway Ligne A, près de l'hôpital de l'Estuaire ;
- Le Parking Relais Schuman (40 places), situé à Caucriauville à proximité du lycée Robert Schuman.

Les Parkings Relais sont gratuits pour les personnes disposant d'un titre de transport LiA validé dans la journée sur le réseau LiA.

## 3.2. État d'avancement du schéma directeur d'accessibilité des arrêts de bus

### 3.2.1. Un nouveau schéma directeur sur le territoire LHSM

Avant le 1er janvier 2019, la CODAH (COmmunauté De l'Agglomération Havraise) était l'autorité organisatrice des transports urbains à l'intérieur de son ressort territorial. Un programme d'actions avait été validé en novembre 2008 dans le cadre du Schéma Directeur d'Accessibilité, revu fin 2012 suite à la restructuration du réseau de bus en raison de l'arrivée du tramway dans l'agglomération havraise en décembre 2012. Suite à l'ordonnance du 26 septembre 2014, la CODAH a établi son Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée (SD'AP), et approuvé par le Conseil Communautaire qui s'est réuni le 4 octobre 2015. Le programme du SD'AP a été déployé sur 3 ans à partir de 2016 afin d'aménager les 76 arrêts prioritaires identifiés. Cette programmation du SD'AP étant aujourd'hui achevée, la Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole souhaite poursuivre la mise en accessibilité des infrastructures de son réseau, dans le souci d'améliorer la qualité de service rendu à tous les voyageurs et particulièrement ceux en situation de handicap.

L'évolution du ressort territorial et la restructuration du réseau est l'occasion pour la Communauté Urbaine de procéder à la révision du SD'AP, en élaborant une nouvelle programmation de travaux de mise en accessibilité des points d'arrêt prioritaires sur le réseau régulier de transport public. Suite au décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014, relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée, la liste des points d'arrêt prioritaires tient compte des quatre critères suivants :

→ **1<sup>er</sup> critère** : un point d'arrêt est prioritaire s'il est situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain, c'est-à-dire une ligne exploitée avec des bus et aménagée en site propre, sur tout ou partie de son tracé ainsi qu'une ligne ou un groupe de lignes exploitées avec des bus présentant le plus grand nombre de passages moyen par jour, hors samedis, dimanches, jours fériés et vacances scolaires.

**Les lignes 1 (13%), C2 (18,7%) et 3 (19,8%), sont les lignes structurantes du réseau car elles représentent à elles trois plus de la moitié de la**

**fréquentation annuelle du réseau de bus (moyenne annuelle effectuée sur l'année 2019 de référence).**

→ **2<sup>ème</sup> critère** : un point d'arrêt est prioritaire s'il est desservi par au moins deux lignes de transport public.

**Seules les lignes de bus régulières du réseau ont été prises en compte. Les lignes de transport à la demande, ou les lignes scolaires n'ont pas été intégrées.**

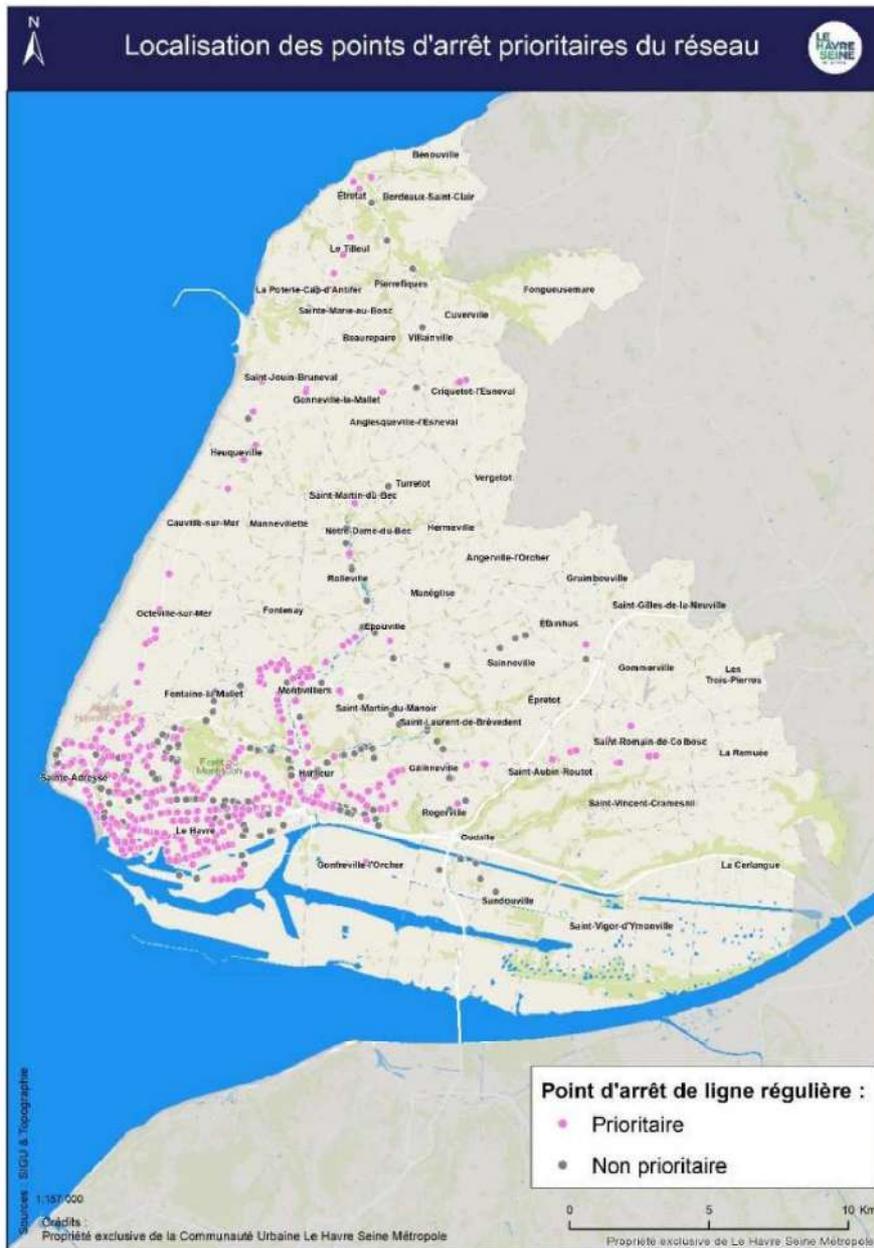
→ **3<sup>ème</sup> critère** : un point d'arrêt est prioritaire s'il est situé dans un pôle d'échanges, c'est-à-dire un lieu où s'effectuent des correspondances entre les points d'arrêt d'au moins deux lignes de transport public, aménagé pour faciliter les déplacements des voyageurs entre ces points.

**Sur le réseau LiA, 7 pôles d'échanges sont identifiés : Gares, Hôtel de Ville, Graville, Mont Gaillard, Grand Hameau, Place d'Armes, Place Jenner.**

→ **4<sup>ème</sup> critère** : un point d'arrêt est prioritaire s'il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées.

**Les pôles générateurs de déplacements retenus sont les établissements recevant du public de 1<sup>ère</sup> à 3<sup>ème</sup> catégorie figurant dans le fichier départemental des ERP (données janvier 2020) publié par le SDIS 76, et consultable sur le site de la Préfecture de Seine-Maritime. La liste des structures d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées a été dressée grâce à la base FINESS (Fichier National des Établissements Sanitaires et Sociaux), qui recense les établissements et services relevant de l'action sanitaire et sociale. Quelques établissements non identifiés dans le fichier FINESS ont été rajoutés car pertinents au regard de leur vocation (MDPH, associations PMR...).**

L'application de ces 4 critères permet d'identifier les points d'arrêts prioritaires à rendre accessibles sur le territoire :



Plus de 72% des points d'arrêt du réseau remplissent au moins un des critères définis par la réglementation, parmi lesquels 38% (soit 320 points d'arrêt) sont à rendre accessibles. C'est sur ce chiffre que les efforts doivent être consentis prioritairement.

Point d'arrêt	Accessible	Partiellement accessible	Inaccessible	Total
Prioritaire	30,3%	3,6%	38,3%	72,2%
Non prioritaire	4,4%	1,9%	21,4%	27,8%

(données Direction Voirie et Mobilité - réseau septembre 2022)

- Les points d'arrêt **accessibles** sont des quais aménagés conformément à la réglementation et au guide technique du Havre Seine Métropole.
- Les points d'arrêt **partiellement accessibles** sont des quais aménagés mais qui ne présentent pas toutes les caractéristiques techniques pour être considérés comme accessibles (largeur insuffisante, absence de dispositif de détection pour les déficients visuels...).
- Les points d'arrêt **inaccessibles** sont des quais qui n'ont jamais fait l'objet d'aménagement en faveur des PMR.

Les programmes de travaux successifs permettant de rendre accessibles ces 320 points d'arrêts tiendront compte du nombre de critères cumulés qu'ils détiennent. Ainsi, les arrêts cumulant le plus de critères seront traités en priorité.

### 3.2.2. Les travaux effectués entre 2019 et 2022

Pour l'année 2019 :

Arrêt	Ligne(s)	Commune	Nombre de point d'arrêt
Cathédrale	2-4	Le Havre	1
Docteur Lamaze	2	Le Havre	1
F. Bellanger	4	Le Havre	1
F. Engels*	10	Harfleur	2
George V	1-2-4-6-7	Le Havre	1
Grand Quai	2-13	Le Havre	1
Grandes Maisons	2	Le Havre	1
G. Courbet	17-22	Gonfreville-l'Orcher	2
H. Montlairy	16	Le Havre	2
Hôtel de la Communauté	4-6	Le Havre	1
J. Deschaseaux	2	Le Havre	2
Littoral	10-13	Octeville-sur-Mer	1
Montmorency	2	Le Havre	1
Observatoire	2	Le Havre	1
Palais de Justice	3-5	Le Havre	2
Place de Gravelle	2	Le Havre	1
Saint-Joseph	1-13	Le Havre	2
Mairie	13	Saint-Jouin-Bruneval	1
Sainte-Honorine	7	Le Havre	1
Tourneville	7	Le Havre	2
Vélodrome	2	Le Havre	2
Verdun	2-9	Le Havre	2
Videcoq	2-4	Le Havre	1

Sur 32 points d'arrêt aménagés :

- 31 rendus accessibles ;
- 1 rendu partiellement accessible.

L'arrêt F. Engels en direction de Gonfreville-l'Orcher présente une largeur insuffisante pour être considéré comme accessible.

Afin d'améliorer la qualité du service sur la ligne de bus n°2 (rebaptisée C2) qui relie Le Havre et Harfleur, l'agglomération havraise a engagé des travaux de modernisation sur le parcours pour un montant d'1,9M€ :

- Réduction du temps de trajet sur l'ensemble du parcours ;

- Montées et descentes plus fonctionnelles avec une dizaine de quais rehaussés permettant de rendre la ligne totalement accessible aux personnes à mobilité réduite ;
- Stations équipées de bornes information voyageurs qui indiquent le temps d'attente avant le prochain bus ;
- Terre-pleins centraux aménagés pour assurer la sécurité des traversées piétonnes.

**Pour l'année 2020 :**

Arrêt	Ligne(s)	Commune	Nombre de point d'arrêt
Grand Hameau	10-13	Octeville-sur-Mer	2
Grand Hameau	4	Octeville-sur-Mer	1
Mac Orlan	7	Le Havre	1
Pont Vauban	4-13	Le Havre	1

**Sur 5 points d'arrêt aménagés :**

- 5 rendus **accessibles**.

**Pour l'année 2021 :**

Arrêt	Ligne(s)	Commune	Nombre de point d'arrêt
Centre Commercial	12	Saint-Romain-de-Colbosc	2
Lamblardie	4-13	Le Havre	1
Patrouille de France	10-13	Octeville-sur-Mer	2
Pont Blanqui	22	Le Havre	1
R. Coty	14	Rogerville	1
Sainte-Honorine	7	Le Havre	1

**Sur 8 points d'arrêt aménagés :**

- 7 rendus **accessibles** ;
- 1 rendu **partiellement accessible**.

L'arrêt R. Coty à Rogerville présente une largeur insuffisante pour être considéré comme accessible.

### Pour l'année 2022 :

Dans le cadre du schéma directeur d'accessibilité, un premier programme de travaux échelonnés entre 2022 et 2023 permettra d'aménager 35 points d'arrêt du réseau :

- 26 au titre des critères cumulés de priorisation ;
- 9 en raison des opportunités d'aménagement et du niveau d'intérêt ;
- Montant des travaux : 620 000€ TTC.

À cela s'ajoute 7 points d'arrêt aménagés dans le cadre de la requalification de l'entrée de ville de Rouelles : C. de Gaulle, Hallates, Rouelles et Socrate.

Arrêt	Ligne(s)	Commune	Nombre de point d'arrêt	Année
Acacias	1	Le Havre	1	2022
A. Messenger	1-11-21	Montivilliers	1	2022
Bains Maritimes	1-13	Le Havre	2	2023
Bléville église	16	Le Havre	1	2023
Branmaze	11	Manéglise	2	2022
Broche à Rôtir	1	Sainte-Adresse	2	2023
C. de Gaulle	1-9	Le Havre	2	2022
Commandant Cousteau	3-5	Le Havre	2	2022
Gares	4-8-9-12-13-18	Le Havre	5	2022
Général Sarrail	3-5	Le Havre	2	2023
G. de Maupassant	1-13	Le Havre	2	2023
Hallates	1	Le Havre	2	2022
Ingouville	1-3-5-7	Le Havre	2	2023
Mont-Gaillard	6-10-16	Le Havre	2	2022
Patinoire	1-6	Le Havre	2	2022
Porte Océane	1-13	Le Havre	1	2023
R. Garros	3-13	Le Havre	2	2022
Rouelles	1-9	Le Havre	1	2022
Saint-Just	3-5	Le Havre	2	2022
Socrate	1	Le Havre	2	2022
Tour Robinson	7	Le Havre	2	2023
Y. Gagarine	3-13	Le Havre	2	2022

### Sur 28 points d'arrêt aménagés :

- 26 rendus **accessibles** ;
- 2 rendu **partiellement accessible**.

L'arrêt Branmaze à Manéglise a été réaménagé avec des quais réhaussés mais l'absence de cheminement piéton dans l'environnement de ces points d'arrêt ne permet pas de les rendre accessibles.



*Aménagement de l'arrêt R. Garros (2022)*



*Aménagement de l'arrêt Socrate (2022)*



*Aménagement de l'arrêt Patinoire (2022)*

### 3.2.3. Éléments de suivi de la mise en accessibilité du réseau

Dans cette partie, seuls les points d'arrêt concernant le réseau régulier de bus sont traités, les lignes A et B de tramway étant accessible à 100%, tant au niveau des véhicules que des points d'arrêt. En septembre 2022, l'état d'accessibilité du réseau régulier de bus LiA sur l'ensemble du ressort territorial est le suivant :

Nombre total de points d'arrêt sur le réseau régulier de bus*	Nombre de points d'arrêt accessibles	Nombre de points d'arrêt non accessibles**	% d'accessibilité du réseau
835	312	523	37,4%

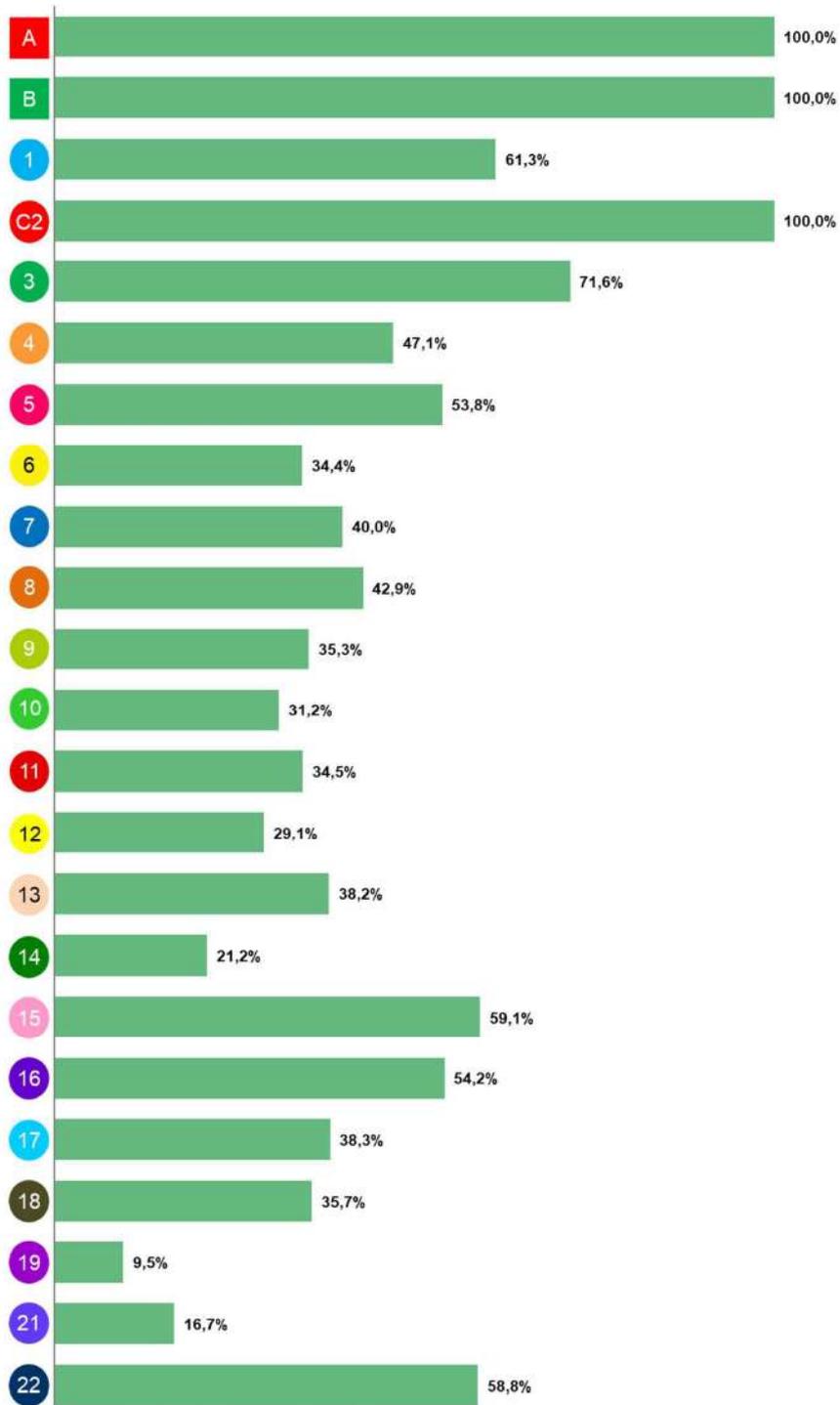
\* Hors services scolaires et transport à la demande

\*\*Comprenant les points d'arrêt définis comme partiellement accessibles et inaccessibles

Compte-tenu du nombre de points d'arrêt accessibles par ligne en septembre 2022, il est possible de définir le taux d'accessibilité actuel des lignes régulières (cf. graphique ci-contre).

Les 2 lignes de tramway A et B, et la ligne C2 sont accessibles à 100%. Les autres lignes structurantes (1 et 3), sont ensuite les plus accessibles du réseau, avec respectivement un taux d'accessibilité de 61,3% et 71,6%.

Ces données sont amenées à évoluer annuellement en fonction des modifications d'exploitation du réseau.



Taux d'accessibilité des lignes régulières du réseau (septembre 2022)



### 3.3. Un nouveau référentiel d'aménagement pour les arrêts de bus

L'élaboration d'un nouveau guide d'aménagement des points d'arrêt routiers, co-construit et évolutif, doit permettre d'homogénéiser les pratiques à l'échelle de la Communauté urbaine.

En 2015, une « notice de préconisations » a été produite, et précisait les conditions d'aménagement des points d'arrêt accessibles.

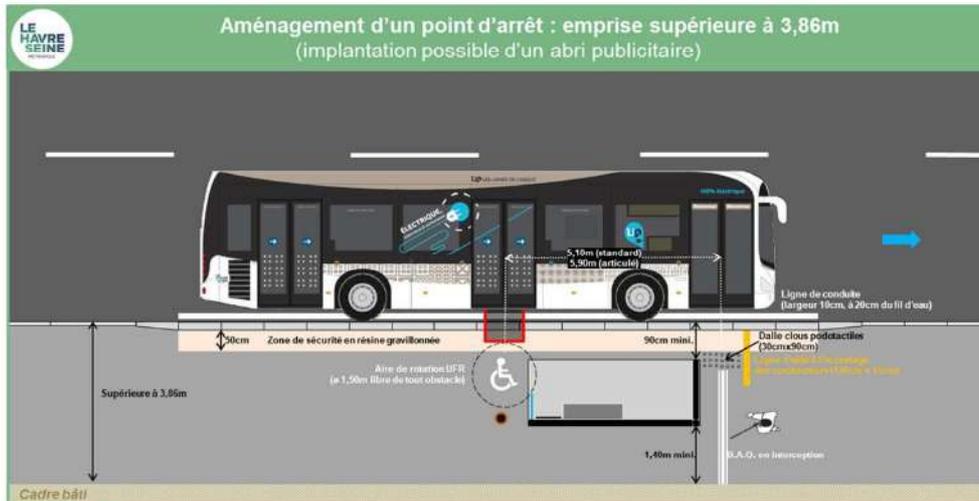
En 2020, ce guide a fait l'objet d'une révision visant notamment à :

- intégrer les dernières réglementations et recommandations nationales ;
- mieux prendre en compte la réalité du terrain en s'inspirant des aménagements déjà réalisés ;
- être mis en cohérence avec les préconisations du guide CEREMA « Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort », paru en juin 2018.

Il se veut un véritable outil d'aide à la conception des aménagements des arrêts de bus. Son objectif est de permettre aux lecteurs, quel que soit leur niveau de compétence technique, de bien appréhender les problématiques, les solutions et les choix à opérer.

Ce document s'adresse :

- aux techniciens de la Direction Voirie et Mobilité de la Communauté urbaine ;
- aux élus et services techniques divers des collectivités (Communauté urbaine, Communes, Département de Seine-Maritime, Région Normandie) concernés, de par leurs compétences, par l'organisation des services de transports, l'aménagement et l'entretien des points d'arrêt ;
- aux bureaux d'études et entreprises de travaux publics en charge de la réalisation de plans, études et/ou travaux pour le compte de la Communauté urbaine.



Exemple d'illustration d'aménagement d'un point d'arrêt de bus



Dispositifs de repérage de la porte avant du véhicule



Zone d'embarquement pour un usager en fauteuil roulant

### 3.4. L'accessibilité du parc de véhicules

Selon le Code des Transports (Article D1112-5) publié le 3 novembre 2010, le matériel roulant est considéré comme accessible lorsqu'il respecte ces quatre obligations :

1. S'il subsiste entre le véhicule ou la rame et le trottoir ou le quai des lacunes horizontales ou verticales non franchissables, elles sont comblées grâce à l'ajout d'équipements ou de dispositifs adéquats, à quai ou embraqués ;
2. Au moins une porte par véhicule ou par rame permet le passage d'un fauteuil roulant ;

3. Les véhicules et les rames contiennent au moins un emplacement destiné aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant et des sièges réservés aux passagers à mobilité réduite, à proximité des accès. L'identification de ces emplacements et sièges est clairement affichée ;
4. Toute information délivrée à bord ou nécessaire au bon déroulement du transport est diffusée sous forme sonore et visuelle et adaptée aux capacités de perception et de compréhension des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

#### Palettes d'accès :

En 2022 le parc de véhicules dispose de 153 bus de tout type (standards, articulés...). 100% de ces véhicules disposent d'une palette d'accès pour les personnes en fauteuil roulant. Les 22 rames de tramway en sont dépourvues en raison de l'accostage facilité par le guidage par rails et la hauteur des quais, qui limitent les lacunes horizontales et verticales.



#### Porte de véhicule permettant le passage d'un fauteuil roulant :

L'ensemble du parc de véhicule (bus et rames) possède au moins une porte permettant le passage d'un fauteuil roulant.

#### Emplacement destiné aux personnes en fauteuil roulant et à mobilité réduite :

L'ensemble du parc de véhicule (bus et rames) possède un emplacement destiné aux personnes en fauteuil roulant, et des sièges réservés aux personnes à mobilité réduite.



#### Annonces sonores et visuelles :

Les annonces sonores et visuelles embarquées sont obligatoires depuis l'arrêté du 3 mai 2007 relatif aux transports en commun de personnes.

100% du parc (bus et rames) est conforme à cette obligation.

Pour les bus, le système d'information visuelle extérieur, à l'avant du véhicule, est polychrome. L'annonce de la ligne correspond en effet à sa couleur de référence, afin d'apporter une aide supplémentaire dans l'orientation des personnes.



Sur les lignes A et B de tramway, l'information de la ligne à l'avant de la rame est contrastée visuellement.

Le système d'information visuelle à bord des rames et des bus se fait via des écrans d'informations voyageurs, représentant la ligne en question ainsi que l'annonce du prochain arrêt.

### 3.5. Le service MobiFil

#### 3.5.1. Présentation du service

MobiFil est un service de transport collectif à la demande adapté et réservé aux personnes ayant un handicap qui les empêche de prendre le bus, le car ou le tramway.

Il permet de se déplacer sur toutes les communes de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole.

MobiFil est certifié NF Service, un label qui assure une qualité de service constante et performante, délivré par AFNOR Certification, organisme indépendant.

C'est un service de transport collectif à la demande, d'adresse à adresse (au niveau du trottoir) :



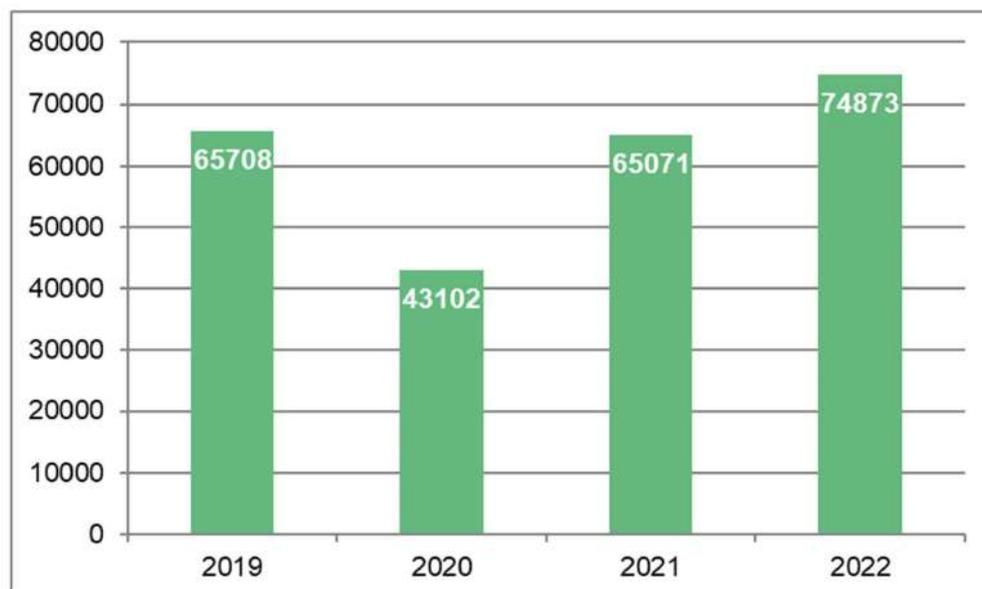
- Circulation du lundi au samedi de 5h30 à 21h00 et les dimanches et jours fériés de 7h30 à 20h30 ;
- Réservation du trajet par téléphone de 15 jours avant le jour du déplacement souhaité et jusqu'à 2 heures avant ;
- Accessible avec l'ensemble des titres LiA (dont le titre SMS) à valider en montant à bord du véhicule.

### 3.5.2. Évolution du service entre 2019 et 2022

La commission se réunit tous les 2 mois pour étudier 30 à 40 demandes. Entre 2019 et 2021, environ 300 personnes ont été autorisées à prendre MobiFil. En 2022, 434 personnes supplémentaires ont été autorisées, portant le total à 2 919 accréditations. En raison de la crise sanitaire, le service MobiFil a subi une baisse de la fréquentation durant l'année 2020, mais il est à noter que pendant cette période le service a fonctionné pour transporter le personnel soignant à leur travail.

L'année 2022 a été particulièrement active et enregistre près de 75 000 voyages, ce qui représente une augmentation de 15% sur l'année précédente. 20% de moyens supplémentaires ont été accordés en conséquence, soit 8 800 heures.

L'évolution de la fréquentation du service MobiFil entre 2019 et 2022 :

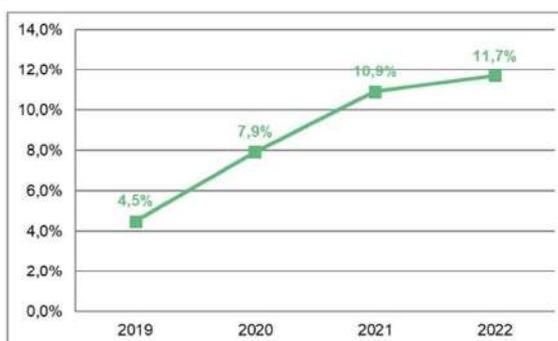


Les usagers du service se répartissent comme suit :

- 19% des clients sont équipés d'un fauteuil roulant électrique ou manuel ;
- 61% des clients sont des personnes semi-valides ;
- 15% des clients sont atteints de déficiences visuelles.
- 5% d'autres clients (gratuits ou payants).

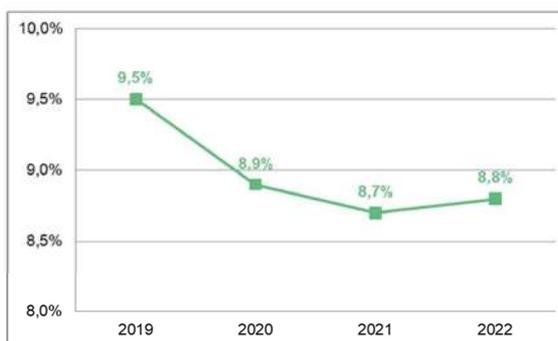
Au plus fort des jours de fonctionnement 6 minibus circulent, 7 taxis sont équipés pour les UFR et entre 7 et 12 taxis classiques sont affiliés au service MobiFil.

Malgré les moyens supplémentaires alloués par la collectivité, on observe un manque de disponibilités sur le service pouvant entraîner des refus d'accréditations. Depuis 2019, le taux de refus n'a cessé d'augmenter jusqu'à atteindre 11,7% en 2022.



Evolution du taux de refus au service MobiFil entre 2019 et 2022

Le taux d'annulation des voyages est resté plutôt stable durant la même période, entre 8,7% et 9,5%.



Evolution du taux d'annulation du service MobiFil entre 2019 et 2022

### 3.6. L'accessibilité de l'information

Les informations relatives au service de transport en commun sont principalement obtenues :

- En agence commerciale
- Sur le site internet et sur l'application mobile LiA ;
- Aux arrêts.

Sur. De plus, le retrait des titres de transport et toute information relative à ce service se fait également via les distributeurs de titres de transport.

De ce fait, Le Havre Seine Métropole et le délégataire travaillent de concert afin de rendre l'information accessible à tous.

#### Les agences commerciales :

L'agence LiA « La Boutique » située au 9 avenue René Coty au Havre, et l'agence LiA « La Station » située au 1 cours Lafayette, sont des Établissement Recevant du Public (ERP). Depuis le 31 décembre 2014, tout ERP doit être accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite ; exigence à laquelle répond les 2 agences commerciales. À ce titre, un guichet adapté aux personnes en situation de handicap et des portes automatiques aux entrées sont installés.



Accueil de l'agence LiA "La Station"



Accueil de l'agence LiA "La Boutique"

#### Le site internet :

L'accessibilité des services de communication en ligne pour les personnes en situation de handicap est prise en compte et obligatoire depuis la loi du 11 février 2005 (article 47). Le décret n°2009-546 du 14 mai 2009, pris en application de l'article 47 de la loi du 11 février 2005, impose une mise en œuvre de l'accessibilité dans un délai de 3 ans pour les services de communication publique en ligne des collectivités territoriales.

Le site internet de l'exploitant, qui présente toutes les informations nécessaires à l'organisation des déplacements des personnes, est accessible.

Il a été réalisé et est mis à jour en s'appuyant sur les standards du W3C ainsi que sur les notices d'accessibilité AcceDe Web.

Ils respectent notamment les critères d'accessibilité suivants :

- Des feuilles de styles sont utilisées pour la gestion de la mise en forme du site.
- La langue principale des pages est déclarée.
- Les pages du site possèdent un titre unique et précis.
- Les intitulés de liens et les intitulés de boutons sont explicites (compréhensibles par nature).
- Les images le nécessitant disposent d'un texte de remplacement.
- Des titres de section structurent les contenus des pages.
- Les formulaires sont accessibles.
- Le site est utilisable au clavier seul.
- Un lien d'évitement « Contenu » est disponible sur l'ensemble des pages du site.
- Les textes ne sont pas justifiés.

#### Les informations aux arrêts :

Les informations disponibles à l'arrêt sont situées a minima sur le poteau d'arrêt ou sur l'abribus quand il y en a un, ainsi que sur les panneaux d'information en temps réel quand ils sont présents.

Sur le poteau d'arrêt, on retrouve le nom de l'arrêt, les numéros de lignes en passage, leur schéma de ligne et leur fiche horaire (heure théorique de passage à l'arrêt). Lorsque les arrêts possèdent un abribus, ceux-ci disposent en plus d'un plan général du réseau. Les points d'arrêt accessibles aux personnes en fauteuil roulant sont indiqués par l'affichage d'un pictogramme  sur la tête du poteau.



Les panneaux d'information temps réel, ou bornes informations voyageurs (BIV), affichent les temps d'attente des bus des différentes lignes en passage à l'arrêt, ainsi que des messages variables relevant des actualités du réseau. Actuellement on dénombre 41 BIV sur la ligne C2, et environ 100 intégrées aux abris voyageurs.



L'ensemble des stations de tramway sont équipées de ce dispositif. De plus, le nom des stations est écrit en braille sur les distributeurs automatiques de titres.

### 3.7. Les formations du personnel

Tous les conducteurs du réseau LiA suivent une formation. Depuis fin 2017 à ce jour 89 personnes ont été formés dont :

- 54 conducteurs,
- 6 agents de maîtrise du service contrôle,
- 11 taxis MobiFil,
- 1 mécanicien du funiculaire,
- 3 agents du service commercial,
- 2 agents du service MobiFil,
- 1 agent du service bureau études et projets,
- 3 agents du service administratif (dont 1 agent à l'accueil du bâtiment administratif),
- 3 vérificateurs de perception,
- 3 RS,
- 1 RS TNI,
- 1 Formatrice du groupe.

La formation est dispensée depuis le 20 juillet 2016 avec pour objectifs :

- Renforcer la culture du handicap de l'entreprise en se mettant à la place de l'autre personne ;
- Revisiter et améliorer l'accostage des quais PMR ;

- Le respect du cadre législatif de l'accessibilité ;
- Appuyer la collectivité dans sa démarche de l'accessibilité.



Cette formation dure une journée et est animée par le responsable de la formation qui a fait appel à plusieurs associations PMR pour la créer.

L'ensemble des salariés sont concernés avec en priorité les conducteurs. Une session de formation est constituée de 6 stagiaires au maximum (5 conducteurs et 1 taxi MobiFil ou un salarié d'un autre service). Ce nombre permet de réaliser des exercices pratiques avec tous les participants qui peuvent se mettre en situation de handicap pour monter dans un bus.

En moyenne deux sessions sont prévues par mois.

Les différents types de handicap sont développés (moteur, visuel, auditif, mental), à la fin de chaque session. Cette formation est séparée en deux parties : une partie théorique le matin et une partie pratique l'après-midi avec une révision de l'accostage d'un bus et des jeux de rôles permettant aux conducteurs de se mettre en situation.

À la fin de chaque session tous les stagiaires remplissent un formulaire de fin de formation avec jusqu'à présent un bilan très positif. Le pin's S3A est offert aux stagiaires qui sont libres de le porter ou non.

### 3.8. La qualité de service du réseau

Dans le cadre du contrat de DSP, l'exploitant doit répondre à un certain nombre d'engagements en termes de qualité de service que la collectivité a défini et dont elle doit vérifier la conformité. Cela repose notamment sur l'accessibilité.

Les engagements sont assortis d'un système d'intéressement financier de type bonus-malus.

S'agissant de la qualité liée à l'accessibilité, l'objectif à atteindre est de 98% :

- Au-delà de 98%, un bonus de 10 000 € appliqué ;
- En deçà de 96% un malus de 10 000 € appliqué.

Un prestataire extérieur est chargé d'assurer les contrôles évoqués ci- plus haut.  
La mesure est évaluée sur 2 semestres.

Pour la mesure de l'accostage des bus au quai, le contrôle porte sur les éléments suivants :

- Le véhicule approche au plus près du quai accessible (30 cm maximum) ;
- Le véhicule est parallèle au quai accessible ;
- La porte avant se situe au niveau du marquage jaune en tête de quai (sous réserve d'absence de stationnement de véhicules gênants).

Pour la mesure de l'accessibilité des bus, notamment le bon usage du véhicule accessible, le contrôle porte sur les éléments suivants :

- L'usager PMR est pris en charge à son niveau sur le quai ;
- Le bouton d'appel de l'espace UFR au conducteur fonctionne ;
- La rampe pour monter à bord du véhicule et en descendre est disponible.

Les résultats depuis 2019 sont les suivants :



## **7 - AUTRES ANNEXES**

### **7.1 - Notice pour le suivi et l'évaluation du Plan De Mobilité**

Ce chapitre précise les modalités envisageables pour suivre et évaluer en continu la mise en œuvre du PDM.

#### **7.1.1 - Suivi des objectifs de parts modales**

La quantification précise des parts modales nécessite la mise en œuvre d'enquête ménages déplacements. Le coût de ces enquêtes ne permet pas d'envisager de les réaliser chaque année (la période de renouvellement usuelle pour ces enquêtes est de 10 ans).

Afin de permettre le suivi de l'évolution des comportements de déplacements, différents indicateurs sont toutefois disponibles et pourront faire l'objet d'un suivi et d'un bilan par la Communauté Urbaine :

- Indicateurs INSEE sur les parts modales des navettes domicile-travail,
- Stations de comptage fixe existantes automobile et vélo (suivi de l'évolution annuelle des trafics journaliers).

#### **7.1.2 - Suivi des actions**

Le tableau ci-après présente les modalités de suivi de la mise en œuvre des différentes actions du PDM

Actions	Critère	Commentaire
<b>A-Faire du PDM un vecteur d'attractivité du territoire</b>		
<b>Développer la ville apaisée</b>		
A-1 Protéger les cœurs de quartier	Nombre ou surface de zones aménagées	Suivi de la mise en œuvre des pacifications des cœurs de quartiers (le PDM a envisagé l'aménagement d'une centaine de zones sur la période 2024-2033).
A-2 Développer les secteurs piétonniers	Nombre ou surface de zones aménagées	Suivi des réalisations de secteurs piétonniers (le PDM a envisagé l'aménagement de 2 à 3 ha).
A-3 Développer le dispositif « rues aux enfants, rues pour tous »	Nombre de RAE mises en œuvre	Suivi de la mise en œuvre du dispositifs sur les différentes communes du territoire
<b>Favoriser la desserte interrégionale</b>		
A-4 Appuyer la mise en service de la LNPN	Avancement et mise en service de la LNPN	Mesure ne dépendant pas exclusivement de la Communauté Urbaine
A-5 Aménager la gare du Havre en vue de la nouvelle desserte tramway	Aménagements mis en œuvre	Aménagement des gares du Havre, d'Harfleur et de St Laurent Gainneville
<b>Améliorer les déplacements touristiques</b>		
A-6 Faciliter la desserte en transports collectifs d'Étretat en saison touristique	Conclusions de l'étude	Mise en œuvre effective de mesures en faveur des TC
A-7 Améliorer les itinéraires de cyclotourisme	Aménagement des axes vélos	Mise en œuvre effective de l'aménagement des axes de cyclotourisme
A-8 Lancer une action dédiée aux déplacements touristiques	Conclusions des études	Mise en œuvre effective de mesures d'amélioration des déplacements touristiques

Actions	Critère	Commentaire
<b>Accompagner les réflexions sur le projet de ZFE sur le territoire</b>		
B-1 Étudier la faisabilité d'un service d'autopartage	Conclusions de l'étude	Mise en œuvre effective d'un service si opportunité avérée
<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	Mesures du PDME	Réalisation du PDME de secteur et mise en œuvre effective des mesures correspondantes
<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	Conclusions de l'étude	Mise en œuvre effective des aménagements retenus à l'issue de l'étude
B-4 Mettre en œuvre les orientations du PDM dans la conception du projet tramway	Conformité des aménagements avec le PDM	Réalisation d'aménagements tramway conformes aux objectifs PDM (en particulier actions B10 et C3)
B-5 Optimiser la desserte des communes de seconde couronne dans le cadre du projet tramway	Fréquentation des nouveaux services de transport	Mise en œuvre de nouveaux services de desserte des communes de seconde couronne et suivi de la fréquentation
<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	Fréquentation des nouveaux services de covoiturage	Intégration du covoiturage à l'offre de transport et suivi de la fréquentation
B-7 Étudier l'opportunité/faisabilité de nouveaux services de covoiturage	Fréquentation des nouveaux services de covoiturage	Mise en œuvre de nouveaux services de covoiturage et suivi de la fréquentation
B-8 Développer les aires de covoiturage	Nombre de places de covoiturage créées ou aménagées	Suivi du développement des aires de covoiturage
B-9 Étudier l'opportunité/faisabilité de voies réservées au covoiturage	Conclusions de l'étude	Mise en œuvre effective de voies réservées si opportunité avérée
<b>Développer l'offre et l'usage des parkings-relais</b>		
B-10 Développer les parkings-relais	Conclusions de l'étude	Suivi du nombre de places offertes en P+R

Actions	Critère	Commentaire
<b>Améliorer la coordination entre les réseaux LiA et Nomad</b>		
B-11 Améliorer l'intégration tarifaire	Nombre de voyages utilisant l'intégration tarifaire	Suivi du nombre de voyages utilisant l'intégration tarifaire
B-12 Optimiser la synergie entre services	Evolution des lignes périurbaines régionales et urbaines	Suivi des évolutions/coordination des offres urbaines et régionales
<b>Favoriser l'usage des modes actifs à l'intérieur de chaque commune</b>		
B-13 Mettre en œuvre des plans marche communaux	Déploiement des plans marche sur le territoire	Suivi du nombre de plans marche réalisés
B-14 Développer les continuités piétonnes sur les communes rurales	linéaire de continuités douces mis en œuvre	Suivi du linéaire de continuités piétonnes mises en œuvre
B-15 Piloter/suivre la mise en œuvre du schéma vélo	Déploiement du plan vélo	Suivi de la mise en œuvre du Plan vélo
B-16 Accompagner la mise en œuvre du schéma cyclable d'études locales d'accessibilité cyclable	Déploiement du plan vélo	Suivi de la mise en œuvre du Plan vélo et du rabattement vers les équipements à proximité
<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	Plan d'actions en faveur des EDPM	Conclusions de l'audit et mise en œuvre du plan d'actions dédié
<b>Favoriser le développement d'une logistique urbaine durable</b>		
B-18 Mettre en œuvre la démarche InTerLUD engagée par la collectivité	Mesures mises en œuvre	Suivi du programme InTerLUD et des mesures correspondantes
<b>Favoriser l'essor des véhicules électriques</b>		
B-19 Développer l'implantation des dispositifs de recharge de véhicules électriques sur le territoire	Nombre de bornes mises en place	Suivi du déploiement du SD IRVE

Actions	Critère	Commentaire
<b>C-Agir efficacement sur les comportements pour maîtriser l'autosolisme</b>		
<b>Aménager la voirie pour rééquilibrer les niveaux de service entre modes</b>		
C-1 Définir un plan de hiérarchisation du réseau viaire	Plan de hiérarchisation de la voirie	Existence effective du Plan de hiérarchisation de la voirie
C-2 Étudier l'opportunité de régulation du trafic aux entrées de l'agglomération centrale	Conclusions de l'étude	Mise en œuvre effective des aménagements retenus à l'issue de l'étude si opportunité avérée
C-3 Définir des règles pour l'aménagement courant de la voirie cohérentes avec les objectifs du PDM	Standards d'aménagement de voirie	Définition effective de règles d'aménagement cohérentes avec les objectifs du PDM
C-4 Étudier une refonte du stationnement sur la ville-centre	Refonte de la politique de stationnement de la Ville du Havre	Mise en œuvre effective d'une refonte du stationnement si opportunité avérée
C-5 Résoudre les difficultés de stationnement sur les communes périphériques	Conclusions des études	Suivi du nombre d'études et des mesures mises en œuvre
C-6 Réviser la réglementation du stationnement privé dans le cadre du PLUi	Réglementation du stationnement dans le PLUi	Prise en compte dans le PLUi de règles de stationnement tenant mieux compte de la desserte tramway
<b>Informier et accompagner les usagers</b>		
C-7 Développer le management de la mobilité	Nombre de PDME mis en œuvre	Suivi du nombre de PDME mis en œuvre
C-8 Créer des pôles écomobilités	Fréquentation des pôles écomobilités	Mise en œuvre effective des pôles d'écomobilité et suivi de la fréquentation
C-9 Développer les actions de formation en faveur d'une mobilité durable	Volume de formations réalisées	Suivi du nombre de formations réalisées
C-10 Poursuivre le travail partenarial avec le monde associatif	Actions menées	Suivi qualitatif et quantitatif des coopérations menées avec le monde associatif
C-11 Aider le développement de services associatifs de transport	Développement des services associatifs de transport	Suivi des services associatifs créés ou accompagnés

Actions	Critère	Commentaire
<b>D-Mettre en œuvre le PDM</b>		
<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	Mise en œuvre et évaluation du PDM	Suivi de la mise en œuvre des actions du PDM

## 7.2 - Précisions concernant les différentes études prévues au PDM

Sur un certain nombre d'actions, le PDM préconise de mettre en œuvre des études d'opportunité et de faisabilité. En effet, dans le cadre des réflexions et concertations menées durant l'élaboration du PDM, il est apparu nécessaire de lancer un certain nombre d'actions nouvelles en matière de transports et mobilité sur le territoire. Ces actions visent à initier une dynamique d'évolution des comportements de déplacements. Elles se traduisent par l'intégration, au sein du plan d'actions, d'études à mettre en œuvre durant les 10 prochaines années.

Il est précisé que le budget inscrit au PDM ne couvre que ces études. Bien entendu, si l'opportunité de ces mesures est démontrée, elles seront à mettre en œuvre, en mobilisant un budget complémentaire dont l'enveloppe pourra être estimée à l'issue des études d'opportunité et sur la base d'un arbitrage politique basé sur les conclusions de ces études.

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

Le site d'Étretat est un site touristique majeur. Du fait de son attractivité, les phénomènes d'affluence et les pics de fréquentation touristique peuvent être des générateurs importants de nuisances pour l'environnement et les habitants.

Les solutions pour gérer ces difficultés dépassent le simple cadre des mobilités et doivent être abordées :

- Dans le cadre d'une approche touristique globale, afin de lisser les pics de demande : réglementation, communication touristique (cf. dispositif développé récemment dans les Gorges de l'Ardèche), ...
- Dans le cadre de réflexions dédiées, au sein du Syndicat Mixte du Grand Site Falaise d'Étretat Côte d'Albâtre (Schéma des Mobilités Grand Site).

En matière de mobilités, le PDM considère que l'amélioration de la desserte en transports collectifs du secteur d'Étretat est un des moyens mobilisables pour réduire les nuisances liées au tourisme. À ce titre il préconise de mettre en œuvre une action dédiée visant à faciliter la desserte d'Étretat.

Cette étude doit permettre d'améliorer la circulation des bus et cars, aujourd'hui bloqués dans les congestions de la circulation générale. L'étude visera à proposer une réorganisation du plan de circulation (par exemple faisabilité d'une Zone à Trafic Limité), ainsi qu'une refonte du stationnement (localisation des parkings, réglementation et tarification).

Elle pourra être menée en concertation avec les associations de riverains du secteur.

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

La thématique des déplacements touristiques a été identifiée comme un sujet important à développer pour le territoire. En complément des actions identifiées par le PDM (A6 : desserte d'Étretat et A7 : itinéraires de cyclotourisme), il est donc proposé de continuer la réflexion sur ce sujet. Les études et mesures à mettre en place pourront sommairement être de deux types :

- Des mesures visant à réduire les nuisances générées par la surfréquentation touristique (en particulier sur le secteur d'Étretat),
- Des mesures visant à développer la mobilité touristique ; par exemple, afin de mieux valoriser les flux touristiques des croisiéristes, de résorber les discontinuités vélos des itinéraires touristiques (dont Pont de Normandie), ...

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

L'autopartage peut être un levier pertinent pour faire évoluer les comportements de déplacements et réduire l'usage de l'automobile. Par ailleurs, l'autopartage (de véhicules à faible émissions) peut être une mesure d'accompagnement pertinente dans le cas où une ZFE serait déployée sur la Communauté Urbaine.

Le PDM prévoit donc d'étudier l'opportunité de mise en place d'un service d'autopartage sur le territoire. Comme pour les autres études d'opportunité préconisées par le PDM, le budget de cette action ne couvre que les frais d'étude. En effet, il est difficile à ce stade d'estimer le coût que pourrait représenter ce service pour la collectivité, celui-ci dépendant fortement des conclusions de l'étude précitée : d'une dépense nulle (si faisabilité non avérée ou si modèle économique équilibré) à plusieurs dizaines, voire plusieurs centaines de milliers d'euros par an (selon la flotte, le territoire et la tarification envisagée du service).

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

La Zone Industriale Portuaire regroupe plus d'un quart des emplois de la collectivité. Cette zone dispose d'un statut particulier puisque, bien qu'incluse dans le périmètre de la Communauté urbaine, les installations y sont gérées et exploitées par Haropa Port (gestionnaire des infrastructures et de la voirie).

Des mesures ponctuelles ont été mises en œuvre pour améliorer la desserte de ce site (Flexilia, covoiturage, futur plan vélo Haropa). Afin de compléter ces actions, le PDM préconise de réaliser un Plan de Mobilité de Secteur en collaboration avec Haropa Port et les entreprises de la zone. Son contenu et sa méthodologie seront comparables à celle d'un Plan De Mobilité Employeur, mais concerneront l'ensemble des entreprises du secteur.

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

Le diagnostic du PDM a mis en évidence le caractère diffus des besoins de déplacements dans les communes excentrées. De ce fait, les transports collectifs ne sont pas la solution la plus adaptée pour la desserte de ces communes. C'est pourquoi, le PDM propose de développer une stratégie spécifique pour ces territoires, basée sur un développement du covoiturage.

Pour développer l'usage du covoiturage, le PDM préconise :

- D'intégrer le covoiturage à l'offre de transport communautaire en partenariat avec la Région (B6),
- De développer les aires de covoiturage sur le territoire (B8),
- D'étudier l'opportunité et la faisabilité de voies réservées au covoiturage (B9),

- D'étudier l'opportunité/faisabilité de nouveaux services de covoiturage (B7). Cette dernière action vise à développer d'autres services de covoiturage, tels que :
  - ▶ Des lignes de covoiturage (ligne de transport comparable à une ligne de bus, mais basées sur des covoitureurs),
  - ▶ Du covoiturage solidaire,
  - ▶ De l'autostop organisé,
  - ▶ ...

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

Cette mesure vise d'une part à favoriser le développement du covoiturage, mais aussi à participer à la régulation du trafic en centre-ville du Havre. L'étude à réaliser doit permettre de qualifier et quantifier :

- L'impact sur la circulation générale (longueurs des congestions, augmentation des temps de parcours, reports potentiels),
- Les gains attendus pour les covoitureurs en termes de temps de parcours,
- La réduction de trafic induite en centre-ville.

Elle visera *in fine* à mesurer l'acceptabilité sociale de ce type de mesure et le gain potentiel en termes de développement du covoiturage.

## ■ **B13-Mettre en œuvre des plans marche communaux**

Afin de favoriser l'usage de la marche, le PDM préconise de mettre en œuvre des plans marche sur les quartiers de la Ville du Havre et les différentes communes du territoire. Ces études viseront à identifier les aménagements prioritaires à réaliser pour favoriser l'usage de la marche ; leur mise en œuvre étant réalisée dans le cadre du budget d'aménagement des espaces publics de la Communauté Urbaine. Afin de répondre au mieux aux besoins, ces études pourront utilement se baser sur une démarche concertée avec les riverains et usagers du site.

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

Le diagnostic a mis en évidence un développement rapide de l'usage des trottinettes en libre-service sur le territoire. Ce mode de déplacements peut-être un outil efficace, complémentaire au vélo, pour réduire l'usage de l'automobile. Toutefois, le diagnostic a aussi mis en évidence une inquiétude vis-à-vis de ce mode en matière de sécurité des piétons et d'incivilités.

À ce titre le PDM préconise de réaliser un audit de l'usage actuel des trottinettes en libre-service. Cet audit visera :

- D'une part à mieux cerner l'usage actuel et identifier le mode qu'il remplace (les usagers utilisaient-ils la marche, le vélo, le bus ou leur voiture avant la trottinette ?) ;
- D'autre part, d'identifier et quantifier les nuisances générées par ce mode (insécurité et incivilités).

Cet audit permettra si nécessaire, *in fine*, d'envisager une réglementation adéquate.

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

La pacification des cœurs de quartier, mais aussi la volonté de mettre en place un partage équitable des espaces publics entre modes, nécessite d'identifier les fonctions des différentes voies.

Pour cela, le PDM préconise de définir un plan de hiérarchisation du réseau viaire sur l'ensemble des zones agglomérées du territoire (ville du Havre et autres communes).

Cette hiérarchisation permettra en particulier d'identifier :

- Le réseau structurant, support des liaisons inter-quartiers, sur lequel la circulation automobile est potentiellement importante et où une séparation des modes (protection des modes actifs) peut être nécessaire.
- Le réseau secondaire, dont la seule fonction routière est de desservir les bâtiments riverains, où la qualité de la vie locale prime sur la fonction circulatoire et où la mixité des modes est envisageable (zone de rencontre, zone 30, ...)

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

Cette mesure vise à réguler le trafic entrant sur la ville-centre, afin de favoriser le report modal. Elle serait à mener en cohérence avec l'action B9 (« Étudier l'opportunité et la faisabilité de voies réservées au covoiturage »). L'étude à réaliser doit permettre de :

- Définir une stratégie de régulation du trafic en dimensionnant la capacité du réseau viaire entrant dans la ville à un niveau limité, afin d'inciter les usagers à se reporter vers transports collectifs, le covoiturage ou le vélo.
- Qualifier et quantifier :
  - ▶ L'impact sur la circulation générale (longueurs des congestions, augmentation des temps de parcours, reports d'itinéraires),
  - ▶ Les gains attendus pour les usagers se reportant vers des modes alternatifs,
  - ▶ La réduction de trafic induite en centre-ville.

Elle visera *in fine* à mesurer l'acceptabilité sociale de ce type de mesure et le gain potentiel en termes de développement des modes alternatifs.

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

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, ...).

Le PDM préconise de réaliser une étude de stationnement sur la ville centre. Celle-ci doit permettre :

- De recenser de manière détaillée l'offre et l'usage du stationnement sur un périmètre élargi (recensement de l'offre publique et privé, occupation diurne et nocturne, taux de rotation et typologie des usagers),
- De proposer in fine des optimisations :
  - ▶ De l'offre de stationnement (libération du stationnement sur voirie au profit des ouvrages, mutualisation du stationnement public/privé, adaptation du nombre de places au besoin réel, en tenant compte des objectifs de parts modales du PDM, ...),

- ▶ De la réglementation et de son contrôle (tarification, zonage, ...).

Afin de favoriser le développement des modes alternatifs, ces propositions chercheront préférentiellement à :

- Favoriser le stationnement résidentiel (tarification résident),
  - Protéger le stationnement des visiteurs et de la clientèle des commerces,
- Inciter les usagers pendulaires à se reporter vers des modes alternatifs.

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

Certaines communes périphériques souffrent de nuisances générées par le stationnement (Montivilliers, Harfleur, Ste-Adresse, ...). Afin de résorber ces difficultés le PDM préconise de mener des études de stationnement dédiées sur ces sites. Celles-ci comprendront :

- Un recensement de l'offre et de l'usage du stationnement sur les périmètres concernés (recensement de l'offre, occupation, taux de rotation et typologie des usagers),
- Des propositions de solution pouvant concerner :
  - ▶ L'offre de stationnement (création ou suppression de places, jalonnement, ...),
  - ▶ Sa réglementation et son contrôle (tarification, zonage, ...).

### 7.3 - Précisions relatives au schéma vélo

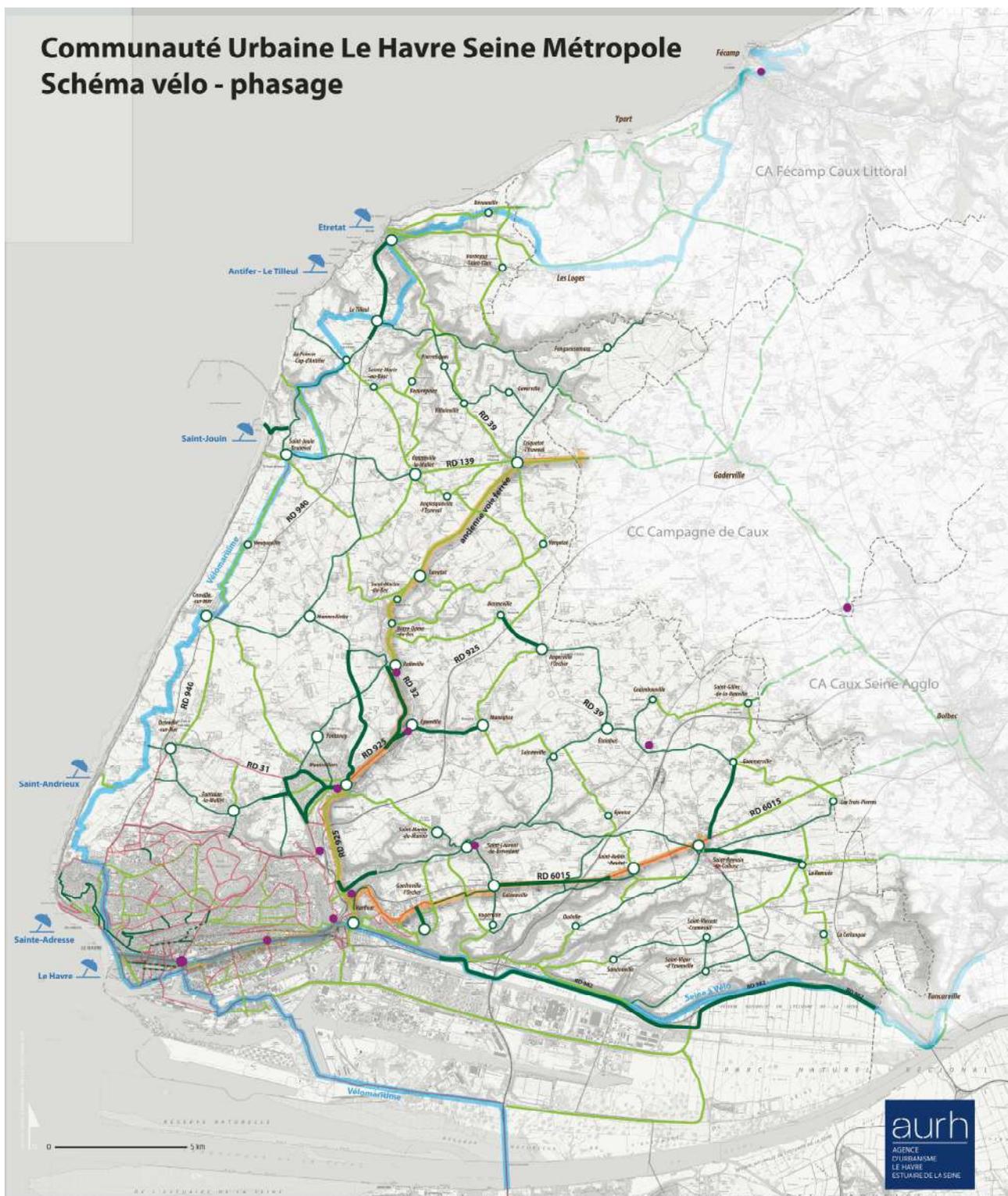
Les documents ci-après présentent le schéma vélo approuvé par la Communauté Urbaine en 2022.

On notera que le plan vélo prévoit l'aménagement de continuités cyclables, mais également la mise en œuvre d'équipements (stationnement et signalisation).

Concernant le stationnement vélo, le PDM préconise de veiller à ce que son dimensionnement soit réalisé de manière cohérente avec les objectifs de part modale. À ce titre, les parts modales cibles vélo et automobile étant respectivement de 8% et 35% à l'horizon 2033, il est nécessaire de prévoir globalement 1 place vélo pour 4 à 5 places automobile. Ce chiffre constitue une moyenne sur la Communauté urbaine et serait à renforcer sur les secteurs denses et l'agglomération centrale (de l'ordre de 1 place vélo pour 3 places automobiles). À titre d'illustration, le parking des Gares au Havre disposant de 700 places automobiles, 150 à 250 places vélo seraient nécessaires.

Le stationnement vélo sera à implanter et dimensionner en fonction des besoins réels, à proximité des sites générateurs (zones d'emplois, commerces, lieux de formation, ...), mais aussi sur les pôles d'intermodalité (gares, pôles multimodaux, parkings-relais, aires de covoiturage, ...). Sur ces pôles, où les durées de stationnement peuvent être assez longues, des stationnements sécurisés sont conseillés.

# Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole Schéma vélo - phasage



## Réseau Cyclable existant

- Réseau aménagé existant
- Véloroutes : Seine à Vélo et Vélomaritime (EV4)

## Extension du réseau cyclable

Un réseau en site propre ou sur voirie partagée

### Phase 1

- Tronçon à aménager : voie verte, piste, bande, chaussidou.
- Tronçon sur voie partagée et uniquement jalonné avec aménagements ponctuels

### Phase 2

- Tronçon à aménager ou en voie partagée
- Réseau express vélo

## Maillage du territoire

- Centre bourg
- Gares ou haltes ferroviaires
- Plages
- ..... Limites EPCI
- - - Itinéraire potentiel hors CU

**COMMUNAUTE URBAINE**

**Séance du 31 mars 2022**

**Dossier n° 70.2022-0120**

**MOBILITE - MODES DOUX - PLAN VELO 2022-2030 - ADOPTION.-**

**M. Pascal LEPRETTRE, Vice-Président.** Dans le cadre du Plan de Mobilité révisé en 2013, une stratégie spécifique autour des modes actifs a été décidée par les élus communautaires.

Dans ce contexte, un plan vélo a été adopté pour une période de 2015 à 2020 visant à favoriser l'usage du vélo par la création d'itinéraires cyclables sur le territoire de la Communauté urbaine.

Au regard de la réussite de ce premier plan vélo, tant du fait de l'augmentation des linéaires que de la pratique cyclable elle-même, il est envisagé l'adoption d'un nouveau plan vélo sur la période 2022/2030.

A travers ce nouveau Plan Vélo 2022/2030, l'objectif est de conforter l'écosystème vélo du territoire. Il s'agira prioritairement d'améliorer et d'étendre les continuités cyclables existantes situées à ce jour essentiellement autour du Havre et de sa périphérie. Dans le prolongement de la création de la Communauté urbaine, ce plan vélo a donc pour ambition d'assurer des liaisons directes, continues et sécurisées entre les 54 communes de la Communauté urbaine et plus spécifiquement entre les principales centralités du territoire :

- Le Havre
- Montivilliers
- Criquetot l'Esneval
- Saint Romain de Colbosc
- Etretat

**ACTE EXECUTOIRE**

Réception par le Sous-Préfet, le **- 7 AVR. 2022**

Publication, le

**- 7 AVR. 2022**

Entre ces différents pôles, des itinéraires structurants, essentiellement en sites propres (pistes cyclables, voies vertes) seront créés. Au cœur de ce réseau structurant, un maillage secondaire permettra d'assurer la connexion entre les communes en utilisant majoritairement les routes à faible trafic compatibles avec une circulation mixte (automobiles et vélos) assurant la sécurité de tous les usagers.

Il est à noter qu'un fuseau cyclable reliant Criquetot-l'Esneval à la vallée de la Lézarde est présenté sous la forme d'une voie verte empruntant l'ancienne voie ferrée reliant Rolleville aux Ifs. L'itinéraire précis de cette voie cyclable sera toutefois décidé dans un second temps, après 2024, afin de prendre en compte les conclusions de l'étude globale qui va être lancée en 2022 afin de déterminer les mobilités envisageables sur cette ancienne voie ferrée : transports en communs, modes doux... Au regard des éléments que cette étude fournira, le Conseil communautaire pourra ainsi préciser le tracé de la voie cyclable qui pourrait donc emprunter tout ou partie de l'emprise de l'ancienne voie ferrée reliant Rolleville aux Ifs.

En parallèle de la constitution d'un réseau cyclable continu et sécurisé, la Communauté urbaine complétera également l'offre de services pour les cyclistes pour notamment :

- Développer des stationnements pour vélos dans toutes les communes du territoire
- Créer des stations de gonflage/réparation dans l'espace public
- Conforter le service LIAVELOS
- Accompagner l'essor du cyclotourisme autour des deux itinéraires traversant le territoire : la Vélomaritime et la Seine à Vélo

Il est donc proposé d'adopter le Plan Vélo 2022/2030 de la Communauté urbaine.

**Je vous propose d'adopter la délibération ci-après :**

**LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE**

**VU** le code Général des Collectivités Territoriales ;

VU la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30/12/1996 ;  
VU la loi d'orientation des mobilités du 26 décembre 2019 ;  
VU la loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000 ;  
VU la circulaire du 24 mars 1997 relative au PDU ;  
VU la délibération du Conseil Communautaire en date du 4 février 2010 visant l'adoption du Schéma Directeur Modes Doux de l'Agglomération Havraise ;  
VU la délibération du Conseil Communautaire du 14 mars 2013 approuvant le Plan de Déplacement Urbain (PDU) révisé

#### **CONSIDERANT**

- Que dans le cadre du Plan de Mobilité révisé en 2013, une stratégie spécifique autour des modes actifs a été décidée par les élus communautaires ;
- Que dans ce contexte, un plan vélo a été adopté pour la période 2015-2020 ;
- Qu'au regard de la réussite de ce premier plan vélo, il est envisagé l'adoption d'un nouveau plan vélo sur la période 2022/2030 ;
- Que l'objectif de ce nouveau plan vélo est de conforter l'écosystème vélo du territoire et qu'il s'agira prioritairement d'améliorer et d'étendre les continuités cyclables existantes afin d'assurer des liaisons directes, continues et sécurisées entre les 54 communes de la Communauté urbaine et plus spécifiquement entre les principales centralités du territoire ;
- Qu'au cœur de ce réseau structurant, un maillage secondaire permettra d'assurer la connexion entre les communes en utilisant majoritairement les routes à faible trafic compatibles avec une circulation mixte (automobiles et vélos) assurant la sécurité de tous les usagers ;
- Qu'une étude sera lancée en 2022 sur le devenir de l'ancienne voie ferrée Rolleville – les Ifs afin de proposer au Conseil communautaire un nouvel usage de cette infrastructure et confirmer ou pas l'hypothèse d'une voie verte ;
- Que par ailleurs, la Communauté urbaine complètera également l'offre de service pour les cyclistes pour notamment : développer des stationnements pour vélos dans toutes les communes du territoire, créer des stations de gonflage/réparation dans l'espace public, conforter le service LIAVELOS et accompagner l'essor du cyclotourisme autour des deux itinéraires traversant le territoire : la Vélomaritime et la Seine à Vélo ;

**Son Bureau réuni le 17 mars 2022, consulté ;**

**VU le rapport de M. le Vice-Président ;**

**Après en avoir délibéré,**

#### **DECIDE**

- **D'adopter** le plan vélo de la Communauté urbaine pour la période 2022 à 2030.

**Sans incidence financière**

## COMMUNAUTE URBAINE

Nombre de  
Conseillers en  
Exercice : 129

### Extrait du Registre des Délibérations

L'an deux mille vingt-deux, le jeudi trente-et-un mars, à dix-sept heures,  
Les Membres du Conseil de la Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole, légalement  
convoqués le 25 mars 2022, se sont réunis dans la salle du Carré 400 du carré des Docks, sous la présidence  
d'Edouard PHILIPPE, Président.

#### Étaient présents :

Edouard PHILIPPE; Jean-Baptiste GASTINNE; Clotilde EUDIER; Alain FLEURET; Jérôme DUBOST; Christine MOREL; Jean-Louis ROUSSELIN; Florent SAINT-MARTIN (à partir de 18h20 examen du dossier n° 21); Michel RATS; Alban BRUNEAU; Hubert DEJEAN DE LA BATIE; Pascal LEPRETTRE; Malika CHERRIERE; Christian GRANCHER; Jean-Louis MAURICE; Jean-Michel ARGENTIN; François AUBER; André BAILLARD; Thérèse BARIL; Frédéric BASILLE; Gilles BELLIERE; Monique BERTRAND; Augustin BOEUF; Jean-Pierre BONNEVILLE; Fanny BOQUET; Pierre BOUYSSSET; Patrick BUCOURT; Sylvie BUREL; Patrick BUSSON; Gaëlle CAETANO; Thibaut CHAIX; Corinne CHATEL; Noureddine CHATI; Annie CHICOT; Olivier COMBE; André CORNOU; Pascal CORNU; Nadège COURCHE; Isabelle CREVEL; Laëticia DE SAINT NICOLAS (à partir de 18h00 examen du dossier n° 14); Régis DEBONS; Brigitte DECHAMPS; Françoise DEGENETAIS; Fabienne DELAFOSSE; Jacques DELLERIE; Emmanuel DIARD; Hady DIENG; Marie-Laure DRONE; Patrick FONTAINE; Jean-Luc FORT; Laurent GILLE; Antonin GIMARD; Carol GONDOUIN; Denis GREVERIE; Marie-Catherine GRZELCZYK; Marc GUERIN; Anthony GUEROUT; Amick GUIVARCH; Jean-Luc HEBERT; Sophie HERVE; Fanny HEUZE; Jean-Luc HODIERNE; Yves HUCHET; Laurent LANGELIER; David LAURENT; Anne-Virginie LE COURTOIS; Jean-Pierre LEBOURG; Aurélien LECACHEUR; Caroline LECLERCQ; Jean-Paul LECOQ; Jean-Pierre LEDUC; Patrick LEFEBVRE; Virginie LEMAITRE-LADOUCE; Yann ADREIT; Raphaël LESUEUR; Laurent LOGIOU; Bruno LOZANO; Fabienne MALANDAIN; Gérald MANIABLE; Jacques MARTIN; Emilie MASSET (jusqu'à son départ à 20h07 examen du dossier n° 55); Stéphanie MINEZ; Christelle MSICA GUEROUT; Bineta NIANG; Oumou NIANG-FOUQUET; Valérie PETIT; Etienne PLANCHON; Dominique PREVOST; Didier SANSON; Nicolas SIMON; Patrick TEISSERE; Marc-Antoine TETREL; Florence THIBAUDEAU-RAINOT; Philippe TOUILIN; Virginie VANDAELE; Danièle VASCHALDE; Martine VIALA; Nacera VIEUBLE, Membres titulaires, Ludovic CARPENTIER, Membre suppléant.

#### Étaient excusés et non représentés :

Agnès CANAYER ; Christine CORMERAIS ; Louisa COUPPEY ; Stéphanie DE BAZELAIRE ; Véronique DUBOIS ; Pascal LACHEVRE ; Daniel LEMESLE ; Cyriaque LETHUILLIER ; Denis MERVILLE ; Alain RENAUT ; Seydou TRAORE ; Anne-Marie VIGNAL, Membres titulaires.

#### Étaient absents :

Dominique BELLENGER ; Christian DUVAL ; Wasil ECHCHENNA ; Solange GAMBART ; Hervé LEPILEUR ; Pierre SIRONNEAU, Membres titulaires.

#### Étaient excusés et représentés :

Christine DOMAIN a donné pouvoir à Pascal LEPRETTRE ; Marie-Claire DOUMBIA a donné pouvoir à Alban BRUNEAU ; Fabienne DUBOSQ a donné pouvoir à Marc GUERIN ; Jocelyne GUYOMAR a donné pouvoir à Michel RATS ; Valérie HUON-DEMARE a donné pouvoir à Didier SANSON ; Sandrine LEMOINE a donné pouvoir à Anthony GUEROUT ; Pierre MICHEL a donné pouvoir à Patrick TEISSERE ; Nathalie NAU a donné pouvoir à Sophie HERVE ; Madjid NASSAH a donné pouvoir à Régis DEBONS ; Laurence BESANCENOT a donné pouvoir à Augustin BOEUF ; Pascal CRAMOISAN a donné pouvoir à Brigitte DECHAMPS ; Sylvain VASSE a donné pouvoir à Frédéric BASILLE ; Avelyne CHIROL a donné pouvoir à Ludovic CARPENTIER.

Thibaut CHAIX a été désigné Secrétaire de séance.

DELB-20220120

MOBILITE - MODES DOUX - PLAN VELO 2022-2030 - ADOPTION.-

## LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE

VU le code Général des Collectivités Territoriales ;  
VU la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30/12/1996 ;  
VU la loi d'orientation des mobilités du 26 décembre 2019 ;  
VU la loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000 ;  
VU la circulaire du 24 mars 1997 relative au PDU ;  
VU la délibération du Conseil Communautaire en date du 4 février 2010 visant l'adoption du Schéma Directeur Modes Doux de l'Agglomération Havraise ;  
VU la délibération du Conseil Communautaire du 14 mars 2013 approuvant le Plan de Déplacement Urbain (PDU) révisé

## CONSIDERANT

- Que dans le cadre du Plan de Mobilité révisé en 2013, une stratégie spécifique autour des modes actifs a été décidée par les élus communautaires ;
- Que dans ce contexte, un plan vélo a été adopté pour la période 2015-2020 ;
- Qu'au regard de la réussite de ce premier plan vélo, il est envisagé l'adoption d'un nouveau plan vélo sur la période 2022/2030 ;
- Que l'objectif de ce nouveau plan vélo est de conforter l'écosystème vélo du territoire et qu'il s'agira prioritairement d'améliorer et d'étendre les continuités cyclables existantes afin d'assurer des liaisons directes, continues et sécurisées entre les 54 communes de la Communauté urbaine et plus spécifiquement entre les principales centralités du territoire ;
- Qu'au cœur de ce réseau structurant, un maillage secondaire permettra d'assurer la connexion entre les communes en utilisant majoritairement les routes à faible trafic compatibles avec une circulation mixte (automobiles et vélos) assurant la sécurité de tous les usagers ;
- Qu'une étude sera lancée en 2022 sur le devenir de l'ancienne voie ferrée Rolleville – les Ifs afin de proposer au Conseil communautaire un nouvel usage de cette infrastructure et confirmer ou pas l'hypothèse d'une voie verte ;
- Que par ailleurs, la Communauté urbaine complétera également l'offre de service pour les cyclistes pour notamment : développer des stationnements pour vélos dans toutes les communes du territoire, créer des stations de gonflage/réparation dans l'espace public, conforter le service LIAVELOS et accompagner l'essor du cyclotourisme autour des deux itinéraires traversant le territoire : la Vélomaritime et la Seine à Vélo ;

Son Bureau réuni le 17 mars 2022, consulté ;

VU le rapport de M. le Vice-Président ;

Après en avoir délibéré,

## DÉCIDE

- **D'adopter** le plan vélo de la Communauté urbaine pour la période 2022 à 2030.

**Sans incidence financière**

## DELIBERATION ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ

Fait et délibéré, le jour, mois et an susdits,

Et ont, les Membres présents à la séance, signé au registre

Le Havre, le **- 7 AVR. 2022**

Pour extrait certifié conforme

Pour le Président et par délégation



## ACTE EXECUTOIRE

Reçu en Sous-Préfecture le **- 7 AVR. 2022**

Publié le **- 7 AVR. 2022**

Jean-Baptiste GASTINNE, Vice-Président

## 7.4 - Précisions relatives à la démarche InTerLUD

Dans le cadre du dispositif des certificats d'économie d'énergie, le Ministère de la Transition écologique a validé le programme Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable (ci-après « InTerLUD »). Ce programme a pour objet de permettre le déploiement dans une dynamique collaborative, d'actions volontaires de collectivités et d'opérateurs économiques d'un même territoire sur le transport de marchandises en ville.

Les objectifs du programme InTerLUD sont les suivants :

- Informer, sensibiliser et accompagner les collectivités et les opérateurs économiques à l'échelle territoriale sur les enjeux de la logistique urbaine ;
- Structurer les filières économiques et leurs représentations ;
- Favoriser la participation des acteurs privés dans le cadre des chartes logistiques urbaines et les faire dialoguer avec les acteurs publics. Pour cela, le Cerema et Logistic Low Carbon accompagnent les EPCI et les opérateurs économiques (transporteurs, grossistes, chargeurs, artisans, commerçants...) des territoires qui s'engagent dans le programme InTerLUD.

En application de ce programme, une demande d'accompagnement a été formulée par Le Havre Seine Métropole, conclue par une convention signée en fin décembre 2021. Cette convention fixe les modalités d'accompagnement, notamment financières, pour faciliter la réalisation d'études sur la logistique urbaine.

Ainsi, la CU LHSM avec l'appui du bureau d'études Interface Transport, a conduit en 2023 une étude sur la logistique urbaine de son territoire, dont la finalité se traduira par l'élaboration d'un programme d'actions partagé entre les acteurs de la thématique.

## 7.6 - Précisions relatives au schéma directeur IRVE

Lors de la création de la Communauté urbaine, les compétences d'autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et d'Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique (IRVE) lui ont été attribuées.

Par délibération du Conseil Communautaire en date du 8 Juillet 2021, la Communauté urbaine a validé le lancement d'un Schéma Directeur IRVE (SDIRVE) sur son territoire avec pour objectifs :

- De faire un état des lieux de la mobilité électrique et de l'utilisation des infrastructures de recharge ouvertes au public ;
- D'évaluer l'évolution des besoins ;
- De proposer une adaptation de l'offre à court terme (3 ans) et les perspectives à moyen terme (5 à 10 ans).

Aussi, le SDIRVE accompagne la mise en œuvre des enjeux majeurs (actions B19) du PDM en favorisant l'essor des véhicules électriques, mais aussi de manière plus ciblée à travers :

- Un accompagnement de l'arrivée des nouvelles lignes C et D du tramway (équipement des parkings P+R) et le développement de l'offre sur les P+R existants ;
- La réflexion sur la thématique du « Last Mile Delivery » soutenant le volet de la logistique urbaine durable du PDM ;
- Le biais de l'équipement des aires de covoiturage (hors réseau et échangeurs autoroutiers).

## 7.7 - Avis de la Commission d'enquête et recommandations

À l'issue de l'enquête publique, qui s'est déroulée du 8 janvier au 7 février 2024, la commission d'enquête a émis un **avis favorable, sans réserve**, au plan de mobilité de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole. Cet avis était assorti de 3 recommandations. Celles-ci seront prises en compte tout au long de la mise en œuvre du PDM :

### ■ **Recommandation n° 1 de la commission :**

Multiplier les actions en incitant la population de la Communauté urbaine à modifier ses modes de déplacements en vue d'assurer une meilleure mobilité visant ainsi à la protection de l'environnement notamment concernant l'air et le bruit. Il est en effet important d'accompagner la population au changement des pratiques de mobilité, à savoir : informer, sensibiliser et inciter à expérimenter.

Le projet de PDM a pour objectif de mobiliser l'État, la Région, le Département, les collectivités locales, les différents partenaires et tous les acteurs de la mobilité. D'autre part, le projet de PDM a pour ambition de sensibiliser les habitants pour développer les modes de déplacements durables, et ainsi, réduire la place de la voiture notamment en centre-ville.

### ■ **Recommandation n° 2 de la commission :**

L'enquête publique a révélé la nécessité d'un travail partenarial indispensable entre la Communauté urbaine et les municipalités mais également avec les milieux associatifs et collectifs, lesquels sont force de propositions pertinentes. À titre d'exemple, la proposition de création d'une zone à trafic limité dans un périmètre du centre-ville d'Étretat est intéressante à étudier en étroite coopération avec les associations de cette commune très touristique. Il est important de souligner que l'Union commerciale d'Étretat est à l'origine de cette proposition.

Le projet de PDM fixe des objectifs importants d'évolution des parts modales d'ici à 2033 avec un engagement ambitieux concernant le mode vélo pour se rapprocher des objectifs nationaux notamment le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) et le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) afin de passer la part vélo de 2% à 8%.

Le projet de PDM favorisera les déplacements des personnes à mobilité réduite. Cependant, la commission d'enquête regrette que les schémas directeurs d'accessibilité et l'agenda d'accessibilité programmé ne seront finalisés qu'en 2025.

Le projet de PDM aura des impacts positifs sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre avec la baisse de la part « voiture » et aura par conséquent des résultats bénéfiques sur la santé, avec le développement des modes actifs, réduisant ainsi la pollution de l'air et les nuisances sonores. Ainsi, le projet de PDM s'inscrit dans les objectifs de la stratégie nationale bas-carbone, en cohérence avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique.

Le projet de PDM contribuera à l'amélioration de la sécurité routière, notamment sur le réseau routier, le centre-ville du Havre, les bourgs et les communes rurales avec les aménagements de pistes cyclables, de chemins piétons, et de partage sécurisé de l'espace public lesquels seront réalisés ou accompagnés dans le cadre de la mise en œuvre du PDM.

■ **Recommandation n° 3 de la commission :**

La question de l'interconnexion, en milieu rural, des pistes cyclables a été mise en exergue durant l'enquête. Il faut par conséquent redonner une véritable place aux modes actifs dans l'espace public, notamment par des aménagements cyclables de qualité et tout particulièrement sur les routes « partagées » afin de garantir la sécurité des cyclistes et des piétons.

Dans le cadre du mémoire en réponse de la Communauté urbaine, la commission a noté, et approuve, un point important concernant les études prévues au plan d'actions, à savoir 1,3 M€ sur les 89,3 M€ fixés au projet de PDM. En effet, si l'opportunité et la faisabilité sont avérées en conclusion de ces études, un budget complémentaire sera mobilisé, sur la base d'arbitrages politiques, afin d'engager les travaux correspondants.





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