

ENQUÊTE PUBLIQUE

DU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

14 NOV.
au
14 DÉC.
2013



L'avenir des transports se
construit aujourd'hui,
exprimez-vous !

DOSSIER
D'ENQUÊTE PUBLIQUE

SOMMAIRE

DOSSIER ADMINISTRATIF

Les pièces de procédure

- 01.** Les délibérations de lancement de l'élaboration et d'arrêt du projet de PDU **p.05**
- 02.** La lettre de saisine du Tribunal Administratif **p.19**
- 03.** La décision de désignation de la Commission d'Enquête par le Tribunal Administratif **p.21**
- 04.** L'arrêté d'ouverture d'enquête **p.25**
- 05.** L'avis d'enquête publique **p.33**
- 06.** La publicité réglementaire **p.35**

Les avis sur le projet

- 07.** La liste des personnes publiques consultées avant la mise à l'enquête publique **p.39**
- 08.** L'avis des personnes publiques consultées **p.43**
- 09.** L'avis de l'Autorité Environnementale **p.121**

La communication sur l'enquête publique

- 10.** Campagne d'affichage **p.123**
- 11.** Plaquette de vulgarisation **p.125**
- 12.** Panneaux d'exposition **p.129**

DOSSIER TECHNIQUE

- 13.** Projet de Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe / Rapport environnemental / Annexe accessibilité **p.135**

DOSSIER ADMINISTRATIF

01

Les délibérations de lancement de l'élaboration et d'arrêt du projet de PDU

La CREA
DELIBERATION



Réunion du Conseil

du

20 décembre 2010

Déplacements
Plan de Déplacements Urbains (PDU)
Lancement de l'élaboration
Autorisation

L'évolution du cadre juridique et institutionnel

Issus de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, les Plans de Déplacements Urbains (PDU) définissent "les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement dans le périmètre de transports urbains".

Les PDU ont été rendus obligatoires dans les périmètres des transports urbains (PTU) inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants par l'article 14 de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996.

Renforcés enfin par les articles 97 et suivants de la Loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000, les PDU doivent intégrer de nouvelles exigences notamment dans les domaines de la sécurité des déplacements, du stationnement, des transports de marchandises en ville, de l'intermodalité, de la cohésion sociale.

Le Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Rouennaise a été approuvé par le Conseil Communautaire du 11 février 2000. Il s'agissait d'élaborer une démarche globale portant sur l'organisation des déplacements à l'horizon 2010. Les objectifs étaient les suivants :

- o organiser et satisfaire les besoins de déplacements en maîtrisant la circulation automobile et en développant l'usage des transports collectifs,
- o préserver l'environnement et optimiser le partage de l'espace en favorisant les modes les moins consommateurs d'espace et en luttant contre la pollution, les nuisances et les accidents,
- o rendre cohérents urbanisme et transports en limitant l'étalement urbain et en développant les implantations d'habitat et d'activités à proximité des axes de transports en commun.

Fin 2007, l'ex-CAR a lancé la révision de son PDU. De son côté, sans être soumise à cette obligation, l'ex-CAEBS a initié, en 2008, une démarche d'élaboration d'un Plan Global de Déplacements. Pour leur part, les autres territoires constituant la CREA (ex-COMTRY et ex-CCSA) ne disposent d'aucun document équivalent.

La création de la CREA au 1^{er} janvier 2010 nécessite de repenser le PDU à l'échelle de ce nouveau territoire. Il s'agit désormais non plus de la révision mais de l'élaboration d'un nouveau PDU, dans la continuité des études et de la concertation déjà entreprises sur les territoires de l'ex-CAR et de l'ex CAEBS. La CREA dispose d'un délai de 3 ans à compter du 1^{er} janvier 2010 pour élaborer ce nouveau PDU qui s'appliquera à l'ensemble de ses communes.

Par ailleurs, des nouvelles dispositions à caractère législatif et réglementaire doivent être prises en considération :

- la mise en conformité avec les dispositions de la loi SRU pour les PDU approuvés avant le 2 juillet 2006,
- l'intégration d'un nouveau rapport environnemental (ordonnance du 3 juin 2004 et décret n° 2005-613 du 27 mai 2005 portant transposition de la directive européenne relative à l'évaluation de l'incidence des plans et des programmes sur l'environnement),
- l'insertion d'un volet traitant de l'accessibilité de la chaîne des déplacements aux personnes handicapées ou à mobilité réduite (loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances),
- la prise en compte des lois issues du Grenelle de l'environnement (lois des 3 août 2009 et 12 juillet 2010) et notamment l'intégration d'une 8^{ème} orientation des PDU relative au développement des infrastructures de charges destinées à l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

L'évolution du contexte local en matière de déplacements

Au-delà du respect de la réglementation en vigueur, l'élaboration du PDU de la CREA est rendue nécessaire par l'évolution du contexte local en matière de déplacements.

D'une part, plusieurs projets de l'actuel PDU de l'ex-CAR sont achevés : TEOR, infrastructures routières (achèvement de la Sud III, du Pont Flaubert et de la Rocade Sud), Pôles d'échanges du Mont-Riboudet et de la Gare d'Oissel, mise en œuvre d'une partie du plan aqolo vélo.

D'autre part, des projets majeurs sont à l'étude dans l'agglomération, qui vont changer à terme le paysage des déplacements. Il s'agit de l'arrivée de la LGV Paris-Le Havre, avec la nouvelle gare d'agglomération et le tram-train, du contournement Est et des nouveaux quartiers urbains et équipements structurants pour l'agglomération (le quartier Luciline, Le quartier Flaubert, le projet Seine Sud, la Plaine de la Ronce, etc.).

Le PDU, outil de coordination et de concertation entre les acteurs de l'agglomération et au delà, devra donc assurer la cohérence de ces différents projets et des réflexions en cours.

Plusieurs études et analyses menées depuis 2007, permettent de disposer aujourd'hui d'un diagnostic complet et exhaustif de la mobilité dans l'agglomération.

L'enquête ménages déplacements (EMD) de 2006, le bilan du PDU approuvé en 2000, le diagnostic réalisé en 2009 dans le cadre de la révision du PDU, l'analyse comparative de la performance des grands réseaux de transport urbain français, les enquêtes déplacement menées dans le cadre de l'élaboration des PDE (Plan de Déplacement Entreprise), les travaux réalisés au sein du COMOP "transport et déplacement" du Conseil Consultatif de Développement (CCD) et les diagnostics réalisés dans le cadre du projet de Transport à la Demande permettent en effet de dresser les constats suivants :

- diagnostic territorial : forte attractivité du centre de l'agglomération, nécessité d'une réflexion élargie au bassin de vie qui s'étend au-delà des limites de la CREA, poursuite de l'étalement urbain et de la périurbanisation, absence d'approche simultanée de la politique de développement urbain et de la politique de transport,

- diagnostic relatif à la mobilité : relative stabilité de la demande de mobilité (+ 6,5 % entre 1996 et 2006), augmentation significative de la part modale des transports en commun mais utilisation largement majoritaire de la voiture individuelle (84,3 % des déplacements mécanisés contre 11,2 % pour les transports en commun), complexification de l'organisation en raison de la multiplication des déplacements courts et de la diversification de leurs motifs, pratique peu développée de l'intermodalité,

- diagnostic relatif aux transports : renforcement avec la crise de la volonté d'utiliser les transports en commun et des modes alternatifs à la voiture, constat que l'attractivité des transports en commun n'est pas liée à leur coût mais à la qualité de l'offre, importance du budget consacré aux transports.

Les récents décrets relatifs à la prime transport viennent conforter cette tendance favorable au changement dans les pratiques de mobilité.

Pour accompagner cette évolution et apporter de la cohérence dans l'aménagement de son territoire, la CREA a l'ambition de mettre en œuvre une politique de déplacement qui devra concilier développement urbain, développement économique, cadre de vie et équité sociale.

Une conjonction favorable pour repenser la mobilité

La création de la CREA répond à une logique de territoire qui représente une véritable opportunité de repenser le réseau de transport et plus largement la politique de déplacement.

L'extension corrélatrice du Périmètre de Transport Urbain (PTU) à des communes qui appartiennent au même bassin de vie, permet à la CREA de maîtriser notamment la politique de déplacement sur l'ensemble de ce territoire et d'agir concrètement sur la mobilité des périurbains ainsi que sur les liaisons entre le cœur de l'agglomération et le pôle elbeuvien.

Les actions à court, moyen et long terme pour construire dans le temps une politique de déplacement et un réseau de transport adaptés aux grands projets de développement urbain et à la politique de développement économique sur le territoire de la CREA devront être précisées.

La conjonction temporelle de la révision des grands documents de planification que sont le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), le PDU et le Plan Local de l'Habitat (PLH) donne l'opportunité de définir des objectifs communs et cohérents pour le développement du territoire de la CREA.

Enfin, la réalisation de grands projets et les réflexions en cours autour d'équipements structurants sont autant d'occasions de repenser structurellement le réseau de transport urbain :

- à l'horizon 2012/2013 : renouvellement des rames de métro, résorption des points noirs de la circulation des bus, mise en place du Transport à la demande sur la majorité des petites communes périurbaines, recomposition générale du réseau de transports en commun,

- à l'horizon 2017 : développement de la ville de Rouen à l'Ouest et réalisation progressive du quartier Flaubert,

- à l'horizon 2025 : mise en service de la nouvelle gare ferroviaire de Rouen sur la rive gauche.

Le processus d'élaboration du PDU

Le processus d'élaboration du PDU de la CREA est l'occasion de repenser la mobilité et l'ensemble des modes et motifs de déplacement. Il nécessite de mener une réflexion commune sur la politique de déplacement sur le territoire de la Communauté et au-delà.

L'appui de l'Agence de l'Urbanisme permettra d'assurer de la cohérence aussi bien dans le temps qu'à toutes les échelles du territoire, dans la zone d'influence de la CREA.

Le diagnostic réalisé en 2009 sur le bassin de vie rouennais a permis de dégager les 5 enjeux majeurs de transformation suivants :

- assurer la cohérence entre la mobilité et le développement urbain,
- faciliter la mobilité des périurbains,
- développer l'usage des transports en commun : prendre en compte les facteurs d'attractivité,
- repenser l'équilibre des différents modes de déplacement pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain,
- mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison.

Ces enjeux concourent à ce que devrait être la finalité principale de ce PDU : trouver un équilibre entre mobilité et cadre de vie.

Le défi à relever consiste en effet à offrir au plus grand nombre une alternative à la voiture individuelle permettant des déplacements rapides et efficaces vers les secteurs d'attractivité (commerces, services, études, emplois, loisirs) tout en redonnant de la qualité, de la convivialité et de l'humanité aux centres villes. Il s'agit ainsi de réduire l'empreinte écologique et économique des déplacements au bénéfice de l'ensemble des habitants de la CREA, qu'ils soient urbains ou périurbains.

Ces 5 enjeux se déclinent en plusieurs objectifs opérationnels qui seront affinés et partagés après une phase de concertation.

La traduction de ces objectifs opérationnels en programme d'actions viendra concrétiser la mise en œuvre de la politique du PDU pour les 10 ans à venir.

Les discussions porteront également sur la mise en place d'outils de pilotage et de suivi qui permettront de garantir la cohérence des décisions dans le temps et dans l'espace notamment par le biais des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et notamment de leurs Projets d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

Conclusion

En conclusion, le PDU sera établi à l'échelle du périmètre des transports urbains de la CREA. Un périmètre de réflexion élargi à l'aire urbaine sera également pris en compte pour éclairer les enjeux des déplacements aux différentes échelles territoriales concernées.

Les services de l'Etat, de la Région de Haute-Normandie, des Départements de Seine-Maritime et de l'Eure seront associés à la démarche d'élaboration du PDU.

Il sera, en outre accordé une large place à la concertation avec les communes par le biais des réunions territorialisées. Les communes, dont les compétences en matière de voirie et de stationnement constituent des leviers importants en matière de déplacements, apparaissent d'ores et déjà comme des partenaires incontournables du PDU.

Enfin, une concertation large avec la société civile sera mise en œuvre tout au long de cette démarche. Le Conseil Consultatif de Développement, réunissant des représentants des milieux économiques, sociaux, culturels et associatifs de l'agglomération, ainsi que les organismes consulaires seront ainsi consultés aux différentes étapes d'élaboration du plan.

Dans cette même optique, les représentants des professions et usagers des transports de voyageurs ou de marchandises et les associations en ayant fait la demande, seront également consultés.

Au terme de cette phase de concertation, le projet de PDU devra être arrêté par le Conseil communautaire de la CREA. Il sera ensuite soumis pour avis aux personnes publiques associées, puis fera l'objet d'une enquête publique, dans les conditions prévues par les articles L 123-1 à L 123-16 du Code de l'Environnement.

Le Quorum constaté,

Le Conseil de la CREA,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

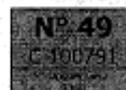
Vu le Code de l'Environnement,

Vu la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) n° 82-1153 du 30 décembre 1982,

Vu la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie,

Vu la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains,

Vu la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées,



Vu la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement,

Vu la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement,

Vu le décret n° 2005-613 du 27 mai 2005 portant transposition de la directive européenne relative à l'évaluation de l'incidence des plans et des programmes sur l'environnement,

Vu les statuts de la CREA, notamment l'article 5.1(2),

Vu la délibération du Conseil de la CAR en date du 11 février 2000 portant approbation du Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Rouennaise,

Vu la délibération du Conseil de la CAR en date du 1^{er} octobre 2007 portant révision du Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Rouennaise,

Ayant entendu l'exposé de Monsieur Pierre BOURGUIGNON, Vice-Président chargé de l'Urbanisme, du Plan des déplacements urbains et de l'Aménagement,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

qu'il est nécessaire de lancer l'élaboration du PDU de la CREA compte-tenu des évolutions de l'environnement législatif et institutionnel d'une part, du contexte local en matière de transports et déplacements d'autre part,

Décide :

» d'approuver le lancement de l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains de la CREA.

Fait à ROUEN les jour, mois et an susdits.

SUIVENT LES SIGNATURES
POUR EXTRAIT CERTIFIÉ CONFORME
LE PRÉSIDENT

La CREA

Pour le Président et par délégation,
Le Directeur Général des Services,

Roland MARUT



6

La CREA
DELIBERATION



Réunion du Conseil

du

24 juin 2013

Déplacements
Plan de Déplacements Urbains
Arrêt du projet
Adoption

Conformément à la Loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, le PDU est un document de planification qui détermine, pour les 10 ans à venir, les principes qui orientent l'organisation des déplacements de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre des transports urbains.

Cette démarche s'inscrit en lien avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), en cours d'élaboration, qui fixe les orientations générales de la politique d'aménagement du territoire communautaire.

L'évolution du contexte institutionnel local

Le PDU de l'ex-CAR a été approuvé par le Conseil Communautaire du 11 février 2000. Il s'agissait d'élaborer une démarche globale portant sur l'organisation des déplacements à l'horizon 2010.

Fin 2007, l'ex-CAR a lancé la révision de son PDU. De son côté, sans être soumise à cette obligation, l'ex-communauté d'Agglomération d'Elbeuf Boucle de Seine (CAEBS) a initié, en 2008, une démarche d'élaboration d'un Plan Global de Déplacements (PGD). Pour leur part, les autres territoires constituant la CREA, l'ex-Communauté de Communes du Trait Yainville (COMTRY) et l'ex-Communauté de Communes Seine-Austreberthe (CCSA) ne disposaient d'aucun document équivalent.

La création de la CREA au 1^{er} janvier 2010 a donc nécessité de repenser le PDU à l'échelle de ce nouveau territoire, s'agissant désormais non plus de la révision mais de l'élaboration d'un nouveau PDU.

Par délibération du 20 décembre 2010, la CREA a ainsi engagé l'élaboration de son PDU.

Les enjeux majeurs de transformations

Dans la continuité de la concertation et des diagnostic conduits lors de la révision du PDU de l'ex-CAR et de l'élaboration du PGD de l'ex-CAEBS, 5 enjeux majeurs de transformation ont été arrêtés par la délibération précitée.

Ces enjeux expriment les défis auxquels le territoire est confronté, afin de trouver un équilibre durable entre mobilité et cadre de vie.

1. Assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain :
2. Faciliter la mobilité des périurbains :
3. Développer l'usage des transports en commun : prendre en compte les facteurs d'attractivité :
4. Repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain, considérant :
5. Mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison, considérant :

Les orientations stratégiques

Pour relever ces défis, 6 orientations traduisent les ambitions stratégiques portées par le PDU de la CREA :

1. Compléter et organiser les réseaux de déplacement
 - Poursuivre le développement des infrastructures de déplacements,
 - Favoriser l'intermodalité,
 - Améliorer les performances du réseau de transports collectifs existant,
 - Adapter l'offre collective de transport à l'échelle périurbaine.
2. Aménager un territoire moins consommateur en énergie et moins dépendant de la voiture particulière
 - Favoriser l'intensification urbaine le long des axes de transports collectifs structurants existants et futurs,
 - Promouvoir un aménagement du territoire favorisant la sobriété énergétique dans les déplacements.
3. Faire évoluer les comportements
 - Favoriser la pratique de nouvelles formes de mobilité,
 - Fédérer les acteurs autour d'une prise de conscience des enjeux environnementaux.

4. Structurer un meilleur partage de l'espace public

- Rationaliser et optimiser la place de la voiture sur la voirie et l'espace public,
- Développer l'usage du vélo,
- Affirmer la place des modes doux sur l'espace public.

5. Favoriser une organisation de la chaîne de transport de marchandises plus respectueuse de l'environnement

- Organiser et rationaliser le transport de marchandises en ville,
- Renforcer l'attractivité logistique du territoire.

6. Evaluer et suivre le PDU

- Poursuivre l'amélioration des connaissances liées à la mobilité,
- Adapter les politiques de déplacements en fonction du suivi et de l'évaluation du PDU.

Les actions

Cette stratégie d'organisation des déplacements se traduit en actions, à deux échelles de temps : un plan faisant l'objet d'une programmation détaillée à 5 ans et des perspectives de plus long terme.

Ces actions s'articulent au service d'une organisation multimodale des déplacements, dont les principes de base sont les suivants :

- La poursuite du développement des infrastructures de déplacements en améliorant l'intégration de La CREA dans les grands réseaux de mobilité, en valorisant l'outil ferroviaire pour les déplacements de proximité, en aménageant et en étudiant de nouvelles lignes de Transport à Haut Niveau de Service,
- Le développement de l'intermodalité par le déploiement d'un réseau maillé de points d'échanges entre les différents modes de déplacements et par la coordination des services organisés par les Autorités Organisatrices des Transports (AOT) sur le territoire,
- L'amélioration des performances du réseau de transports collectifs urbains existant en adaptant l'offre aux besoins du territoire, en améliorant les conditions de circulations sur des axes prioritaires, en expérimentant une diversification des énergies et en poursuivant la démarche de suivi qualité,
- L'adaptation de l'offre collective de transports à l'échelle périurbaine en étudiant la possibilité de liaison à haut niveau de service, en confortant le service de transport à la demande et en pensant la mobilité en lien avec les territoires limitrophes,

- La mise en place de recommandations et d'outils pour mettre en cohérence les politiques publiques de développement urbain et de déplacements,
- L'accompagnement de l'émergence de nouvelles formes de mobilité en étudiant le développement de modes de transports innovants, en accompagnant la pratique collective du véhicule particulier et en favorisant le développement de l'électromobilité,
- La mobilisation des acteurs autour d'une prise de conscience des impacts de la mobilité sur l'environnement en éduquant, informant, sensibilisant les différents publics et en développant les plans de mobilité au sein des entreprises,
- L'optimisation de la place de la voiture sur l'espace public en organisant la circulation sur la base d'un réseau de voiries hiérarchisé,
- Le développement de l'usage des modes doux par l'aménagement d'infrastructures pour les cyclistes, par la valorisation de l'expérience collective, la requalification des espaces publics et des grands axes d'agglomération,
- La mise en place d'outils de réflexion et d'expérimentation en lien avec les différents acteurs de la logistique encouragent des pratiques de mobilité durable,
- La mise en place d'un dispositif d'évaluation et de suivi du PDU en améliorant la connaissance de la mobilité sur le territoire et en évaluant collectivement les impacts des actions au regard des objectifs fixés.

Conformément à la loi d'orientation des transports intérieurs, le plan d'action est assorti d'un calendrier et d'une programmation financière des actions qu'il contient. Le PDU comporte deux annexes : un rapport environnemental et le Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Collectifs approuvé en décembre 2012.

Il est proposé d'arrêter le projet de Plan de Déplacements Urbains de la CREA tel qu'annexé.

Ce projet et le dossier correspondant seront soumis, sous un délai de 3 mois, à l'avis des Conseils Municipaux des 70 communes de l'agglomération, du Conseil général de Seine-Maritime, du Conseil régional et de l'Etat.

Le Plan de Déplacements Urbains auquel seront annexés les avis des personnes publiques consultées, fera ensuite l'objet d'une procédure d'enquête publique avant d'être présenté au Conseil Communautaire en vue de son adoption.

Le Quorum constaté,

Le Conseil de la CREA,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de l'Environnement,

Vu la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) n° 82-1153 du 30 décembre 1982,

Vu la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) n° 96-1236 du 30 décembre 1996,

Vu la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU) n° 2000-1208 du 13 décembre 2000,

Vu la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées,

Vu la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement,

Vu le décret n° 2005-613 du 27 mai 2005 portant transition de la directive européenne relative à l'évaluation de l'incidence des plans et des programmes sur l'environnement,

Vu les statuts de la CREA, notamment l'article 5.1 (2),

Vu la délibération du Conseil de l'ex-CAR en date du 11 février 2000 portant approbation du Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Rouennaise,

Vu la délibération du Conseil de l'ex-CAR en date du 1^{er} octobre 2007 portant révision du Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Rouennaise,

Vu la délibération du Conseil de la CREA en date du 20 décembre 2010 portant lancement de l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains de la CREA,

Ayant entendu l'exposé de Monsieur David LAMIRAY, Vice-Président,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

↳ que dans le cadre de la procédure d'élaboration du Plan de Déplacements Urbains et en application du code des Transports, article L 1214-1 et suivants, il est nécessaire d'arrêter le projet de Plan de Déplacements Urbains comprenant le rapport environnemental et le Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Collectifs tel qu'annexé,

↳ que ce projet et le dossier correspondant seront soumis, sous un délai de 3 mois, à l'avis des Conseils Municipaux des 70 communes de l'agglomération, du Conseil général de Seine-Maritime, du Conseil régional et de l'Etat,

↳ que le Plan de Déplacements Urbains auquel seront annexés les avis des personnes publiques consultées, fera ensuite l'objet d'une procédure d'enquête publique avant d'être présenté au Conseil Communautaire en vue de son adoption,

Décide (Groupe des Elu-es Europe Ecologie Les Verts et apparenté-es de la CREA – vote contre : 9 voix ; Abstention : Monsieur ROUSSEL, Monsieur STOCK représenté par M. ROUSSEL – 2 voix) :

» d'arrêter le projet de Plan de Déplacements Urbains de la CREA tel qu'annexé,

et

» d'habiliter le Président à engager les démarches nécessaires à l'organisation de la mise à l'enquête publique du projet arrêté.

Fait à ROUEN les jour, mois et an susdits.

SUIVENT LES SIGNATURES
POUR EXTRAIT CERTIFIÉ CONFORME
LE PRÉSIDENT

Pour le Président et par délégation
Le Directeur Général des Services
Frédéric ALTHABE



La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Rouen, 53 avenue Gustave Flaubert, 76000 ROUEN, dans un délai de 2 mois à compter de sa publication et/ou notification.

02

La lettre de saisine du Tribunal Administratif



Département Mobilités, Aménagement, Habitat
Pôle Transports, Mobilité, Déplacements

Madame Mireille HEERS
Présidente du Tribunal Administratif de Rouen
53, avenue Gustave Flaubert

76000 ROUEN

Rouen, le 10 JUIL. 2013

N/Réf. : DB/SM/13-11596
Dossier suivi par Didier BISSON
☎ 02.32.76.44.76
☎ 02.35.52.68.03
E-mail : didier.bisson@la-crea.fr

Objet : Plan de déplacements urbains
Désignation d'un commissaire enquêteur

P.J. : 1

Copie : Pôle TMD (JD)

Madame la Présidente,

Par délibération du 24 juin 2013, le Conseil communautaire a approuvé le Projet de Plan de déplacements urbains de la CREA.

Conformément aux dispositions du Code de l'Environnement, ce projet doit faire l'objet d'une enquête publique.

Je vous serais obligé de bien vouloir, par conséquent, désigner un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête en vue de l'instruction de ce dossier.

Je vous informe que je sollicite concomitamment l'avis de l'autorité environnementale et me propose de fixer la date d'ouverture de cette enquête qui doit durer un mois, en novembre 2013.

Vous trouverez, ci-joint, un exemplaire du dossier d'enquête publique.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour le Président et par délégation,
Le Vice Président chargé de l'exploitation du réseau
de transports en commun,

David LAMIRAY

La Communauté de l'agglomération
Rouen-Elbeuf-Austreberthe
14 bis avenue Pasteur BP 589
76006 Rouen Cedex 1
Tél 02 35 52 65 10 - Fax 02 35 52 69 59
Alo Communauté 0800 021 021
E-mail: agglo@la-crea.fr

03

La décision de désignation de la Commission d'Enquête par le Tribunal Administratif

REPUBLIQUE FRANCAISE

DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE ROUEN

25/07/2013

N° E13000125 /76

LE PRESIDENT DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

Décision désignation et provision

Vu enregistré le 11/07/13, la lettre par laquelle M. le Président de la communauté de l'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe -CRÉA-, demande la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête ayant pour objet :

le projet de plan de déplacements urbains présenté par LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION ROUEN-ELBEUF-AUSTREBERTHE ;

VU le code de l'environnement ;

VU la loi n° 82-1153 du 30 Décembre 1982 et notamment son article 28-2 ;

VU le code de justice administrative, notamment son article R. 222-22 ;

DECIDE

ARTICLE 1 : Il est constitué pour le projet susvisé une commission d'enquête composée ainsi qu'il suit :

Président :

Monsieur Alain CARU, demeurant 40 rue du Général Leclerc, "Puys", NEUVILLE LES DIEPPE (76370)

Membres titulaires :

Monsieur Joël GOSSET, demeurant 771 rue du Hamelet , SAINT AUBIN SUR SCIE (76550)

Madame Catherine TABOURET, demeurant 1248 rue Croix de Trouville, BOIS D'ENNEBOURG (76160)

En cas d'empêchement de Monsieur Alain CARU, la présidence de la commission sera assurée par Monsieur Joël GOSSET, membre titulaire de la commission.

Membre suppléant :

Monsieur Philippe LEDENTU, demeurant 324, Route de la Vallée, La Croix de Pierre, 76640 HATTENVILLE

En cas d'empêchement de l'un des membres titulaires, celui-ci sera remplacé par le premier des membres suppléants.

ARTICLE 2 : M. le Président de la communauté de l'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe -CRÉA- versera, dans délai de six semaines, à la Caisse des dépôts et consignations - Direction du bancaire réglementé, gestion du fonds d'indemnisation des commissaires enquêteurs, 15, quai Anatole France 75700 Paris 07 SP - compte n° 40031 00001 0000279168 T 64 une provision d'un montant de 1 500 euros.

ARTICLE 3 : Pour les besoins de l'enquête publique, les membres de la commission d'enquête sont autorisés à utiliser leur véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

ARTICLE 4 : La présente décision sera notifiée à M. Le Président de la communauté de l'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe, aux membres de la commission d'enquête et à la Caisse des dépôts et consignations.

Fait à Rouen, le 25/07/2017

Pour le président empêché,

Le vice-président,



François DI PALMA

Conformément à l'article R. 123-25 du code de l'environnement, cette décision est exécutoire dès son prononcé, et peut être recourée contre les personnes privées ou publiques par les voies du droit commun.

04

L'arrêté d'ouverture d'enquête

ARRETE

OUVERTURE D'UNE ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LA CREA

Nous, Président de la CREA,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de l'Environnement, et notamment ses articles L.123-1 et suivants, L.222-8, L.371-3 et R.122-17,

Vu le Code de l'Urbanisme, notamment les articles L.121-1 à 121-5,

Vu le Code des Transports,

Vu la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) n°82-1153 du 30 décembre 1982, notamment son article 28,

Vu la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) n°96-1236 du 30 décembre 1996,

Vu la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU) n°2000-1208 du 13 décembre 2000,

Vu la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées,

Vu la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (ENE), et notamment ses articles 18, 51, 52, 63, 65 et 70.

Vu le décret n°2005-613 du 27 mai 2005 portant transition de la directive européenne relative à l'évaluation de l'incidence des plans et des programmes sur l'environnement,

Vu les statuts de la CREA,

Vu la délibération de la CREA du 24 juin 2013 arrêtant le projet de Plan de Déplacements Urbains,

Vu les pièces du dossier soumis à enquête publique,

Vu l'ordonnance du 25 juillet 2013, notifiée le 29 juillet 2013, de Madame le Président du Tribunal Administratif de Rouen désignant les membres de la commission d'enquête,

ARRETONS CE QUI SUIT :

ARTICLE 1^{er}

Il sera procédé du 14 novembre au 14 décembre 2013 inclus à une enquête publique sur la demande présentée par la CREA sur le projet arrêté de Plan de Déplacements Urbains au titre des articles L. 123-1 et suivant du Code de l'Environnement.

Cette enquête se déroulera sur le territoire des 70 communes suivantes :

AMFREVILLE-LA-MIVOIE, ANNEVILLE-AMBOURVILLE, LES AUTHIEUX-SUR-LE-PORT-SAINT-OUEN, BARDOUVILLE, BELBEUF, BERVILLE-SUR-SEINE, BOIS-GUILLAUME- BIHOREL, BONSECOURS, BOOS, LA BOUILLE, CANTELEU, CAUDEBEC-LES-ELBEUF, CLEON, DARNETAL, DEVILLE-LES-ROUEN, DUCLAIR, ELBEUF, EPINAY-SUR-DUCLAIR, FONTAINE-SOUS-PREAU, FRANQUEVILLE-SAINT-PIERRE, FRENEUSE, GOUY, GRAND-COURONNE, LE GRAND-QUEVILLY, HAUTOT-SUR-SEINE, HENOUVILLE, LE HOULME, HOUPEVILLE, ISNEAUVILLE, JUMIEGES, LA LONDE, MALAUNAY, MAROMME, LE MESNIL-ESNARD, LE MESNIL-SOUS-JUMIEGES, MONTMAIN, MONT-SAINT-AIGNAN, MOULINEAUX, LA NEUVILLE-CHANT-D'OISEL, NOTRE-DAME-DE-BONDEVILLE, OISSEL, ORIVAL, PETIT-COURONNE, PETIT-QUEVILLY, QUEVILLON, QUEVREVILLE-LA-POTERIE, RONCHEROLLES-SUR-LE-VIVIER, ROUEN, SAHURS, SAINT-AUBIN-CELLOVILLE, SAINT-AUBIN-EPINAY, SAINT-AUBIN-LES-ELBEUF, SAINTE-MARGUERITE-SUR-DUCLAIR, SAINT-ETIENNE-DU-ROUVRAY, ST-JACQUES-SUR-DARNETAL, ST-LEGER-DU-BOURG-DENIS, SAINT-MARTIN-DE-BOSCHERVILLE, SAINT-MARTIN-DU-VIVIER, SAINT-PAER, SAINT-PIERRE-DE-MANNEVILLE, SAINT-PIERRE-DE-VARENCEVILLE, SAINT-PIERRE-LES-ELBEUF, SOTTEVILLE-LES-ROUEN, SOTTEVILLE-SOUS-LE-VAL, TOURVILLE-LA-RIVIERE, LE TRAIT, VAL-DE-LA-HAYE, YAINVILLE, YMARE, YVILLE-SUR-SEINE.

ARTICLE 2

Monsieur Alain CARU, directeur de production retraité, Monsieur Joël GOSSET, Ingénieur principal retraité et Madame Catherine TABOURET, infirmière diplômée d'Etat retraitée, sont désignés en qualité de membres titulaires de la commission d'enquête par ordonnance de Madame le Président du Tribunal Administratif de Rouen.

Monsieur Alain CARU est désigné en tant que Président de la commission d'enquête. En cas d'empêchement de Monsieur Alain CARU, la présidence de la commission d'enquête sera assurée par Monsieur Joël GOSSET.

Monsieur Philippe LEDENTU, secrétaire général de mairie retraité, est désigné en tant que membre suppléant de la commission d'enquête.

En cas d'empêchement de l'un des membres titulaires, celui-ci sera remplacé par le membre suppléant.

ARTICLE 3

Les pièces du dossier ainsi que les registres d'enquête à feuillets non mobiles, côtés et paraphés par les membres de la commission seront déposés, pendant toute la durée de l'enquête publique, dans les mairies principales et annexes des communes précitées ainsi qu'au siège de la CREA sis 14 bis avenue Pasteur à Rouen. Le public aura la faculté de les consulter et de consigner ses observations, propositions et contre-propositions sur le registre, aux jours et heures habituels d'ouverture de ces mairies ou du siège de la CREA au public à l'exception des jours fériés et chômés.

Les documents relatifs à l'enquête publique pourront être consultés sur le site Internet de la CREA à l'adresse suivante : <http://www.la-crea.fr>.

En outre, durant l'enquête, les observations, propositions, contre-propositions pourront également être adressées par écrit à l'attention de Monsieur le Président de la commission d'enquête chargée de l'enquête publique relative au PDU à l'adresse des mairies concernées ou au siège de l'enquête CREA Pôle Transports Mobilité Déplacements 14 bis avenue Pasteur – CS 50589 76006 Rouen, et seront annexées aux registres.

Ces observations pourront être également transmises par voie électronique à l'adresse suivante : PDU@la-crea.fr.

Elles seront tenues à la disposition du public dans les meilleurs délais, annexées aux registres.

ARTICLE 4

Quinze jours avant l'ouverture de l'enquête et pendant la durée de celle-ci, un avis d'enquête sera publié en caractères apparents (format A2) par voie d'affichage dans les mairies concernées et au siège de la CREA, visible de l'extérieur, ainsi que sur le site Internet de la CREA (<http://www.la-crea.fr>).

L'accomplissement de cette formalité fera l'objet de certificats d'affichage de l'avis de l'enquête délivrés et signés par les maires de chacune des communes concernées et de constats d'huissier en ce qui concerne la CREA.

Des avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête publique seront publiés en caractères apparents au moins quinze jours avant le début de l'enquête et dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux.

ARTICLE 5

Les membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public pour y recevoir ses observations aux lieux, jours et heures suivants :

	Communes (mairies principales)	Dates	Horaires
1	Rouen	Jeudi 14 novembre	9 h / 12 h
2	Bols- Guillaume- Bihorel	Samedi 16 novembre	9 h / 12 h
3	Maromme	Lundi 18 novembre	9 h / 12 h
4	Isneauville	Lundi 18 novembre	14h30/17h30
5	Le Trait	Mercredi 20 novembre	13h15/16h15
6	Tourville-la-Rivière	Vendredi 22 novembre	14h30/17h30
7	St-Pierre-de-Varengeville	Mardi 26 novembre	9 h / 12 h
8	St- Marguerite/Ducclair	Mardi 26 novembre	14h30/17h30
9	Yainville	Mercredi 27 novembre	9 h / 12 h
10	Berville-sur-Seine	Mercredi 27 novembre	14 h / 17 h
11	Franqueville-St-Pierre	Samedi 30 novembre	9 h / 12 h
12	Saint-Etienne-du-Rouvray	Mardi 3 décembre	8h30/11h30
13	Le Mesnil-Esnard	Mardi 3 décembre	13h30/16h30
14	La Londe	Jeudi 5 décembre	9 h / 12 h
15	Quevillon	Jeudi 5 décembre	15 h / 18 h
16	Le Petit-Quevilly	Jeudi 5 décembre	10 h / 13 h
17	Petit-Couronne	Jeudi 5 décembre	15 h / 18 h
18	Sotteville-les-Rouen	Samedi 7 décembre	9 h / 12 h
19	St-Jacques-Darnétal	Samedi 7 décembre	9 h / 12 h
20	Boos	Mardi 10 décembre	9 h / 12 h
21	Ymare	Mardi 10 décembre	16 h / 19 h
22	Cléon	Mercredi 11 décembre	9 h / 12 h
23	Elbeuf	Mercredi 11 décembre	14 h / 17 h
24	Rouen	Vendredi 13 décembre	13 h / 16 h

ARTICLE 6

A l'expiration du délai d'enquête dont la durée est fixée à l'article 1^{er}, les registres d'enquête seront transmis dans les 24 heures avec les documents d'enquête au Président de la commission d'enquête.

Les registres seront clos et signés par les membres de la commission d'enquête.

ARTICLE 7

A la clôture de l'enquête, le Président de la commission d'enquête convoquera, dans la huitaine, le pétitionnaire du projet et lui communiquera en présence des membres de la commission les observations écrites ou orales, celles-ci étant consignées dans un procès-verbal, en l'invitant à produire, dans un délai de quinze jours un mémoire en réponse.

ARTICLE 8

Le Président de la commission d'enquête et les membres de la commission pourront auditionner toute personne ou service pour compléter leur information sur le projet soumis à enquête.

ARTICLE 9

Dans un délai d'un mois à compter de la clôture de l'enquête publique, le Président de la commission d'enquête transmettra le dossier d'enquête, l'ensemble des registres, le rapport et les conclusions motivées de la commission et avis à Monsieur le Président de la CREA.

ARTICLE 10

Le Président de la CREA adressera, dès leur réception, copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur à Mesdames et messieurs les maires des communes concernées.

Le public pourra consulter, pendant un an à compter de la clôture de l'enquête, le rapport et les conclusions du Président de la commission d'enquête dans les mairies des communes concernées.

Toute personne intéressée pourra obtenir communication de ces documents en s'adressant à Monsieur le Président de la CREA.

Tout renseignement peut être obtenu auprès de la CREA – Pôle Transports Mobilité Déplacements
– 14 bis, avenue Pasteur – CS 50589 – 76006 Rouen Cedex.

ARTICLE 11

Au terme de cette enquête publique, le Conseil de la CREA se prononcera par une délibération sur l'adoption du Plan de Déplacements Urbains.

ARTICLE 12

Monsieur le Directeur Général des Services de la CREA, Mesdames et messieurs les maires des communes concernées, Monsieur le Président de la commission d'enquête sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, dont copie leur sera adressée et qui sera

↳ transmis au Représentant de l'Etat

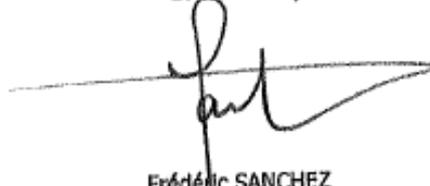
↳ affiché

et

↳ publié au Recueil des Actes Administratifs

Fait à ROUEN, le 01 OCT. 2013

Le Président,



Frédéric SANCHEZ

Le Président certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte, informe que le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal administratif de Rouen, 53 avenue Gustave Flaubert - 76000 ROUEN, dans un délai de 2 mois à compter de sa publication et/ou notification.

Reçu notification le :



05

L'avis d'enquête publique

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

ENQUÊTE PUBLIQUE PORTANT SUR LE PROJET ARRÊTÉ DE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU)

Il sera procédé à une enquête publique sur le projet arrêté de Plan de Déplacements Urbains (PDU)

du jeudi 14 novembre au samedi 14 décembre 2013 inclus.

Par arrêté n° PTMD/26.13 en date du 1^{er} octobre 2013, Monsieur le Président de la CREA a ordonné l'ouverture de l'enquête publique portant sur le projet arrêté de Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la CREA.

A cet effet, Madame le Président du Tribunal administratif de Rouen a mis en place une commission d'enquête.

Monsieur Alain CARU, directeur de production retraité, Monsieur Joël GOSSET, ingénieur principal retraité et Madame Catherine TABOURET, infirmière diplômée d'Etat retraitée, sont désignés en qualité de membres titulaires de la commission d'enquête par ordonnance de Madame le Président du Tribunal Administratif de Rouen en date du 25 juillet 2013. Monsieur Alain CARU est désigné en tant que Président de la commission d'enquête. En cas d'empêchement de Monsieur Alain CARU, la présidence de la commission d'enquête sera assurée par Monsieur Joël GOSSET.

Monsieur Philippe LEDENTU, secrétaire général de mairie retraité, est désigné en tant que membre suppléant de la commission d'enquête. En cas d'empêchement de l'un des membres titulaires, celui-ci sera remplacé par le membre suppléant.

Cette enquête se déroulera simultanément :

- au siège institutionnel de la CREA,
- sur le territoire des 70 communes suivantes :

AMPREVILLE-LA-MOISIE, ANNEVILLE-AMBOURVILLE, LES AUTHIEUX-SUR-LE-PORT-SAINT-OUEN, BARDOUVILLE, BELBEUF, BERVILLE-SUR-SEINE, BOIS-GUILLEUME- BIHOREL, BONSECOURS, BOOS, LA BOUILLE, CANTELEU, CAUDEBEC-LES-ELBEUF, CLEON, DARNETAL, DEVILLE-LES-ROUEN, DUCLAIR, ELBEUF, EPINAY-SUR-DUCLAIR, FONTAINE-SOUS-PREAUX, FRANQUEVILLE-SAINT-PIERRE, FRENEUSE, GOUY, GRAND-COURONNE, LE GRAND-QUEVILLY, HAUTOFF-SUR-SEINE, HENOUVILLE, LE HOULME, HOUPPEVILLE, ISNEAUVILLE, JUMIEGES, LA LONDE, MALAUNAY, MAROMME, LE MESNIL-ESNARD, LE MESNIL-SOUS-JUMIEGES, MONTMAIN, MONT-SAINT-AIGNAN, MOULINEAUX, LA NEUVILLE-CHANT-D'OISEL, NOTRE-DAME-DE-BONDEVILLE, OISSEL, ORMAL, PETIT-COURONNE, PETIT-QUEVILLY, QUEVILLON, QUEVREVILLE-LA-POTERIE, RONCHEROLLES-SUR-LE-VMIER, ROUEN, SAHURS, SAINT-AUBIN-CELLOVILLE, SAINT-AUBIN-EPINAY, SAINT-AUBIN-LES-ELBEUF, SAINTE-MARGUERITE-SUR-DUCLAIR, SAINT-ETIENNE-DU-ROUVRAY, SAINT-JACQUES-SUR-DARNETAL, SAINT-LEGER-DU-BOURG-DENIS, SAINT-MARTIN-DE-BOSCHERVILLE, SAINT-MARTIN-DU-VMIER, SAINT-PAER, SAINT-PIERRE-DE-MANNEVILLE, SAINT-PIERRE-DE-VARENGEVILLE, SAINT-PIERRE-LES-ELBEUF, SOTTEVILLE-LES-ROUEN, SOTTEVILLE-SOUS-LE-VAL, TOURVILLE-LA-RIVIERE, LE TRAIT, VAL-DE-LA-HAYE, YAINVILLE, YMAIRE, YVILLE-SUR-SEINE.

Les pièces du dossier ainsi que les registres d'enquête à feuilles non mobiles, cotés et paraphés par les membres de la commission seront déposés, pendant toute la durée de l'enquête publique, dans les mairies principales et annexes des communes précitées ainsi qu'au siège de la CREA sis 14 bis avenue Pasteur à Rouen. Le public aura la faculté de les consulter et de consigner ses observations, propositions et contre-propositions sur le registre, aux jours et heures habituels d'ouverture de ces mairies ou du siège de la CREA au public à l'exception des jours fériés et chômés.

Les documents relatifs à l'enquête publique pourront être consultés sur le site internet de la CREA à l'adresse suivante : <http://www.la-crea.fr>.

En outre, durant l'enquête, les observations, propositions, contre-propositions pourront également être adressées par écrit à l'attention de Monsieur le Président de la commission d'enquête chargée de l'enquête publique relative au PDU à l'adresse des mairies concernées ou au siège de l'enquête CREA Pôle Transports Mobilité Déplacements 14 bis avenue Pasteur - CS 50589 - 76006 Rouen. Ils seront annexés aux registres.

Ces observations pourront être également transmises par voie électronique à l'adresse suivante : PDU@la-crea.fr.

Elles seront ainsi à la disposition du public dans les meilleurs délais, annexés aux registres.

Les membres de la commission d'enquête se rendront à la disposition du public pour y recevoir ses observations aux lieux, jours et heures suivants :

	Communes (mairies principales)	Dates	Horaires
1	Rouen	Jeudi 14 novembre	9 h / 12 h
2	Bois-Guillemet-Bihorel	Samedi 16 novembre	9 h / 12 h
3	Maromme	Lundi 18 novembre	9 h / 12 h
4	Isneauville	Lundi 18 novembre	14h30/17h30
5	Le Trait	Mardi 19 novembre	15h15/16h15
6	Tourville-la-Rivière	Vendredi 22 novembre	14h30/17h30
7	St-Pierre-de-Varengville	Mardi 26 novembre	9 h / 12 h
8	St-Martin-du-Duclos	Mardi 26 novembre	14h30/17h30
9	Yainville	Mardi 27 novembre	9 h / 12 h
10	Berville-sur-Seine	Mardi 27 novembre	14 h / 17 h
11	Franqueville-St-Pierre	Samedi 30 novembre	9 h / 12 h
12	Saint-Etienne-du-Rouvray	Mardi 3 décembre	8h30/11h30
13	La Mesnè-Esnard	Mardi 3 décembre	13h30/16h30
14	La Londe	Jeudi 5 décembre	9 h / 12 h
15	Quevillon	Jeudi 5 décembre	15 h / 18 h
16	Le Petit-Quevilly	Jeudi 5 décembre	10 h / 13 h
17	Petit-Couronne	Jeudi 5 décembre	15 h / 18 h
18	Sotteville-les-Rouen	Samedi 7 décembre	9 h / 12 h
19	St-Jacques/Darnetal	Samedi 7 décembre	9 h / 12 h
20	Boos	Mardi 10 décembre	9 h / 12 h
21	Ymare	Mardi 10 décembre	16 h / 19 h
22	Oben	Mardi 10 décembre	9 h / 12 h
23	Elbeuf	Mardi 10 décembre	14 h / 17 h
24	Rouen	Vendredi 13 décembre	13 h / 16 h

Le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête seront remis à Monsieur le Président de la CREA dans un délai d'un mois suivant l'expiration de l'enquête et seront ainsi à la disposition du public au siège de la CREA - 14 bis, avenue Pasteur - CS 50589 - 76006 Rouen Cedex et sur le site internet de la CREA (<http://www.la-crea.fr>), dans les mairies des communes précitées ainsi qu'en Préfecture de la Seine-Maritime.

Au terme de cette enquête publique, le Conseil de la CREA se prononcera par une délibération sur l'adoption du Plan de Déplacements Urbains.

06

La publicité réglementaire

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE
COMMUNAUTÉ DE L'AGGLOMÉRATION
ROUEN - ELBEUF - AUSTREBERTHE (LA CREA)
ENQUÊTE PUBLIQUE PORTANT SUR LE PROJET ARRÊTÉ DE PLAN
DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU)

Il sera procédé à une enquête publique sur le projet arrêté de plan de déplacements urbains (PDU), du jeudi 14 novembre au samedi 14 décembre 2013 inclus.

Par arrêté n° PTMD/26.13 en date du 1^{er} octobre 2013, M. le Président de la CREA a ordonné l'ouverture de l'enquête publique portant sur le projet arrêté de plan de déplacements urbains (PDU) de la CREA.

À cet effet, M^{re} le Président du tribunal administratif de Rouen a mis en place une commission d'enquête.

M. Alain CARU, directeur de production retraité, M. Joël GOSSET, ingénieur principal retraité, et M^{me} Catherine TABOURET, infirmière diplômée d'Etat retraitée, sont désignés en qualité de membres titulaires de la commission d'enquête par ordonnance de M^{re} le Président du tribunal administratif de Rouen en date du 25 juillet 2013.

M. Alain CARU est désigné en tant que président de la commission d'enquête. En cas d'empêchement de M. Alain CARU, la présidence de la commission d'enquête sera assurée par M. Joël GOSSET.

M. Philippe LECENTU, secrétaire général de mairie retraité, est désigné en tant que membre suppléant de la commission d'enquête.

En cas d'empêchement de l'un des membres titulaires, celui-ci sera remplacé par le membre suppléant.

Cette enquête se déroulera simultanément :

- * au siège institutionnel de la CREA,
- * sur le territoire des soixante-dix communes suivantes : Amfreville-la-Mivoie, Anneville-Ambourville, Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen, Bardouville, Belbeuf, Berville-sur-Seine, Bois-Guillaume-Bihorel, Bonsecours, Boos, La Bouille, Camtelev, Caudebec-lès-Elbeuf, Cléon, Dametz, Déville-lès-Rouen, Duclair, Elbeuf, Epinay-sur-Duclair, Fontaine-sous-Préaux, Franqueville-Saint-Pierre, Freneuse, Gouy, Grand-Couronne, Le Grand-Quevilly, Hautot-sur-Seine, Hérouville, Le Houltme, Houppeville, Isneauville, Jumèges, La Londe, Malaunay, Maromme, Le Mesnil-Esnard, Le Mesnil-sous-Jumèges, Montmain, Mont-Saint-Aignan, Moulinsaux, La Neuville-Chant-d'Oisel, Notre-Dame-de-Bondaville, Cissel, Orival, Petit-Couronne, Le Petit-Quevilly, Quevillon, Querville-la-Poterie, Roncherelles-sur-le-Vivier, Rouen, Sahrus, Saint-Aubin-Celloville, Saint-Aubin-Epinay, Saint-Aubin-lès-Elbeuf, Sainte-Marguerite-sur-Duclair, Saint-Etienne-du-Rouvray, Saint-Jacques-sur-Darnétal, Saint-Léger-du-Bourg-Denis, Saint-Martin-de-Boscharville, Saint-Martin-du-Vivier, Saint-Pair, Saint-Pierre-de-Manneville, Saint-Pierre-de-Varengeville, Saint-Pierre-lès-Elbeuf, Sotteville-lès-Rouen, Sotteville-sous-le-Val, Tourville-la-Rivière, Le Trait, Val-de-la-Haye, Yainville, Ymare, Yville-sur-Seine.

Les pièces du dossier ainsi que les registres d'enquête à feuillets non mobiles, cotés et paraphés par les membres de la commission, seront déposés pendant toute la durée de l'enquête publique, dans les mairies principales et annexes des communes précitées, ainsi qu'au siège de la CREA sis 14 bis, avenue Pasteur à Rouen. Le public aura la faculté de les consulter et de consigner ses observations, propositions et contre-propositions sur le registre, aux jours et heures habituels d'ouverture de ces mairies ou du siège de la CREA au public à l'exception des jours fériés et chômés.

Les documents relatifs à l'enquête publique pourront être consultés sur le site Internet de la CREA à l'adresse suivante : <http://www.la-crea.fr>.

En outre, durant l'enquête, les observations, propositions, contre-propositions pourront également être adressées par écrit à l'attention de M. le Président de la commission d'enquête chargée de l'enquête publique relative au PDU à l'adresse des mairies concernées ou au siège de l'enquête CREA, pôle transports mobilité déplacements 14 bis, avenue Pasteur, CS 50589, 76006 Rouen, et seront annexées aux registres.

Ces observations pourront être également transmises par voie électronique à l'adresse suivante : PDU@la-crea.fr.

Elles seront tenues à la disposition du public dans les meilleurs délais, annexées aux registres.

Les membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public pour y recevoir ses observations aux lieux, jours et heures suivants :

	Communes (mairies principales)	Dates	Horaires
1	Rouen	Judi 14 novembre	9 h - 12 h
2	Bois-Guillaume-Bihorel	Samedi 16 novembre	9 h - 12 h
3	Maromme	Lundi 18 novembre	9 h - 12 h
4	Isneauville	Lundi 18 novembre	14 h 30 - 17 h 30
5	Le Trait	Mercredi 20 novembre	13 h 15 - 16 h 15
6	Tourville-la-Rivière	Vendredi 22 novembre	14 h 30 - 17 h 30
7	Saint-Pierre-de-Varengeville	Mardi 26 novembre	9 h - 12 h
8	Sainte-Marguerite-sur-Duclair	Mardi 26 novembre	14 h 30 - 17 h 30
9	Yainville	Mercredi 27 novembre	9 h - 12 h
10	Berville-sur-Seine	Mercredi 27 novembre	14 h - 17 h
11	Franqueville-Saint-Pierre	Samedi 30 novembre	9 h - 12 h
12	Saint-Etienne-du-Rouvray	Mardi 3 décembre	8 h 30 - 11 h 30
13	Le Mesnil-Esnard	Mardi 3 décembre	13 h 30 - 16 h 30
14	La Londe	Judi 5 décembre	9 h - 12 h
15	Quevillon	Judi 5 décembre	15 h - 18 h
16	Le Petit-Quevilly	Judi 5 décembre	10 h - 13 h
17	Petit-Couronne	Judi 5 décembre	15 h - 18 h
18	Sotteville-lès-Rouen	Samedi 7 décembre	9 h - 12 h
19	Saint-Jacques-sur-Darnétal	Samedi 7 décembre	9 h - 12 h
20	Boos	Mardi 10 décembre	9 h - 12 h
21	Ymare	Mardi 10 décembre	16 h - 19 h
22	Cléon	Mercredi 11 décembre	9 h - 12 h
23	Elbeuf	Mercredi 11 décembre	14 h - 17 h
24	Rouen	Vendredi 13 décembre	13 h - 16 h

Le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête seront remis à M. le Président de la CREA, dans un délai d'un mois suivant l'expiration de l'enquête et seront tenus à la disposition du public au siège de la CREA, 14 bis, avenue Pasteur, CS 50589, 76006 Rouen Cedex, et sur le site Internet de la CREA (<http://www.la-crea.fr>), dans les mairies des communes précitées, ainsi qu'en préfecture de la Seine-Maritime.

Au terme de cette enquête publique, le conseil de la CREA se prononcera par une délibération sur l'adoption du plan de déplacements urbains.

Tout renseignement peut être obtenu auprès de la CREA, pôle transports mobilité déplacements, 14 bis, avenue Pasteur, CS 50589, 76006 Rouen cedex, - <http://www.la-crea.fr>.

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE
COMMUNAUTÉ DE L'AGGLOMÉRATION
ROUEN - ELBEUF - AUSTREBERTHE (LA CREA)
ENQUÊTE PUBLIQUE PORTANT SUR LE PROJET ARRÊTÉ DE PLAN
DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU)

Il sera procédé à une enquête publique sur le projet arrêté de plan de déplacements urbains (PDU), du jeudi 14 novembre au samedi 14 décembre 2013 inclus.

Par arrêté n° PTMD/26.13 en date du 1^{er} octobre 2013, M. le Président de la CREA a ordonné l'ouverture de l'enquête publique portant sur le projet arrêté de plan de déplacements urbains (PDU) de la CREA.

À cet effet, M^{me} le Président du tribunal administratif de Rouen a mis en place une commission d'enquête.

M. Alain CARU, directeur de production retraité, M. Joël GOSSET, ingénieur principal retraité, et M^{me} Catherine TABOURET, infirmière diplômée d'état retraitée, sont désignés en qualité de membres titulaires de la commission d'enquête par ordonnance de M^{me} le Président du tribunal administratif de Rouen en date du 25 juillet 2013.

M. Alain CARU est désigné en tant que président de la commission d'enquête. En cas d'empêchement de M. Alain CARU, la présidence de la commission d'enquête sera assurée par M. Joël GOSSET.

M. Philippe LEDENTU, secrétaire général de mairie retraité, est désigné en tant que membre suppléant de la commission d'enquête.

En cas d'empêchement de l'un des membres titulaires, celui-ci sera remplacé par le membre suppléant.

Cette enquête se déroulera simultanément :

- au siège institutionnel de la CREA,
- sur le territoire des soixante-dix communes suivantes : Amfreville-la-Mivole, Anneville-Ambourville, Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen, Bardouville, Belbeuf, Berville-sur-Seine, Bois-Guillaume-Bihorel, Bonsecours, Boos, La Bouille, Carnéhan, Caudebec-les-Elbeuf, Cléon, Damtal, Déville-lès-Rouen, Dudai, Elbeuf, Epainay-sur-Dudai, Fontaine-sous-Préaux, Franqueville-Saint-Pierre, Freuse, Gouy, Grand-Couronne, Le Grand-Quevilly, Hautot-sur-Seine, Hérouville, Le Hourne, Houpeville, Isneuville, Junieges, La Londe, Malaunay, Maromme, Le Mesnil-Esnard, Le Mesnil-sous-Jumièges, Montmain, Mont-Saint-Aignan, Moulinesux, La Neuville-Chant-d'Oisel, Notre-Dame-de-Bondeville, Ozeil, Orival, Petit-Couronne, Le Petit-Quevilly, Quevillon, Quéneville-la-Poterie, Roncherolles-sur-Vivier, Rouen, Sahura, Saint-Aubin-Celloville, Saint-Aubin-Epinay, Saint-Aubin-lès-Elbeuf, Sainte-Marguerite-sur-Dudai, Saint-Étienne-du-Rouvray, Saint-Jacques-sur-Darnétal, Saint-Léger-du-Bourg-Denis, Saint-Martin-de-Boscherville, Saint-Martin-du-Vivier, Saint-Paër, Saint-Pierre-de-Manneville, Saint-Pierre-de-Varengueville, Saint-Pierre-lès-Elbeuf, Sotteville-lès-Rouen, Sotteville-sous-le-Val, Tourville-la-Rivière, Le Trait, Val-de-la-Haye, Yainville, Ymare, Yville-sur-Seine.

Les pièces du dossier ainsi que les registres d'enquête à feuillets non mobiles, cotés et parapahés par les membres de la commission, seront déposés pendant toute la durée de l'enquête publique, dans les mairies principales et annexes des communes précitées, ainsi qu'au siège de la CREA sis 14 bis, avenue Pasteur à Rouen. Le public aura la faculté de les consulter et de consigner ses observations, propositions et contre-propositions sur le registre, aux jours et heures habituels d'ouverture de ces mairies ou du siège de la CREA au public à l'exception des jours fériés et chômés.

Les documents relatifs à l'enquête publique pourront être consultés sur le site internet de la CREA à l'adresse suivante : <http://www.la-crea.fr>.

En outre, durant l'enquête, les observations, propositions, contre-propositions pourront également être adressées par écrit à l'attention de M. le Président de la commission d'enquête chargée de l'enquête publique relative au PDU à l'adresse des mairies concernées ou au siège de l'enquête CREA, pôle transports mobilité déplacements 14 bis, avenue Pasteur, CS 50589, 76006 Rouen, et seront annexées aux registres.

Ces observations pourront être également transmises par voie électronique à l'adresse suivante : PDU@la-crea.fr.

Elles seront tenues à la disposition du public dans les meilleurs délais, annexées aux registres.

Les membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public pour y recevoir ses observations aux lieux, jours et heures suivants :

	Communes (mairies principales)	Dates	Horaires
1	Rouen	Jeudi 14 novembre	9 h - 12 h
2	Bois-Guillaume-Bihorel	Samedi 16 novembre	9 h - 12 h
3	Maromme	Lundi 18 novembre	9 h - 12 h
4	Isneuville	Lundi 18 novembre	14 h 30 - 17 h 30
5	Le Trait	Mercredi 20 novembre	13 h 15 - 16 h 15
6	Tourville-la-Rivière	Vendredi 22 novembre	14 h 30 - 17 h 30
7	Saint-Pierre-de-Varengueville	Mardi 26 novembre	9 h - 12 h
8	Sainte-Marguerite-sur-Dudai	Mardi 26 novembre	14 h 30 - 17 h 30
9	Yainville	Mercredi 27 novembre	9 h - 12 h
10	Berville-sur-Seine	Mercredi 27 novembre	14 h - 17 h
11	Franqueville-Saint-Pierre	Samedi 30 novembre	9 h - 12 h
12	Saint-Étienne-du-Rouvray	Mardi 3 décembre	8 h 30 - 11 h 30
13	Le Mesnil-Esnard	Mardi 3 décembre	13 h 30 - 16 h 30
14	La Londe	Jeudi 5 décembre	9 h - 12 h
15	Quevillon	Jeudi 5 décembre	15 h - 18 h
16	Le Petit-Quevilly	Jeudi 5 décembre	10 h - 13 h
17	Petit-Couronne	Jeudi 5 décembre	15 h - 18 h
18	Sotteville-lès-Rouen	Samedi 7 décembre	9 h - 12 h
19	Saint-Jacques-sur-Darnétal	Samedi 7 décembre	9 h - 12 h
20	Boos	Mardi 10 décembre	9 h - 12 h
21	Ymare	Mardi 10 décembre	16 h - 19 h
22	Cléon	Mercredi 11 décembre	9 h - 12 h
23	Elbeuf	Mercredi 11 décembre	14 h - 17 h
24	Rouen	Vendredi 13 décembre	13 h - 16 h

Le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête seront remis à M. le Président de la CREA, dans un délai d'un mois suivant l'expiration de l'enquête et seront tenus à la disposition du public au siège de la CREA, 14 bis, avenue Pasteur, CS 50589, 76006 Rouen Cedex, et sur le site internet de la CREA (<http://www.la-crea.fr>), dans les mairies des communes précitées, ainsi qu'en préfecture de la Seine-Maritime.

Au terme de cette enquête publique, le conseil de la CREA se prononcera par une délibération sur l'adoption du plan de déplacements urbains.

Tout renseignement peut être obtenu auprès de la CREA, pôle transports mobilité déplacements, 14 bis, avenue Pasteur, CS 50589, 76006 Rouen cedex. - <http://www.la-crea.fr>.

07

La liste des personnes publiques consultées avant la mise à l'enquête publique

LES 70 COMMUNES DE LA CREA

ANNEVILLE-AMBOURVILLE
AMFREVILLE-LA-MIVOIE
LES-AUTHIEUX-SUR-LE-PORT-SAINT-OUEN
BARDOUVILLE
BELBEUF
BERVILLE-SUR-SEINE
BOIS-GUILLAUME-BIHOREL
BONSECOURS
BOOS
LA BOUILLE
CANTELEU
CAUDEBEC-LES-ELBEUF
CLEON
DARNETAL
DEVILLE LES ROUEN
DUCLAIR
ELBEUF
EPINAY-SUR-DUCLAIR
FONTAINE-SOUS-PREAUX
FRANQUEVILLE-SAINT-PIERRE
FRENEUSE
GOUY
GRAND-COURONNE
GRAND QUEVILLY
HAUTOT-SUR-SEINE
HENOUVILLE
LE HOULME
HOUPEVILLE
ISNEAUVILE
JUMIEGES
LA LONDE
MALAUNAY
MAROMME
LE MESNIL-ESNARD
LE MESNIL-SOUS-JUMIEGES
MONTMAIN
MONT-SAINT-AIGNAN
MOULINEAUX
LA NEUVILLE-CHANT-D'OISEL
NOTRE-DAME-DE-BONDEVILLE
OISSEL
ORIVAL
PETIT-COURONNE
LE PETIT-QUEVILLY
QUEVILLON

QUEVREVILLE-LA-POTERIE
RONCHEROLLES-SUR-LE-VIVIER
ROUEN
SAHURS
SAINT-AUBIN-CELLOVILLE
SAINT-AUBIN-EPINAY
SAINT-AUBIN-LES-ELBEUF
SAINT-ETIENNE-DU-ROUVRAY
SAINT-JACQUES-SUR-DARNETAL
SAINT-LEGER-DU-BOURG-DENIS
SAINT-MARTIN-DE-BOSCHERVILLE
SAINT-MARTIN-DU-VIVIER
SAINT-PAER
SAINT-PIERRE-DE-MANNEVILLE
SAINT-PIERRE-DE-VARENCEVILLE
SAINT-PIERRE-LES-ELBEUF
SAINT-MARGUERITE-SUR-DUCLAIR
SOTTEVILLE-LES-ROUEN
SOTTEVILLE-SOUS-LE-VAL
TOURVILLE-LA-RIVIERE
LE TRAIT
VAL-DE-LA-HAYE
YAINVILLE
YMARE
YVILLE-SUR-SEINE
ORGANISME CONSULAIRE
CCI De Rouen
ETABLISSEMENT PUBLIC DE COOPERATION INTERCOMMUNALE
Département de Seine-Maritime
Région Haute-Normandie
ETAT
Services de l'Etat

08

L'avis des personnes publiques consultées

LES 70 COMMUNES DE LA CREA

ANNEVILLE-AMBOURVILLE	Avis réputé favorable
AMFREVILLE-LA-MIVOIE	Avis réputé favorable
BARDOUVILLE	Avis réputé favorable
BELBEUF	Avis réputé favorable
BERVILLE-SUR-SEINE	Avis réputé favorable
BOIS-GUILLAUME-BIHOREL	AVIS FAVORABLE
BONSECOURS	Avis réputé favorable
BOOS	Avis réputé favorable
CANTELEU	AVIS FAVORABLE
CAUDEBEC-LES-ELBEUF	Avis réputé favorable
CLEON	AVIS FAVORABLE
DARNETAL	Avis réputé favorable
DEVILLE LES ROUEN	AVIS FAVORABLE
DUCLAIR	Avis réputé favorable
ELBEUF	Avis réputé favorable
EPINAY-SUR-DUCLAIR	Avis réputé favorable
FONTAINE-SOUS-PREAUX	AVIS FAVORABLE
FRANQUEVILLE-SAINT-PIERRE	AVIS FAVORABLE
FRENEUSE	Avis réputé favorable
GOUY	Avis réputé favorable
GRAND-COURONNE	Avis réputé favorable
GRAND QUEVILLY	AVIS FAVORABLE
HAUTOT-SUR-SEINE	Avis réputé favorable
HENOUVILLE	AVIS FAVORABLE
HOUPEVILLE	AVIS FAVORABLE
ISNEAUVILLE	AVIS FAVORABLE
JUMIEGES	Avis réputé favorable
LA BOUILLE	AVIS FAVORABLE
LA LONDE	AVIS FAVORABLE
LA NEUVILLE-CHANT-D'OISEL	Avis réputé favorable
LE HOULME	AVIS FAVORABLE
LES-AUTHIEUX-SUR-LE-PORT-SAINT-OUEN	ABSTENTION
MALAUNAY	Avis réputé favorable
MAROMME	Avis réputé favorable
LE MESNIL-ESNARD	Avis réputé favorable
LE MESNIL-SOUS-JUMIEGES	Avis réputé favorable
LE TRAIT	AVIS FAVORABLE
MONTMAIN	Avis réputé favorable
MONT-SAINT-AIGNAN	Avis réputé favorable
MOULINEAUX	AVIS FAVORABLE
NOTRE-DAME-DE-BONDEVILLE	Avis réputé favorable
OISSEL	AVIS DEFAVORABLE
ORIVAL	Avis réputé favorable
PETIT-COURONNE	AVIS FAVORABLE
PETIT-QUEVILLY	AVIS FAVORABLE

QUEVILLON	AVIS FAVORABLE
QUEVREVILLE-LA-POTERIE	Avis réputé favorable
RONCHEROLLES-SUR-LE-VIVIER	Avis réputé favorable
ROUEN	AVIS FAVORABLE
SAHURS	Avis réputé favorable
SAINT-AUBIN-CELLOVILLE	Avis réputé favorable
SAINT-AUBIN-EPINAY	Avis réputé favorable
SAINT-AUBIN-LES-ELBEUF	Avis réputé favorable
SAINT-ETIENNE-DU-ROUVRAY	AVIS DEFAVORABLE
SAINT-JACQUES-SUR-DARNETAL	AVIS DEFAVORABLE
SAINT-LEGER-DU-BOURG-DENIS	AVIS FAVORABLE
SAINT-MARTIN-DE-BOSCHERVILLE	Avis réputé favorable
SAINT-MARTIN-DU-VIVIER	AVIS FAVORABLE
SAINT-PAER	Avis réputé favorable
SAINT-PIERRE-DE-MANNEVILLE	AVIS FAVORABLE
SAINT-PIERRE-DE-VARENCEVILLE	Avis réputé favorable
SAINT-PIERRE-LES-ELBEUF	AVIS FAVORABLE
SAINT-MARGUERITE-SUR-DUCLAIR	Avis réputé favorable
SOTTEVILLE-LES-ROUEN	AVIS FAVORABLE
SOTTEVILLE-SOUS-LE-VAL	Avis réputé favorable
TOURVILLE-LA-RIVIERE	AVIS FAVORABLE
VAL-DE-LA-HAYE	Avis réputé favorable
YAINVILLE	Avis réputé favorable
YMARE	AVIS DEFAVORABLE
YVILLE-SUR-SEINE	Avis réputé favorable
ORGANISME CONSULAIRE	
CCI De Rouen	Avis réputé favorable
ETABLISSEMENT PUBLIC DE COOPERATION INTERCOMMUNALE	
Département de Seine-Maritime	Avis réputé favorable
Région Haute-Normandie	Avis réputé favorable
ETAT	
Services de l'Etat	AVIS FAVORABLE

VILLE DE BOIS-GUILLAUME – BIHOREL
CONSEIL MUNICIPAL DU 26 SEPTEMBRE 2013
DELIBERATION N° 152/2013

VILLE DE BOIS-GUILLAUME – BIHOREL (Seine-Maritime)

CONSEIL MUNICIPAL
26 SEPTEMBRE 2013



Date de la convocation : 20 septembre 2013

Date d'affichage : 20 septembre 2013

Conseillers en exercice : 68

Conseillers Présents régulièrement convoqués : 45 jusqu'à 18h40, 46 à partir de 18h40, 47 à partir de 18h45.

Représentés régulièrement convoqués : 7

Absents : 6 jusqu'à 18h40, 5 jusqu'à 18h45, 4 à partir de 18h45.

Présents régulièrement convoqués : Mmes et MM. Gilbert RENARD, Marie-Françoise GUGUIN, Christiane BAZIN, Jean-Pierre DAVID, André CALENTIER, Claude RITT, Lionel EFFOSSE, Odile LE COMPTE, André CARPENTIER, Anne PAILLARD, Laure PIMONT, Jean-Pierre GUERIN, Françoise LACAILLE LAINE, Gérard DANTAN, Corinne JULIA, Julien LAUREAU, Nathalie LECORDIER, Françoise MARINI, Danièle GUILLOUET, Véronique BARBIER, Florence MARTEL, Nicole BERCES, Michel BALDENWECK, Maryse CHAILLET, Jérôme LARUE, Philippe BILLIARD, Edwige PHILIPPE à partir de 18h45, Patrice GAZET, Frédéric ABRAHAM, Annie ELIOT, Jacques BERBRA, Marie-Françoise SIELER, Dominique BUYCK, Marie-Laure RIVALS, François D'HUBERT, Jeannine LECLERC-HUE, Dominique BERNARD, Marie-José ROQUES, Michel PHILIPPE, Yannick OLIVERI-DUPOIS, Jean-Louis VALLEE, Martine LACONDE, Claude TALEB, Rachel GODOT, Sylvain RICHON à partir de 18h40, Carine LE GOFF, François DUGARD.

Absents excusés régulièrement convoqués : Monsieur Pascal HOUBRON pouvoir à Monsieur Gilbert RENARD, Monsieur Jean-Marc CHEVALLIER pouvoir à Madame Françoise LACAILLE-LAINE, Monsieur Denis POUSSIN, absent, Monsieur Christian YVONNET pouvoir à Madame Danièle GUILLOUET, Madame Edwige PHILIPPE, absente jusqu'à 18h45, Madame Eve BRAUN, absente, Madame Annette BESSIN, absente, Monsieur Alain BOUISSOU pouvoir à Monsieur Lionel EFFOSSE, Madame Dominique MISSIMILLY pouvoir à Madame Marie-Françoise GUGUIN, Monsieur Yannick TOUZ pouvoir à Madame Véronique BARBIER, Monsieur Benoit PETEL pouvoir à Monsieur Claude TALEB, Monsieur Sylvain RICHON, absent jusqu'à 18h40, Madame Valérie BLIEZ, absente.

Secrétaire de séance : Monsieur Patrice GAZET

8 – URBANISME – DOCUMENT DE PLANIFICATION – PROJET DE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION ROUEN-ELBEUF-AUSTREBERTHE – AVIS

Rapporteur: Nicole BERCES au nom du Conseil de Municipalité et de la commission Environnement, Urbanisme, Transport et Intercommunalité

152/2013

La Communauté d'Agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe (CREA), à l'issue d'une longue période d'études, a adopté lors de son Conseil Communautaire du 24 juin 2013 le projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Le PDU est le document de référence de la politique de mobilité à l'échelle de l'agglomération. Il décline les différents enjeux de la mobilité et propose la mise en place d'actions prenant en compte les spécificités du territoire.

Conformément aux dispositions réglementaires, tout projet de PDU doit être soumis à l'avis des personnes publiques associées pendant une durée de trois mois. Durant cette période, les communes membres de la CREA doivent émettre un avis sous forme de délibération du Conseil Municipal.

VILLE DE BOIS-GUILLAUME – BIHOREL
CONSEIL MUNICIPAL DU 26 SEPTEMBRE 2013
DELIBERATION N° 152/2013

La Ville a reçu ce projet le 1^{er} août dernier. Dans sa globalité, et sur les lignes directrices qui sous-tendent ce projet de PDU, le document transmis recueille l'approbation de la municipalité.

Il est proposé cependant d'émettre un avis favorable avec réserves.

En effet, d'une manière générale, le projet de PDU ne prend pas en compte les inégalités existant sur le territoire notamment en matière de transport en commun. Ce manque de clarté peut remettre en question l'équité territoriale. Des améliorations doivent donc être recherchées.

Par ailleurs, sur des thèmes plus précis, la Municipalité émet les réserves suivantes :

✓ **Fiche action 2 – action D**

La localisation du parking relais (P+R), situé sur le Plateau Nord à hauteur de la route de Neufchâtel, au sud de la voie de contournement et du rond-point des Rouges-Terres, ne correspond pas aux demandes de la Ville qui, de surcroît, s'est par ailleurs opposée à la pérennisation de ce projet sur son territoire.

Il est d'ailleurs rappelé que la Ville a précisément cédé à la CREA une partie des terrains de la Plaine de la Ronce dans un objectif de développement économique et non pour l'aménagement d'un parking relais d'une emprise conséquente.

Au vu de la circulation en amont du rond-point des Rouges-Terres, le positionnement le plus judicieux se trouve sur le territoire d'Isneauville au Nord de ce carrefour. En effet, en raison du projet de nouvelle bretelle de sortie de la voie rapide, de l'importance du trafic sur l'axe Est-Ouest, de la localisation du collège Lucie Aubrac et du développement de la ZAC de la Plaine de la Ronce, un positionnement plus au nord sur le territoire d'Isneauville est préférable en terme de circulation et d'usage. Il est ici rappelé que ce point a déjà été soulevé à maintes reprises lors du vote à la CREA du projet de PDU le 24 juin 2013 ainsi que lors des réunions préparatoires.

Il est donc proposé d'émettre une réserve quant à l'emplacement du parking-relais sur le territoire de la commune de Bois-Guillaume – Bihorel, au Sud du rond-point des Rouges-Terres.

✓ **Fiche action 3 – action B**

Concernant la résolution des « points noirs » de circulation dans le but d'améliorer la performance des transports en commun, il est effectivement nécessaire d'adapter la réponse à la difficulté rencontrée.

Cependant, les aménagements et équipements à mettre en place devraient systématiquement faire l'objet d'une concertation et d'un accord préalable des communes concernées. Il est ici rappelé les engagements de la Charte attachée aux statuts de la CREA. Plus précisément, concernant les aménagements de la ligne 7 au droit des carrefours de l'Hôtel de Ville de Bois-Guillaume – Bihorel et route de Neufchâtel / avenue du Maréchal Juin, les aménagements envisagés n'ont pas reçu l'accord de la Ville et doivent faire l'objet d'ajustements qui ne sont pas réglés à ce jour.

Il est donc proposé d'émettre une réserve afin que les adaptations envisagées par la Ville sur le tracé de la ligne 7 soient prises en compte dans le PDU.

✓ **Fiche action 3 – action F en lien avec la fiche action 8 – action B**

La mobilité domicile-travail est un enjeu important de la diminution de la circulation automobile dans l'agglomération. Nombre d'activités sont installées sur le territoire de la commune, générant ainsi un important flux quotidien de véhicules.

La commune de Bois-Guillaume – Bihorel, comme beaucoup d'autres, est le théâtre d'une congestion de plus en plus importante de ses axes principaux, notamment la route de Neufchâtel. Dans le cas du développement des zones d'activités comme celle de la Plaine de la Ronce, l'absence de prise en compte de cet enjeu dès l'implantation de nouvelles entreprises concourt à laisser s'installer des habitudes de mobilité qu'il sera par la suite plus difficile à modifier. Le projet de PDU ne contient pas de mesures incitatives ni même ne fixe d'objectifs en matière de contribution ou de réalisation de Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE). Il paraît pourtant assez urgent de

VILLE DE BOIS-GUILLAUME – BIHOREL
CONSEIL MUNICIPAL DU 26 SEPTEMBRE 2013
DELIBERATION N° 152/2013

prendre des mesures sans attendre que les complications s'accroissent, pour les entreprises, comme pour les collectivités.

Il est proposé d'émettre une réserve quant à l'absence de mesures véritablement incitatives pour la réalisation de plans de déplacements, et notamment de PDE pour les entreprises qui envisagent de s'installer dans l'agglomération.

✓ **Fiche action 3 – action F en lien avec la fiche action 1 – action B**

Dans le cadre de l'étude des modalités de desserte des zones d'activités, le prolongement de la ligne 7 en direction d'Isneauville n'est pas évoqué.

Or, il semble plus que judicieux de prolonger le tracé de la ligne 7 actuel, a minima pour la desserte des entreprises de la Plaine de la Ronce, du collège Lucie Aubrac et du futur parking relais qui pourrait y être réalisé. Par ailleurs, la commune d'Isneauville est en pleine expansion, avec la sortie de terre prochaine d'un lotissement accueillant un nombre de logements conséquent, représentant autant de ménages qui n'auront d'autre choix que d'emprunter leur véhicule individuel pour se déplacer dans l'agglomération.

Pour mémoire, lors de la concertation qui avait été tenue pour la réalisation de la zone d'activités de la Plaine de la Ronce, le dossier de presse de l'agglomération de Rouen de février 2008 précisait que cette zone serait desservie par un axe renforcé de transport en commun.

Il est proposé d'émettre une réserve quant au tracé de la ligne 7 dont le prolongement n'est pas évoqué, alors qu'il semble incontournable pour le bon fonctionnement du territoire.

✓ **Fiche action 3 – action F**

Dans le cadre de l'amélioration de la desserte des zones d'activités, il est prévu d'améliorer les circulations existantes, dont une liaison Est-Ouest sur le Plateau Nord.

A maintes reprises ce sujet a été soulevé. Au vu du réseau actuel, dont la majorité des lignes de transports en commun sont rabatées sur le centre-ville de Rouen, il subsiste en effet une faiblesse dans la desserte Est-Ouest du Plateau Nord. Nul besoin de rappeler le nombre d'équipements (établissements de santé, université, zones d'activités) qui sont fréquentés ou demandent à l'être par les administrés du Plateau, contraints actuellement d'emprunter leur voiture individuelle.

Il est proposé d'émettre une réserve quant à l'absence de projet de desserte structurante est-ouest du plateau nord de l'agglomération.

✓ **Fiche action 9 – action C**

A l'horizon du PDU, il est proposé une nouvelle hiérarchisation du réseau viaire dont les conséquences pour le Plateau Nord sont appréciables, particulièrement au regard de la circulation des poids-lourds sur les territoires de Bois-Guillaume et de Bihorel.

En revanche, le projet s'appuie en grande partie sur la réalisation de la rocade de liaison entre l'A28 et l'A13, projet qui, bien que nécessaire, paraît difficilement réalisable dans les dix années à venir.

Par ailleurs, le détournement de la circulation des poids-lourds est en quelque sorte expérimenté actuellement par les communes en raison de la fermeture temporaire du Pont Mathilde. Il sera nécessaire de maintenir cette déviation au-delà de la réouverture du Pont Mathilde afin de préserver le cadre de vie et limiter les conséquences sur l'environnement et la santé de la circulation des très nombreux poids-lourds qui transitent par l'agglomération. En effet, dès que des incidents ou interventions au droit du tunnel de la Grand'Mare se produisent, la totalité de la circulation automobile est dirigée vers les itinéraires de substitution qui traversent les quartiers Nord de Rouen, le territoire de Bois-Guillaume – Bihorel et plusieurs communes alentours. La démonstration est faite aujourd'hui, dans ce contexte particulier, que la déviation est possible.

Il est proposé d'émettre une réserve quant à l'objectif de hiérarchisation du réseau viaire, trop dépendant de la création de la liaison A28 – A13, et à l'absence de maintien de la déviation de la circulation des poids-lourds telle que mise en place suite à la fermeture du Pont Mathilde et qu'il est nécessaire de maintenir.

VILLE DE BOIS-GUILLAUME – BIHOREL
CONSEIL MUNICIPAL DU 26 SEPTEMBRE 2013
DELIBERATION N° 152/2013

✓ Fiche action 9 – action B

Par ailleurs, la question de la circulation des transports exceptionnels et autres convois spéciaux n'est pas posée, ni pour confirmer les itinéraires actuels, ni pour envisager d'autres alternatives. Ceci est en contradiction avec la hiérarchisation du réseau qui envisage la route de Neufchâtel comme un axe de « distribution » et non plus comme un axe structurant du territoire. Cette information est d'une importance particulière dans la mesure où les aménagements, par exemple pour la sécurisation ou le développement des mobilités douces, ne peuvent être envisagés en raison des gabarits de ces véhicules, et pour ceux existants, régulièrement endommagés.

Il est proposé d'émettre une réserve quant à l'absence de dispositions particulières pour la prise en compte des transports exceptionnels route de Neufchâtel.

Eu égard aux éléments évoqués ci-dessus, le Conseil de Municipalité propose D'ADOPTER LA DELIBERATION SUIVANTE :

LE CONSEIL MUNICIPAL

Vu la Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs modifiée,

Vu le projet de PDU transmis par la CREA,

Vu les réserves ci-dessus mentionnées,

Vu l'avis de la commission concernée,

Considérant la nécessité d'émettre un avis sur ce projet préalablement à l'ouverture de l'enquête publique,

Après en avoir délibéré,

DECIDE D'EMETTRE UN AVIS FAVORABLE AVEC LES RESERVES SUS-MENTIONNEES SUR LE PROJET DE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS ARRETE PAR LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION ROUEN-ELBEUF-AUSTREBERTHE.

Le projet de PDU est consultable au service urbanisme de la Ville.

Le Conseil Municipal, après avoir délibéré, adopte les propositions du présent rapport :

Pour : 54

Contre : 0

Abstention : 0

Transmis Préfecture : 1^{er} octobre 2013
Affichage : 1^{er} octobre 2013



Pour extrait certifié conforme,

Gilbert RENARD
Maire
Consellier Général



Département de la
SEINE-MARITIME

Arrondissement de
ROUEN

Canton de
MAROMME

REPUBLIQUE FRANÇAISE
VILLE DE CANTELEU

DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Loi du 2 mars 1982
DELIBERATION EXECUTOIRE

Le lundi trente septembre deux mille treize à 17h30, le Conseil Municipal de la Ville de Canteleu, régulièrement convoqué, s'est réuni au lieu habituel de leurs séances, à l'Hôtel de Ville de CANTELEU, sous la présidence de M. BOUILLON (Maire).

Le : - 3 OCT. 2013

Étaient présents : 30 membres, formant la majorité des Conseillers en exercice :

Affichage le : 3 OCT. 2013

M. BOUILLON Maire ;
M. LOIE, Mme LE BRUN, M. DURIEUX, Mme DE FILIPPI, M. WÜRCKER, Mme ADRIANENS, M. LEVILLAIN, M. AGNERAY., Adjoints au maire ;

Préfecture le : - 3 OCT. 2013

Mme FOUZARI, M. GLARAN, M. MAILLARD, Mme DELADERRIERE, Mme BARÉ, Mme RENAULT, M. ETIENNE, Mme CARON, Mme LERICHE, M. YANDZA, M. DISS, Mme DEUIL, M. CONFAIS, M. CORMAND, Mme BOULANGER, M. MESGAH, M. COLAK, Mme KREBILL, M. LIGOT, M. PROUHEY, Mme TAFFOREAU., Conseillers Municipaux.

Étaient représentés :
Mme COUSIN (procuration à M. WÜRCKER), Mme ELIE (procuration à M. LOIE), Mme BOUTTE (procuration à M. BOUILLON);

N° ACTE : DE-095/13

OBJET : Plan de Déplacements Urbains - Avis sur la consultation officielle

VU :

- Le Code Général des Collectivités Locales,
- Le Code de l'environnement notamment les articles R122-17 et L122-6,
- Le code des transports,
- La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées,
- La loi du 12 juillet 2010 "Grenelle 2" notamment les articles 232 et 233,
- La directive européenne 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement transposée en droit français par l'ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004 et deux décrets d'application n° 2005-613 et 2005-608 du 27 mai 2005,
- Le décret 2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air,
- La délibération du conseil Communautaire du 24 juin 2013 arrêtant le projet de plan de déplacements urbains,
- L'avis favorable de la commission municipale Cadre de Vie du 17 septembre 2013,

CONSIDERANT QUE:

- Le plan de déplacements urbains (PDU) couvre l'ensemble du territoire compris dans le périmètre des transports urbains mais prend en compte également les problématiques des territoires limitrophes notamment dans le cadre de « l'inter-SCOT ».
- Il devra être évalué au terme d'une période de 5 ans et révisé le cas échéant,
- Le PDU définit la stratégie de l'Agglomération en matière de mobilités :

- * Un cadre stratégique global à un horizon 2025,
- * Un plan d'action opérationnel pour les 5 prochaines années,
- Le projet est articulé autour de 5 axes :
- * Compléter et organiser les réseaux de déplacements,
- * Aménager un territoire moins consommateur en énergie et moins dépendant de la voiture particulière,
- * Favoriser et accompagner l'évolution des comportements,
- * Équilibrer le partage de l'espace public,
- * Favoriser une organisation de la chaîne de transport de marchandises plus respectueuse de l'environnement,
- Il comporte une annexe d'Accessibilité et un rapport environnemental,
- * Les objectifs du PDU prennent en compte l'ensemble des problématiques rencontrées sur les différents modes et moyens de transports afin de faciliter les déplacements et permettre ainsi un développement harmonisé du territoire,
- Le PDU intègre la question du raccordement des quartiers ouest au futur quartier Flaubert et à la nouvelle gare d'agglomération en prévoyant la création d'un nouvel axe de transport à haut niveau de service à partir du pôle d'échanges du Mont Riboudet,
- Les difficultés de circulation pour la traversée de la Vallée du Cailly ont été intégrées et feront l'objet d'une étude spécifique en complément des travaux sur l'amélioration des accès en rive droite de la Seine du pont Flaubert,

Le Conseil Municipal décide par 29 voix pour, 1 voix contre, 3 abstentions :

- d'émettre un avis favorable au projet de Plan de Déplacements Urbains de la CREA, en indiquant qu'une attention particulière sera portée sur les différents projets permettant d'améliorer la circulation au sein de la vallée du Cailly et les conséquences pour l'organisation des déplacements sur la commune de CANTELEU,
- de demander à la CREA que le lien en transport en commun entre la commune et le reste de la vallée du Cailly soit développé afin de tenir compte du développement du quartier de Bapeaume et du transfert de nombreux services publics vers d'autres communes de la vallée du Cailly.



Pour extrait conforme,
Suivent les signatures

Le Maire

Christophe BOUILLON



Le maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte, et informe que le présent acte peut faire l'objet d'un recours gracieux motivé, adressé à M. le Maire, exercé dans un délai de deux mois à compter de sa notification et/ou publication et/ou d'un recours contentieux formé devant le Tribunal Administratif, 53 avenue Gustave Flaubert à Rouen, avant la fin du 2ème mois suivant la date de notification et/ou publication de l'acte contesté ou du 2ème mois suivant la date de rejet du recours gracieux.

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
VILLE DE CLEON (76410)**

CONSEIL MUNICIPAL DU JEUDI 10 OCTOBRE 2013

DIRECTION GENERALE DES SERVICES - N° 10.05.2013.67

Objet : Plan de Déplacements Urbains de la CREA – Avis de la commune

Date de la convocation : 18 septembre 2013

Présidence : Monsieur OVIDE Alain

Nombre de conseillers en exercice : 24

Nombre de présents : 14

Nombre de votants : 18

PRESENTS :

MM. OVIDE Alain, BECASSE Jany, Mme NION Chantal, MM. DE ALMEIDA Antonio, VIVIEN Jean Alain, Mme ABDELOUAHAD Salima, M. LERICHE Joël, Mme GUERY Eliane, M. BENIDRISS Djillali, Mmes CURE Martine, BRISELET Sylviane, MM. BARDET Roland, MARCHÉ Frédéric, Mme GAILLARD Florence

POUVOIRS :

**Mme TELLIEZ Fabienne a donné pouvoir à Mme NION Chantal
M. DELAFOSSE Jean-Marie a donné pouvoir à M. OVIDE Alain
M. LACOINTE Daniel a donné pouvoir à M. BECASSE Jany
M. LEVASSEUR Eric a donné pouvoir à M. LEVASSEUR Eric**

ABSENTS :

Mmes JAUME Muguette, PEREZ Claire, LEREBFAIT Caroline, SAB Christine, MM. JAMAL Mohamed, TRITZ Emmanuel

SECRETARE DE SEANCE : Madame ABDELOUAHAD Salima

RAPPORTEUR : Alain OVIDE

Vu :

- le code général des collectivités territoriales, et notamment son article L.2121-29 ;
- Vu les statuts de la Communauté d'Agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe (CREA), notamment l'article 5.1 ;
- Vu la délibération du conseil communautaire de la CREA du 24 juin 2013 portant adoption et projet de Plan de Déplacement Urbain ;



Le Plan de Déplacement Urbain (PDU), conformément à la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) n° 82-1153 du 30 décembre 1982, est un document de planification qui détermine, pour les 10 ans à venir, les principes qui orientent l'organisation des déplacements de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre des transports urbains.

Cette démarche s'inscrit en lien avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), en cours d'élaboration par la CREA, qui fixe les orientations générales de la politique d'aménagement du territoire communautaire.

L'EVOLUTION DU CONTEXTE INSTITUTIONNEL LOCAL :

Le PDU de l'ex CAR (Communauté d'Agglomération de Rouen) a été approuvé par son conseil communautaire le 11 février 2000. Il s'agissait d'élaborer une démarche globale portant sur l'organisation des déplacements à l'horizon 2010.

Fin 2007, l'ex CAR a lancé la révision de son PDU. De son côté, sans être soumise à cette obligation, l'ex CAEBS (Communauté d'Agglomération d'Elbeuf Boucle de Seine) a initié, en 2008, une démarche d'élaboration d'un Plan Global de Déplacements (PGD). Pour leur part, les autres territoires constituant la CREA, l'ex Communauté de Communes du Trait Yainville (COMTRY) et l'ex Communauté de Communes Seine-Austreberthe (CCSA) ne disposaient d'aucun document équivalent.

La création de la Communauté d'Agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe (CREA) au 1^{er} janvier 2010 a donc nécessité de repenser le PDU à l'échelle de ce nouveau territoire, s'agissant désormais, non plus de la révision, mais de l'élaboration d'un nouveau PDU.

Par délibération en date du 20 décembre 2010, la CREA a ainsi engagé l'élaboration de son PDU.

LES ENJEUX MAJEURS DE TRANSFORMATIONS :

Dans la continuité de la concertation et des diagnostics conduits lors de la révision du PDU de l'ex CAR et de l'élaboration du PGD de l'ex CAEBS, cinq enjeux majeurs de transformation ont été arrêtés par la délibération du 20 décembre 2010.

Ces enjeux expriment les défis auxquels le territoire est confronté afin de trouver un équilibre durable entre mobilité et cadre de vie :

- Assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain ;
- Faciliter la mobilité des périurbains ;
- Développer l'usage des transports en commun : prendre en compte les facteurs d'attractivité ;
- Repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain ;
- Mener une réflexion sur le transport des marchandises et les politiques de livraison.

LES ORIENTATIONS STRATEGIQUES :

Pour relever ces défis, six orientations traduisent les ambitions stratégiques portées par le PDU de la CREA :

1. Compléter et organiser les réseaux de déplacement :
 - Poursuivre le développement des infrastructures de déplacements ;
 - Favoriser l'intermodalité ;
 - Améliorer les performances du réseau de transports collectifs existant ;
 - Adapter l'offre collective de transport à l'échelle périurbaine.



2. Aménager un territoire moins consommateur en énergie et moins dépendant de la voiture particulière :
 - Favoriser l'intensification urbaine le long des axes de transports collectifs structurants existants et futurs ;
 - Promouvoir un aménagement du territoire favorisant la sobriété énergétique dans les déplacements.
3. Faire évoluer les comportements :
 - Favoriser la pratique de nouvelles formes de mobilité ;
 - Pédérer les acteurs autour d'une prise de conscience des enjeux environnementaux.
4. Structurer un meilleur partage de l'espace public :
 - Rationnaliser et optimiser la place de la voiture sur la voirie et l'espace public ;
 - Développer l'usage du vélo ;
 - Affirmer la place des modes doux sur l'espace public.
5. Favoriser une organisation de la chaîne de transport de marchandises plus respectueuse de l'environnement :
 - Organiser et rationaliser le transport de marchandises en ville ;
 - Renforcer l'attractivité logistique du territoire.
6. Evaluer et suivre le PDU :
 - Poursuivre l'amélioration des connaissances liées à la mobilité ;
 - Adapter les politiques de déplacements en fonction du suivi et de l'évaluation du PDU.

LES ACTIONS :

Cette stratégie d'organisation des déplacements se traduit en actions, à deux échelles de temps : un plan faisant l'objet d'une programmation détaillée à cinq ans et des perspectives de plus long terme.

Ces actions s'articulent au service d'une organisation multimodale des déplacements, dont les principes de base sont les suivants :

- ☛ la poursuite du développement des infrastructures de déplacements en améliorant l'intégration de la CREA dans les grands réseaux de mobilité, en valorisant l'outil ferroviaire pour les déplacements de proximité, en aménageant et en étudiant de nouvelles lignes de transport à haut niveau de service ;
- ☛ le développement de l'intermodalité par le déploiement d'un réseau maillé de points d'échanges entre les différents modes de déplacements et par la coordination des services organisés par les autorités organisatrices des transports (AOT) sur le territoire ;
- ☛ l'amélioration des performances du réseau de transports collectifs urbains existant en adaptant l'offre aux besoins du territoire, en améliorant les conditions de circulations sur des axes prioritaires, en expérimentant une diversification des énergies et en poursuivant la démarche de suivi qualité ;
- ☛ l'adaptation de l'offre collective de transports à l'échelle périurbaine en étudiant la possibilité de liaison à haut niveau de service, en confortant le service de transport à la demande et en pensant la mobilité en lien avec les territoires limitrophes ;
- ☛ la mise en place de recommandations et d'outils pour mettre en cohérence les politiques publiques de développement urbain et de déplacements ;
- ☛ l'accompagnement de l'émergence de nouvelles formes de mobilité en étudiant le développement de modes de transport innovants, en accompagnant la pratique collective du véhicule particulier et en favorisant le développement de l'électromobilité ;
- ☛ la mobilisation des acteurs autour d'une prise de conscience des impacts de la mobilité sur l'environnement en éduquant, informant, sensibilisant les différents publics et en développant les plans de mobilité au sein des entreprises ;



- ☞ l'optimisation de la place de la voiture sur l'espace public en organisant la circulation sur la base d'un réseau de voiries hiérarchisé ;
- ☞ le développement de l'usage des modes doux par l'aménagement d'infrastructures pour les cyclistes, par la valorisation de l'expérience collective, la requalification des espaces publics et des grands axes d'agglomération ;
- ☞ la mise en place d'outils de réflexion et d'expérimentation en lien avec les différents acteurs de la logistique encourageant des pratiques de mobilité durable ;
- ☞ la mise en place d'un dispositif d'évaluation et de suivi du PDU en améliorant la connaissance de la mobilité sur le territoire et en évaluant collectivement les impacts des actions au regard des objectifs visés ;

Conformément à la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982, le plan d'action est assorti d'un calendrier et d'une programmation financière des actions qu'il contient.

Le PDU comporte deux annexes :

- Un rapport environnemental ;
- Le schéma directeur d'accessibilité des transports collectifs approuvé par le conseil communautaire de la CREA en décembre 2012.

Lors de son conseil communautaire du 24 juin 2013, la CREA a décidé :

- d'arrêter son projet de PDU ;
- d'habiliter son président à engager les démarches nécessaires à l'organisation de la mise à l'enquête publique du projet arrêté ;
- de le soumettre, dans un délai de trois mois, à l'avis des conseils municipaux des 70 communes de l'agglomération, du conseil général de Seine-Maritime, du conseil régional de Haute-Normandie et de l'Etat.

Le PDU auquel seront annexés les avis des personnes publiques consultées fera ensuite l'objet d'une procédure d'enquête publique avant d'être présenté au conseil communautaire en vue de son adoption.

Le Conseil Municipal, après délibération,
Et à l'unanimité des membres présents,

EMET un avis favorable au projet de Plan de Déplacements Urbains présenté par la Communauté d'Agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe.

Pour copie conforme,

CLEON, le 10 octobre 2013

Le Maire,
A. OVIDE




Accusé de réception en préfecture
078-217601760-20131010-DGS_1005201387
-DE
Date de télétransmission : 14/10/2013
Date de réception préfecture : 14/10/2013



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MAIRIE DE DÉVILLE LÈS ROUEN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL

SÉANCE DU 17 OCTOBRE 2013

Département
de la
Seine-Maritime

L'an deux mille treize, le 17 octobre, à vingt heures, le Conseil Municipal de Déville lès Rouen, légalement convoqué le 10 octobre, s'est réuni à la Mairie, sous la présidence de Monsieur Dominique Gambier, Maire.

Arrondissement
De
Rouen

Conformément à l'article L. 2121-18 du Code Général des Collectivités Territoriales, la séance a été publique.

Canton
de
Mont-Saint-Aignan

ÉTAIENT PRÉSENTS : M. GAMBIER - MME GALLOT - M. J-C. DUFOUR - MME HOMO - M. BOUTANT - MMES GRENET - LECOQ - BOUTIN - HOURDIN - MM. YANDÉ - CROISÉ - LOUVEL - X. DUFOUR - BOUTELLER - MMES BOUTIGNY - DELOIGNON - M. RIVARD - MME DESNOYERS - MM. LEGRAS - RONCEREL - BENOIT - MME OMARRI - MM. Aoustin - KACIMI.

Délibération
n° 13-73

ÉTAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNÉ POUVOIR : M. MARUITTE - MME HUSSEIN - M. VIRY - MME DUVAL.

ÉTAIENT ABSENTS : MMES LEQUET - LIGNY - BECQUET - MM. CORNET - COZETTE.

Madame Saadia Omarri a été élue secrétaire de séance.

AVIS PLAN DE
DÉPLACEMENTS
URBAINS

Depuis le 1^{er} janvier 2010 et la création de la CREA, il a été fait l'obligation de revoir le Plan de Déplacements Urbains (PDU) sur tout le périmètre du nouveau territoire. De plus, il convient de se mettre en conformité avec les dispositions de la loi « Grenelle 2 » portant engagement national pour l'environnement.

Un diagnostic expose un état des lieux sur les problématiques suivantes :

- Les transports collectifs (TEOR, Métro, etc...),
- Le stationnement (politique de stationnement),
- Les infrastructures routières (axes structurants de l'agglomération rouennaise)
- La sécurité des déplacements (réduire le nombre d'accidents),
- Les modes actifs et le partage de l'espace public (vélos, marche),
- L'intermodalité (parcs vélos, parcs relais, etc...) et la multimodalité (covoiturage, autopartage, plan de déplacements des entreprises, etc...),

- La mobilité et l'urbanisme,
- La logistique et le transport de marchandises en ville.

A l'issue de ce diagnostic, un plan d'actions a été réalisé afin d'améliorer la situation des déplacements sur le territoire de la CREA. Ce plan d'actions est organisé en 6 thématiques :

- Compléter et organiser les réseaux de déplacements
 - o Poursuivre le développement des infrastructures de déplacements
 - o Favoriser l'intermodalité
 - o Améliorer les performances du réseau de transports collectifs existant
 - o Adapter l'offre collective de transport à l'échelle périurbaine
- Aménager un territoire moins consommateur en énergie et moins dépendant de la voiture particulière
 - o Favoriser l'intensification urbaine le long des axes de transports collectifs structurants existants et futurs
 - o Promouvoir un aménagement du territoire favorisant la sobriété énergétique dans les déplacements
- Faire évoluer les comportements
 - o Favoriser la pratique de nouvelles formes de mobilité,
 - o Fédérer les acteurs autour d'une prise de conscience de l'environnement
- Structurer un meilleur partage de l'espace public
 - o Optimiser la place de la voiture sur la voirie et l'espace public
 - o Développer l'usage du vélo
 - o Affirmer la place des modes actifs sur l'espace public
- Une organisation de la chaîne de transport de marchandises plus respectueuse de l'environnement
 - o Organiser et rationaliser le transport des marchandises en ville
 - o Renforcer l'attractivité logistique du territoire
- Evaluer et suivre le PDU
 - o Poursuivre l'amélioration des connaissances liées à la mobilité
 - o Adapter les politiques de déplacements en fonction du suivi et de l'évaluation du PDU

Afin d'atteindre les objectifs du PDU, la CREA envisage d'investir près de 400 M€ entre 2014 et 2019.

Une annexe accessibilité présente les travaux réalisés et ce qu'il reste à faire sur le territoire de la CREA pour se mettre en conformité avec la loi. Pour une mise en accessibilité complète du réseau, le coût total serait de 9,431 millions d'euros.

Une annexe environnementale présente les incidences spécifiques des actions du PDU visant à améliorer la situation sur :

- La qualité de l'air et la santé,
- Les émissions de gaz à effet de serre et la consommation énergétique,
- Le bruit,
- La consommation d'espace,
- La biodiversité et les milieux naturels,
- L'eau,
- Le paysage et le patrimoine,
- Les risques majeurs.

Le projet de Plan de Déplacements Urbains semble avoir intégré toutes les dispositions législatives en vigueur. De plus, il marque une réelle volonté politique d'amélioration de la situation des déplacements sur le territoire de la CREA avec un plan d'actions particulièrement précis sur les enjeux et les objectifs à atteindre d'ici 10 ans.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal, à l'unanimité, donne un avis favorable sur le projet de Plan de Déplacements Urbains.

Ainsi délibéré en séance les jours, mois et an susdits, au registre suivent les signatures,

Pour extrait certifié conforme,

Le Maire,


Dominique Gambier



COMMUNE DE FONTAINE SOUS PREAUX

CONSEIL MUNICIPAL DU 27 SEPTEMBRE 2013

Date de convocation : 20 septembre 2013

Membres en exercice 14
Membres présents 12

Dominique ALIX, Fabienne CARPENTIER, Michèle CHARPENTIER, Francis DEBREY, Jean GOUVERNEUR, Marie-Françoise GRIBOVAL, Chantal GRUAU, Philippe KLEIN, Olivier LEFEBVRE, Ellane LEROUX, Olivier LEROUX et Denis ROUGEMONT formant la majorité des membres en exercice.

Membres excusés : Marion DEMOUGE (pouvoir à Francis DEBREY) et Jean-Marc HEDOUIN (sans pouvoir).

Membres votants 12
Membres représentés 1

Présidence : Francis DEBREY
Secrétaire : Jean GOUVERNEUR

OBJET : AVIS SUR LE PROJET DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU) DE LA CREA ARRÊTÉ PAR DÉLIBÉRATION DU 24 JUIN 2013

En affichant son ambition de devenir une « éco-communauté » exemplaire, la CREA s'engage dans une stratégie globale de développement urbain durable dont la finalité est de répondre aux défis économiques, sociaux et environnementaux présents et futurs. Renforcer son attractivité économique et touristique, maîtriser la consommation des ressources naturelles et énergétiques, favoriser la mixité sociale et permettre à chacun de trouver sa place, tels sont les grands axes autour desquels la CREA souhaite désormais orienter le développement de son territoire.

Qu'il soit question de marchandises ou de personnes, le transport constitue un des éléments majeurs du dynamisme de l'agglomération. La façon de se déplacer et les motifs de déplacement évoluent. La CREA doit accompagner cette tendance en offrant un panel de service qui représente une véritable alternative à l'utilisation de la voiture en « solo ».

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est le document de référence de la politique de la mobilité de l'agglomération. Obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, il porte sur le périmètre de transports urbains (PTU) et est élaboré pour 10 ans. Le PDU est né de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982. Les Lois Grenelle 1 de 2009 et Grenelle 2 de 2010 complètent les objectifs des PDU et mettent de nouveaux outils à disposition des collectivités. Le PDU a une portée juridique, le PLU en est l'une des principales concrétisations (notion de compatibilité).

Le PDU détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre des transports urbains. Encadré par le Code des Transports, il vise notamment à assurer :

- l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, et la protection de l'environnement et de la santé,
- l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite,
- l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements,
- la diminution du trafic automobile
- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants
- l'organisation du stationnement.

L'évaluation du PDU 2000, la prise en compte de l'évolution du contexte institutionnel local d'extension périurbaine ayant généré des déplacements plus nombreux et diffus, ainsi qu'une analyse du fonctionnement du territoire, ont permis de définir un plan d'actions fixant les 6 objectifs du PDU 2013 :

- compléter et organiser les réseaux de déplacements :
 - poursuivre le développement des infrastructures de déplacements
 - favoriser l'intermodalité entre les différents modes de transports
 - améliorer les performances du réseau de transports collectifs existants
 - adapter l'offre collective de transport à l'échelle périurbaine
- aménager un territoire moins consommateur en énergie et moins dépendant de la voiture particulière :
 - favoriser l'intensification urbaine le long des axes de transports collectifs structurants existants et futurs
 - promouvoir un aménagement du territoire favorisant la sobriété énergétique dans les déplacements
- faire évoluer les comportements :
 - favoriser la pratique de nouvelles formes de mobilité
 - fédérer les acteurs autour d'une prise de conscience de l'environnement
- structurer un meilleur partage de l'espace public :
 - optimiser la place de la voiture sur la voirie et l'espace public
 - développer l'usage du vélo
 - affirmer la place des modes actifs sur l'espace public : consolider la place du piéton dans l'espace public
- une organisation de la chaîne de transport de marchandises plus respectueuse de l'environnement :
 - organiser et rationaliser le transport de marchandises en ville
 - renforcer l'attractivité logistique du territoire
- évaluer et suivre le PDU :
 - poursuivre l'amélioration des connaissances liées à la mobilité
 - adapter les politiques de déplacements en fonction du suivi et de l'évaluation du PDU

Le conseil municipal émet, à l'unanimité, un avis favorable sur le Projet de Plan de Déplacements Urbains arrêté par délibération de la CREA le 24 juin 2013.

POUR EXTRAIT CONFORME,
LE MAIRE.



[Handwritten signature]



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

DATE DE CONVOCATION	
11 OCTOBRE 2013	
DATE D'AFFICHAGE	
11 OCTOBRE 2013	
NOMBRE DE CONSEILLERS	
EN EXERCICE	29
PRESENTS	20
VOTANTS	25

OBJET :
PROJET DE PLAN
DE DEPLACEMENTS
URBAINS (P.D.U.) DE
L'AGGLOMERATION
ROUEN - ELBEUF -
AUSTREBERTHE -
AVIS DU CONSEIL
MUNICIPAL

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif de Rouen, dans un délai de deux mois à compter de sa notification et de sa publication.

L'an deux mille treize

Le dix-sept octobre à dix-huit heures

Le Conseil Municipal légalement convoqué, s'est réuni à la Mairie en séance publique sous la présidence de Monsieur Jean-Yves HUSSON, Maire

Etaient présents : Mme Françoise GUIAVARCH - MM. Michel SOKOLOWSKI - Bruno COUTURIER - Pascal MALLET - Mme Annie CORNET - M. Jean-Pierre TREF - Mme Fabienne DENTIN - M. Xavier FOUCHER - Adjoint

M. Jean-Baptiste MAITIA - Mmes Monique BELLIARD - Chantal BIDAULT - Catherine TAQUET - Corinne MALANDAIN - Marie-Thérèse JOUTEL - MM. Bernard BREJUN - Pascal BEAUDOUIN - Thierry MARETTE - Mme Christine BALTHAZARD - M. François CLERGEAT.

Pouvoirs : M. Elian GUILLAS à M. Xavier FOUCHER
M. Gildas LE GUILLOUX à M. Jean-Yves HUSSON
Mme Valérie GONDROY à M. Jean-Pierre TREF
Mme Agnès ARTIGUE à M. Thierry MARETTE
M. Hervé LARCHEVEQUE à Mme Annie CORNET

Absents excusés : M. Jean-Pierre LE BIHAN
M. Patrick HODAN

Absentes : Mme Isabelle LOUVET
Mme Carole PICHON

Secrétaire de séance : Mme Monique BELLIARD

Par délibération du 24 juin 2013, le Conseil communautaire a arrêté le Projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la CREA.

Conformément aux dispositions du Code des Transports, ce projet doit être soumis, pour avis, aux Conseils municipaux, généraux et régionaux ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'Etat, sous un délai de 3 mois suite à la réception de l'arrêt du projet lequel a été reçu en Mairie, le 31 juillet 2013.

Assorti des avis des personnes publiques consultées, il sera ensuite soumis par l'autorité organisatrice de transport à une enquête publique.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est le document de référence de la politique de la mobilité dans l'agglomération.

Il détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre de transports urbains et s'inscrit dans un cadre réglementaire local qui vise à assurer la cohérence des politiques publiques de planification et d'aménagement durable du territoire (SCOT - PLH - PCET - PLU).

La création de la CREA au 1^{er} janvier 2010 a nécessité de repenser le PDU à l'échelle de ce nouveau territoire. Ainsi, 5 enjeux sont venus exprimer les défis auxquels est confronté le territoire, afin de trouver un équilibre durable entre mobilité et cadre de vie :

- assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain,
- faciliter la mobilité des périurbains,
- développer l'usage des transports en commun : prendre en compte des facteurs d'attractivité,
- repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain,
- mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison.

Pour relever ces défis, les 6 orientations suivantes, traduisent les ambitions stratégiques portées par le PDU de la CREA et le programme d'actions vient concrétiser le PDU en déclinant ces ambitions dans l'espace et dans le temps et en équilibrant qualité de vie des habitants ainsi que leurs besoins en termes de mobilité :

- Compléter et organiser les réseaux de déplacements
- Aménager un territoire moins consommateur en énergie et moins dépendant de la voiture particulière
- Faire évoluer les comportements
- Structurer un meilleur partage dans l'espace public
- Une organisation de la chaîne de transport de marchandises plus respectueuse de l'environnement
- Evaluer et suivre le PDU

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal émet un avis favorable sur les objectifs du projet de Plan de Déplacements Urbains, assorti des observations suivantes :

- que le développement de lignes de transport en commun soit adapté à l'évolution de l'habitat sur le Plateau Est
- et que la CREA s'affirme en tant qu'organe fédérateur, sur la nécessité de réalisation du contournement Est, visant à améliorer le cadre de vie et la sécurité des habitants du Plateau Est et à optimiser la circulation de transit.

Pour copie conforme au registre
Le 18 octobre 2013.



Le Maire,

Jean-Yves HUSSON



La présente délibération peut faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif de Rouen, dans un délai de deux mois à compter de sa notification et de sa publication.

DEPARTEMENT DE LA SEINE-MARITIME
ARRONDISSEMENT DE ROUEN
VILLE DE GRAND QUEVILLY
CONSEIL MUNICIPAL DU 29 AOÛT 2013
EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

DATE D'ENVOI DE LA CONVOCATION : 22 Août 2013.

PRESENTS : M. MASSION, Sénateur Maire. Mme DUBOIS, M. MARQUES, M. ASQUIN, Mme BOULARD, Mme DION, M. BERENGER, Mme MAILLET, M. ROSAY, Mme LEFEBVRE, M. ROULY, Adjointes au Maire.

M. TAILLEUX, Mme THEBAULT, Mme GUILLEMIN, Conseillers municipaux délégués.
M. BLANGUERNON, M. CHIREN, Mme CRISTIEN, M. KERMARREC, M. MARTINE, M. NODJIRIM, M. PREPOLESKI, Mme QUINIO, Mme VATEY, Mme VENARD, Conseillers municipaux.

EXCUSES : M. FABIUS, M. BOUTEILLER, Mme ZAHAF, Conseillers municipaux délégués, Mme BELAOUNI, Mme DELAHAYE, Mme DUNET, M. EZABORI, M. GADAL, Mme GUILLOT, Mme PLATE, Conseillers municipaux.

ABSENT : M. DOURDOIGNE, Conseiller Municipal.

SECRETAIRES DE SEANCE : Mme CRISTIEN, Conseillère Municipale, assistée de Mme TARANTINI, Rédactrice à la Mairie.

Nombre de Conseiller en exercice : 35

Nombre de Présents : 24

Nombre de Votants : 30 (6 Pouvoirs)

PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN – AVIS DE LA VILLE DE GRAND QUEVILLY

Par délibération du 24 juin 2013, le Conseil Communautaire a arrêté le projet de Plan de déplacement Urbain (P.D.U.) de la CREA.

Conformément aux dispositions du Code des Transports, ce projet est soumis, pour avis, aux communes membres de la CREA.

Le PDU de la CREA s'inscrit dans la démarche territoriale du SCOT en cours d'élaboration, qui affiche les ambitions de développement de l'agglomération pour les vingt ans à venir, dans le contexte du bassin de la Seine et de l'axe Paris-Rouen-Le Havre.

Le plan d'actions du PDU s'articule autour de six thématiques :

- Compléter et organiser les réseaux de déplacements
- Aménager un territoire moins consommateur en énergie et moins dépendant de la voiture particulière
- Faire évoluer les comportements
- Structurer un meilleur partage de l'espace public
- Organiser une chaîne de transport de marchandises plus respectueuse de l'environnement
- Evaluer et suivre le PDU.

Chacune de ces thématiques est déclinée en fiche action.

La fiche action « structurer un meilleur partage de l'espace public – optimiser la place de la voiture sur la voirie et l'espace public » propose une modification de la hiérarchisation du réseau viaire en déclassant le boulevard industriel RD18E d'hyperstructurant à structurant. Nous notons que cette modification est envisagée parallèlement à la réalisation du contournement Est de Rouen.

Cela semble en effet une condition sine qua non à laquelle doit s'ajouter la nécessité de construire des ouvrages antibruit le long de la RN 338 (SUD III) pour préserver la tranquillité des riverains.

Le Conseil Municipal, à l'unanimité, autorise M. le Maire à donner son accord à la CREA sur le projet de PDU sous réserve des remarques ci-dessus et notamment que la construction d'ouvrages antibruit le long de la RN 338 (SUD III) soit prise en compte.

Ainsi délibéré en séance les jour, mois et an susdits.

Au registre suivent les signatures.

Pour extrait conforme.

LE MAIRE

Accusé de réception en préfecture
076-217603224-20130829-2908201310-DE
Date de télétransmission : 05/09/2013
Date de réception préfecture : 05/09/2013

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL**

Convocation	29 août 2013	Nombre de Conseillers		
		En exercice	Présents	Votants
Affichage	29 août 2013			
Réunion	6 septembre 2013	15	11	14

L'an deux mille treize, le cinq septembre à vingt heures, le Conseil Municipal légalement convoqué, s'est réuni, en séance ordinaire, en Mairie, en séance publique, sous la présidence de M. Jean-Marie ROYER, Maire-Adjoint.

Sont présents : Mmes et Mrs, Jean-Marie ROYER, Jacques DAMIEN, Jean-Marc BELLAMY, Nathalie DELMAERE, Marc DESLANDES, Astride LEVAVASSEUR, Marie-Fernande PIGNÉ, Marie-Claude MARICAL, Sylvain HAMEL, Corinne DRON et David ZWAARDEMAKER.

Absente : Ariette PETIT

Pouvoirs : Bruno HURÉ à Jacques DAMIEN - Daniel SANNIER à Corinne DRON - Estelle MAUROUARD à Marie-Fernande PIGNE

Secrétaire de séance : Corinne DRON

CREA

PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN

Vu la délibération du 24 juin 2013 du conseil communautaire de la CREA arrêtant le projet de PDU,

Considérant que le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est un document de planification des déplacements, permettant ainsi de définir un projet global d'aménagement du territoire et d'organisation des déplacements sur une période de 10 ans.

Considérant que le PDU définit les principes d'organisation de transport de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement et qu'il doit assurer la cohérence entre les différents projets en matière de politique de déplacement. Il doit garantir un équilibre entre mobilité et cadre de vie.

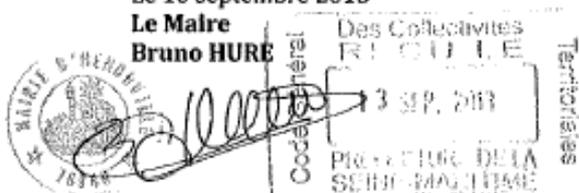
Considérant l'exposé de Monsieur le Maire Adjoint,

Après en avoir délibéré les élus décident d'approuver le projet de Plan de Déplacement urbains, conformément aux dispositions du Code des transports.

A l'unanimité

Extrait certifié conforme aux registres
Le 10 septembre 2013

Le Maire
Bruno HURÉ



VILLE DE HOUPEVILLE
DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
DU 30 SEPTEMBRE 2013
=====

L'an deux mil treize, le trente septembre, à dix-neuf heures, les membres du Conseil Municipal, dûment convoqués, se sont réunis à la Mairie, sous la présidence de Madame Monique BOURGET, Maire.

Etaient présents :

Véronique BAHEUX – Emmanuel RIVALAN – Gérard LEFEBVRE - Edmond DELTOUR, Adjoint – Dominique LELOUP – Pascal GOUJON - Christophe PERON – Danielle BELMUDES – Christophe MALASSIGNE - Francis BELTRA - Valérie LESOUF – Jean-Paul FOUREST - Samir DOUZI – James ELIOT - Patrick DEMAREST – Jacky BEUCHER – Brigitte RODRIGUEZ, Conseillers Municipaux.

Etaient excusés :

Thierry CHEVRIER donne pouvoir à Jean-Paul FOUREST,
Lucette BEAUCAMP donne pouvoir à Brigitte RODRIGUEZ.

Etaient absents :

Peggy ROQUES,
Fabrice LOUVET,
Cindy LE CORVEC

Secrétaire de séance : Francis BELTRA.

Pour ampliation,
Le Maire,

Monique BOURGET



VILLE DE HOUPPEVILLE

DELIBERATION N° 28/2013

Conseil Municipal du 30 septembre 2013

**PLAN de DEPLACEMENTS URBAINS / LA CREA
AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL**

30-09-2013/06

Rapporteur : M. Edmond DELTOUR.

Chers Collègues,

En 2010, la CREA nouvellement constituée a engagé l'élaboration d'un PDU (Plan de Déplacements Urbains) prenant en compte l'ensemble des territoires qu'elle a réunis.

La CREA avait à relever 5 défis majeurs :

- Assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain,
- Faciliter la mobilité des périurbains,
- Développer l'usage des transports en commun : prendre en compte les facteurs d'attractivité,
- Repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain,
- Mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison.

A cet effet, la CREA a retenu les 6 orientations suivantes :

- Compléter et organiser les réseaux de déplacement : développement des infrastructures, intermodalité, amélioration des performances du réseau existant, adaptation de l'offre de transport à l'échelle périurbaine ;
- Aménager un territoire moins consommateur en énergie et moins dépendant de la voiture particulière ;
- Faire évoluer les comportements : pratique de nouvelles formes de mobilité, enjeux environnementaux ;
- Structurer un meilleur partage de l'espace public : place de la voiture, développement de l'usage du vélo, utilisation modes doux sur l'espace public ;
- Favoriser une organisation de la chaîne de transport de marchandises plus respectueuses de l'environnement ;
- Evaluer et suivre le PDU en adaptant les politiques de déplacements en fonction du suivi et de l'évaluation du PDU.

Cette stratégie d'organisation des déplacements se traduit en actions qui s'articulent au service d'une organisation multimodale des déplacements, dont les principes de base sont les suivants :

- La poursuite du développement des infrastructures de déplacements en améliorant l'intégration de la CREA dans les grands réseaux de mobilité, en valorisant l'outil ferroviaire pour les déplacements de proximité, en aménageant et en étudiant de nouvelles lignes de Transport à Haut Niveau de Service,
- Le développement de l'intermodalité par le déploiement d'un réseau maillé de points d'échanges entre les différents modes de déplacements et par la coordination des

services organisés par les Autorités Organisatrices des Transports (AOT) sur le territoire,

- L'amélioration des performances du réseau de transports collectifs urbains existant en adaptant l'offre aux besoins du territoire, en améliorant les conditions de circulations sur des axes prioritaires, en expérimentant une diversification des énergies et en poursuivant la démarche de suivi qualité,
- L'adaptation de l'offre collective de transports à l'échelle périurbaine en étudiant la possibilité de liaison à haut niveau de service, en confortant le service de transport à la demande et en pensant la mobilité en lien avec les territoires limitrophes,
- La mise en place de recommandations et d'outils pour mettre en cohérence les politiques publiques de développement urbain et de déplacements,
- L'accompagnement de l'émergence de nouvelles formes de mobilité en étudiant le développement de modes de transports innovants, en accompagnant la pratique collective du véhicule particulier et en favorisant le développement de l'électromobilité,
- La mobilisation des acteurs autour d'une prise de conscience des impacts de la mobilité sur l'environnement en éduquant, informant, sensibilisant les différents publics et en développant les plans de mobilité au sein des entreprises,
- L'optimisation de la place de la voiture sur l'espace public en organisant la circulation sur la base d'un réseau de voiries hiérarchisé,
- Le développement de l'usage des modes doux par l'aménagement d'infrastructures pour les cyclistes, par la valorisation de l'expérience collective, la requalification des espaces publics et des grands axes d'agglomération,
- La mise en place d'outils de réflexion et d'expérimentation en lien avec les différents acteurs de la logistique encouragent des pratiques de mobilité durable,
- La mise en place d'un dispositif d'évaluation et de suivi du PDU en améliorant la connaissance de la mobilité sur le territoire et en évaluant collectivement les impacts des actions au regard des objectifs fixés.

Le plan d'action est assorti d'un calendrier et d'une programmation financière des actions qu'il contient. Le PDU comporte deux annexes : un rapport environnemental et le Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Collectifs.

Le projet de PDU a été arrêté par le Conseil Communautaire de la CREA le 24 juin 2013. Il est soumis, sous un délai de 3 mois, à l'avis des conseils municipaux des 70 communes de l'agglomération, du Département, de la Région et de l'Etat.

Le PDU fera ensuite l'objet d'une procédure d'enquête publique avant d'être présenté au Conseil Communautaire de la CREA.

Le Conseil Municipal émet un avis favorable.

LA DELIBERATION EST ADOPTEE A LA MAJORITE.

POUR : 12 CONTRE : 5 ABSTENTION : 3

Le Maire certifie le caractère exécutoire de la présente délibération qui a été transmise au représentant de l'Etat et régulièrement affichée ou notifiée.

Le 3 octobre 2013.



Mairie de HOUPPEVILLE
M. M. A.
Monique BOURGET



DÉPARTEMENT DE LA SEINE-MARITIME

ARRONDISSEMENT DE ROUEN

CANTON DE BOIS-GUILLAUME



MAIRIE

COMMUNE D'ISNEAUVILLE (Seine-Maritime)

D'ISNEAUVILLE CONSEIL MUNICIPAL DU 14 OCTOBRE 2013

DELIBERATION N° 2013/0085

Date de la convocation : 09 octobre 2013

Conseillers en exercice : 17

Conseillers présents : 14

Représentés : 02

Présents : Mmes et Mrs DUCABLE Gérard, PELTIER Pierre, DUJARDIN Nadine, DURAND Alain, GILLET Daniel, GUILMOT Olivier, MERCIER Benoît, CLATZ Brigitte, VASSE François, LEMERCIER Chantal, AUBERT Jean, LELANDAIS Jean-Baptiste, CUVIER Marie-Thérèse, GENTY Joëlle.

Absents excusés : Dominique LEFEBVRE procuration à Olivier GUILMOT, Vincent CARPENTIER procuration à Jean AUBERT.

Absent non excusé : Jean-Claude CADINOT

Secrétaire de séance : Benoît MERCIER

OBJET : LA CREA – PROJET DE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS : AVIS

VU la délibération du 24 juin 2013 du Conseil communautaire arrêtant le projet de Plan de Déplacements Urbains (P.D.U.) de la CREA,

Considérant que conformément aux dispositions du Code des Transports, ce projet est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, généraux et régionaux ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'Etat, et ceci sous un délai de 3 mois suite à l'arrêt du projet,

Le Conseil Municipal

1 – PREND ACTE du projet de Plan de Déplacements urbains,

2 – EMET les remarques suivantes :

REMARQUES GENERALES

- Le précédent PDU insistait sur des liaisons reliant les lieux de formation et l'intérêt d'accompagner les grands axes par des déplacements en vélo. Ces notions n'apparaissent pas dans le document proposé,

Correspondance : Monsieur le Maire - 76230 ISNEAUVILLE
Téléphone : 02 35 60 57 85 - Télécopie : 02 35 61 67 66 - Courriel : contact@ville-isneauville.fr

1

- Fort peu sur la nécessaire coordination transports départementaux et CREA - Page 28 aurait pu être traitée page 76 fiche action 2,
- L'accès A28/A13 est bien pris en compte fiche action 1 page 72

REMARQUES PLUS SPECIFIQUES AUX PLATEAUX NORD

- ISNEAUVILLE fait partie des pôles de vie (page 62) néanmoins la remarque page 34 est erronée car les transports en commun sur ISNEAUVILLE, après une année d'essai avec la ligne 11 ne sont pas considérés comme satisfaisants, les ISNEAUVILLAIS devant contourner assez largement BOIS-GUILLAUME pour rejoindre ROUEN,
- Le carrefour des Rouges Terres (BOIS-GUILLAUME) est traversé par de nombreux piétons qui rejoignent ISNEAUVILLE et plus précisément la Plaine de la Ronce. Il n'est pas sécurisé et pourrait bénéficier d'une passerelle prolongée par un chemin unilatéral rejoignant celui de la Plaine de la Ronce ; la distance est peu importante,
- Page 34 - la nécessaire sortie et entrée sur la rocade à QUINCAMPOIX n'est pas évoquée ; cet aménagement avait pourtant été largement discuté par les instances de la CREA et du Département il y a quelques années. Il aurait pu figurer dans la fiche action 1 page 72. Il en est de même de la sortie de la rocade nord-est venant du Nord à hauteur des Rouges Terres,
- Page 54 - le document ne porte qu'une attention relative aux transports exceptionnels, et aucune solution de rechange n'est proposée,
- Page 70 - la ligne 7 jusqu'à ISNEAUVILLE doit être prioritaire et aucune date particulière n'est réellement proposée.


 Pour copie conforme,
 Le Maire,
 Gérard DUCABLE

Transmis Préfecture : 15 octobre 2013
 Affichage : 15 octobre 2013

REPUBLIQUE FRANCAISE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL DE
LA COMMUNE de LA BOUILLE 76530
Séance du 31 août 2013

DEPARTEMENT
SEINE MARITIME

Date : 3 septembre 2013

Numéro :

L'an deux mil treize
et le 31 AOÛT
à 11h00

le Conseil Municipal de cette Commune, régulièrement convoqué, s'est réuni
au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances,

sous la présidence de : **Joël TEMPERTON Maire**

Présents :

MRS TEMPERTON - DUQUESNE - THOMAS - GILLES - PIEDELEU - LHUISSIER - MENG -
BARIL - HEURTEVENT - MMES PESLE - LE BRETON - COUSIN
PROCURATIONS : Mme Christine DE ARAUJO à Mme Joëlle PESLE
Mme Stéphanie LE STUM à M. Patrick PIEDELEU
ABSENTE EXCUSEE / MME Agnès THOMAS VIDAL
A été nommée secrétaire : Mme Marline COUSIN

OBJET : **PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN (PDU) DE LA CREA**

NOMBRES DE MEMBRES		
Adhérents au Conseil Municipal	en exercice	Qui ont pris part à la délibération
15	15	13

Date de la convocation
01/08/2013

Le conseil municipal après en avoir délibéré et à l'unanimité des
membres présents émet un avis favorable sur le plan de déplacement
urbain de La Créa.

Date d'affichage
01/08/2013

POUR COPIE CONFORME AU REGISTRE DES DELIBERATIONS

Objet de la Délibération

LE MAIRE :

Acte rendu exécutoire après dépôt en
Préfecture

le	06/09/2013
----	------------

et publication,

du	06/09/2013
----	------------

ou notification

du	06/09/2013
----	------------



Département
de la
Seine-Maritime
Arrondissement de Rouen
COMMUNE DE LA LONDE

Date de convocation
22/08/2013

Date d'affichage
30/08/2013

Nombre de Conseillers

En exercice: 17
Présents: 10
Votants: 14

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL**

L'an deux mil treize
Le Vingt neuf août à 18 h 15
Le Conseil Municipal, légalement convoqué, s'est réuni à la Mairie,
en séance publique, sous la présidence de M. JAOUEN, Maire.

Etaient présents :

MM Jaouen, Loison, Rulquin, Renaud, Tavernier, Langlois,
Nicolle, Lesueur,
Mmes Colléony, Tardif,

Etaient Absents :

M. Beaudouin qui a donné pouvoir à M. Rulquin
Mme Hurard qui a donné pouvoir à M. Jaouen
Mme Roquencourt qui a donné pouvoir à M. Loison
M. Vancaeyzeele qui a donné pouvoir à Mme Tardif

Formant la majorité des membres en exercice.

M. Rulquin a été élu Secrétaire.

Objet :

N° 069-2013

La CRÉA : Projet de Plan de Déplacements Urbains (P.D.U.)

M. le Maire expose que, par délibération du 24 juin 2013, le Conseil
Communautaire a arrêté le Projet de Plan de Déplacements Urbains (P.D.U.) de la
CRÉA.

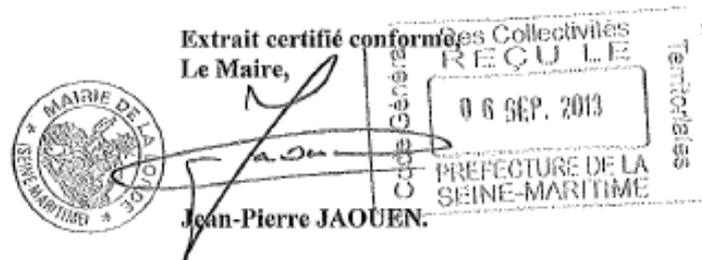
Conformément aux dispositions du Code des Transports, ce projet est soumis,
pour avis, aux conseils municipaux, généraux et régionaux ainsi qu'aux autorités
administratives compétentes de l'Etat, et ceci sous un délai de 3 mois suite à l'arrêt du
projet ;

A défaut de réponse sous ce délai, l'avis est réputé favorable.

Assorti des avis des personnes publiques consultées, il est ensuite soumis par
l'autorité organisatrice de transport à une enquête publique réalisée conformément au
chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- prend acte de ce rapport



DEPARTEMENT DE LA SEINE - MARITIME ARRONDISSEMENT DE ROUEN Canton de NOTRE - DAME - DE - BONDEVILLE <u>COMMUNE DE LE HOULME</u>	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL <u>SEANCE DU 27 AOUT 2013</u> N° 2013-36
<u>Nombre de Conseillers</u> En exercice : 27 Présents : 15 Votants : 20 Pouvoirs : 5 Absents : 7 Date de la convocation : 20/08/2013	L'an deux mille treize, le vingt-sept août à 19 h 00, les membres du Conseil Municipal, dûment convoqués par Monsieur le Maire, se sont réunis en Mairie, sous la présidence de Monsieur Daniel GRENIER. L'affichage réglementaire a été effectué.
<u>ETAIENT PRESENTS</u> : MM. D. GRENIER, J. MICHEL, N. POCHON, C. LEBOURGEOIS, JF. ORTEGA, Y. GUEST Adjoints, A. GONTIER, M. MALANDAIN, G. DO MARCOLINO, M. CHIMIER, S. GALLOT, J. DESHAYE, P. LEQUESNE, M. FONTAINE, J. QUEVILLON, Conseillers Municipaux. <u>AVAIENT DELIVRE POUVOIR</u> : MM. C. TARON, F. CLEON, K. DE CHIVRE, D. CLEPOINT, P. PERNEL empêchés d'assister à la séance avaient donné respectivement pouvoir à MM. C. LEBOURGEOIS, Y. GUEST, J. MICHEL, D. GRENIER, M. FONTAINE. <u>ABSENTS OU EXCUSES</u> : MM. F. CORNU, C. CORDIER, B. PODEVIN, P. PIETERS, S. ROUX, A. CANIPEL, G. LEFEUVRE, <u>SECRETAIRE DE SEANCE</u> : Mme C. LEBOURGEOIS	

PROJET DE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS (PDU) DE LA CREA - AVIS DE LA VILLE DE LE HOULME

Rapporteur : Yves GUEST

Le rapporteur explique que le Plan de déplacements urbains (PDU) est le document de référence de la politique de la mobilité dans l'agglomération, obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 hab. Il porte sur le périmètre de transports urbains (PTU) et doit être élaboré par l'autorité organisatrice de transports urbains (AOTU) dans le cadre d'une démarche partenariale. Il est élaboré pour 10 ans.

Par délibération du 24 juin 2013, le conseil communautaire de la CREA a arrêté son PDU Conformément aux dispositions du code des transports. Ce projet est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, généraux et régionaux ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'Etat et ceci dans un délai de 3 mois suite à l'arrêt du projet.

Assorti des avis des personnes publiques consultées, il sera ensuite soumis par l'organisatrice du transport à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre 1^{er} du code de l'environnement.

Les élus de la ville de Le Houllme dans la discussion ont réaffirmé les attentes fortes de la population pour un service de transport en commun performant, permettant une liaison rapide à la ville centre et d'un réseau de dessertes des différents équipements et services de la vallée du Cailly sans rupture de charge. De plus, ils considèrent que l'accès au site d'emplois avec les transports collectifs semble nécessaire pour assurer une protection de l'environnement et diminuer l'intensité de la circulation routière.

Ils sont satisfaits des études déjà engagées pour la réalisation d'un pôle d'échange multimodal devant la gare SNCF Malaunay Le Houllme, mais ils réaffirment que l'extension du réseau T2 est indispensable à la population pour répondre à leurs besoins ».



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Délibération N°2013-30

DATE DE CONVOCATION

27/06/2013

DATE D'AFFICHAGE
09/07/2013

NOMBRE DE CONSEILLERS

EN EXERCICE : 13
PRESENT : 10
VOTANTS : 10

L'an deux mil treize,
le deux juillet à vingt heures trente,
le Conseil Municipal légalement convoqué, s'est réuni à
la Mairie, sous la présidence de Monsieur Alain ROUSSEL,
Maire.

Etaient présents :

Véronique DAVID – Stéphane DELATRE - Stéphen SEMINEL -
Pierre LAURENT - Sandrine ALLAIS - RICHARD Nicolle –Richard
PINABEL - Michel JULIEN Alain ROUSSEL - Isabelle LECLERC

Formant la majorité des membres en exercice.

Absents : Thomas LANNOT - Stéphane GERARD - Thomas LEFEVRE

Madame DAVID Véronique a été élue secrétaire.

**CREA - PLAN DE
DEPLACEMENT URBAIN**

Monsieur le Maire présente le plan de déplacement urbain à
l'ensemble du Conseil Municipal.

Le projet de liaison A28-A13 et le barreau de raccordement
étant cités à plusieurs reprises, le Conseil Municipal, à
l'unanimité des membres présents, décide de s'abstenir.

Fait à les Authieux Port Saint Ouen,
Le 2 juillet 2013

Le Maire,
Alain ROUSSEL





**EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL DU MARDI 17 SEPTEMBRE 2013**

Le mardi 17 septembre 2013 à 18h00, le Conseil Municipal, légalement convoqué le 11 septembre 2013, s'est réuni sous la présidence de Monsieur ALINE, Maire.

Etaient présents :

Jean Marie ALINE, Michel RBGE, Françoise TERRIER, Jacques COUVEZ, Patrick GIRAUD, Mireille KERBELLEC, Nicole CARMON, Jacques BILLAUX, Marie Paule JOURDAINNE, Juan Carlos VEGAS, Gilbert TRENCHAND, Guillaume VLC, Jacques MILLION, Patricia LEFEBVRE, Annie LECLERCQ, Raymonde DUPERRON, Philippe LAVOINNE, Valérie LEBRUN, Cécile GALHAUT, Patrick CALLAIS, Martine TILLAUX

Absent(s) excusé(s) ayant remis un pouvoir :

Franck LEBRET à Jacques COUVEZ

Absent(s) non excusé(s) :

Isabelle BILLARD, Anne Sophie TETARD, Charlotte BISOGNANI, Patricia BOURGEOIS

Absent(s) excusé(s) :

Martine LANGLOIS, Jérôme ANDRIEU, Béatrice GISLETTE-LEBRET

formant la majorité des membres en exercice.

Madame KERBELLEC est nommée secrétaire de séance.

Nombre de membres		
Présents	En exercice	Qui ont pris part à la délibération : 22
21	29	pour: 21 contre: 0 abstention(s): 0 non votant(s) : 1

**PROJET DE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS (P.D.U) DE LA CREA: AVIS
DU CONSEIL MUNICIPAL - CM/13/104**

En application du code des Transports, article L 1214-1 et suivants, la CREA doit arrêter le projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) comprenant le rapport environnemental et le Schéma Directeur d'Accessibilité des transports Collectifs.

Par délibération du 20 décembre 2010, la CREA a ainsi engagé l'élaboration de son PDU dont 5 enjeux majeurs de transformation ont été arrêtés, tels que :

- la mise en œuvre d'une cohérence entre mobilité et développement urbain,
- la mobilité des périurbains,
- le développement de l'usage des transports en commun,
- l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain,
- la mise en place d'une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison.

Par délibération du 24 juin 2013, la CREA a arrêté son projet de Plan de Déplacements Urbains qui doit être soumis, sous un délai de 3 mois, à l'avis des conseils municipaux des 70 communes de l'agglomération, du Conseil général de Seine Maritime, du Conseil régional et de l'Etat.

Le Plan de Déplacements Urbains de la CREA auquel seront annexés les avis des personnes publiques consultées, fera ensuite l'objet d'une procédure d'enquête publique avant d'être présenté au conseil communautaire de la CREA en vue de son adoption.

Il est proposé au conseil municipal d'émettre un avis sur le projet de Plan de Déplacements Urbains de la CREA annexé à la présente délibération.

LE CONSEIL MUNICIPAL, APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ

VU le projet de Plan de Déplacements Urbains de la CREA
VU le rapport de Monsieur le Maire

DECIDE

DE DONNER un avis favorable au projet de Plan de Déplacements Urbains présenté par la CREA.

Fait au Trait, le 18 septembre 2013



Jean Marie ALINE,
MAIRE

A handwritten signature in dark ink, appearing to be "A", written over a faint grid background.

Accusé de réception en préfecture
078-217904578-20130827-DE27082013-6-
DE
Date de transmission : 31/08/2013
Date de réception préfecture : 02/09/2013

DE27082013-6

MAIRIE DE MOULINEAUX

DELIBERATION N° 27082013-6 DU 27 AOUT 2013

L'an deux mil treize, le vingt-six aout, à dix-neuf heures, le conseil municipal, légalement convoqué, s'est réuni à la mairie, en séance publique, sous la Présidence de Madame Martine TAILLANDIER, Maire.

Etaient présents : Madame HERLIN, Messieurs DOUCIN, DOREE, LE MOIGNE, CLABAUT, CHOPART, AUVRAY, BOUTEILLER.

Absents excusés : M. SAUNIER Mme LERAY

Absents : Mme LEHIRESS, M. PLANTE,

Plan de déplacement Urbain de la Créa

Madame le Maire présente le projet de Plan de Déplacement Urbain de la Créa. Le Conseil municipal doit donner son avis sur ce projet.

Après avoir étudié les documents le Conseil Municipal donne son avis favorable.

Fait à Moulineaux, le 27 aout 2013

Martine TAILLANDIER, Maire



VILLE D'OISSEL
Seine-Maritime

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
SEANCE DU 17 OCTOBRE 2013

L'an deux mille treize, le dix-sept octobre à vingt heures et trente minutes, le Conseil Municipal, légalement convoqué, s'est réuni sous la présidence de M. Thierry FOUCAUD, Maire.

Etaient présents : MM(es). FOUCAUD Thierry, BARRE Stéphane, LE CARNEC Alain, TERRIER Nicole, FOURNIER Huguette, GOUEL Marion, GUEGAN Danielle, ROUILLARD Gabriel, RAUX Maurice, COURTOIS René, DEFOUR Françoise, MEUNIER Jean, LEGRAS Marie-Claude, FLEURY Annie, MAGNIER Martine, MALLET Nathalie, CLERET François, HAGNERE François, COMBOUILHAUD Claudie, LEQUANG Stéphanie, GUYARD Denis, LE MANACH Pascal, TISON Yvette, PEQUERY Muriel, Yvan LEBRET.

Etaient excusé(s) avec pouvoir : MM(es) HAULE Maurice, BASSO Mario, LOUIS-JEAN Matthieu, TINEL Jocelyne, LECHELECHE Hadri, LE QUERNEC Jean-Marc

Etaient absent(e)s : MM(es) BONTE Jérémy, TAFFOREAU Catherine

Madame Nicole TERRIER a été élue secrétaire de séance.

AVIS RELATIF AU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LA CREA

Monsieur Le Maire expose à ses collègues l'obligation pour les intercommunalités de plus de 100 000 habitants d'élaborer un Plan de Déplacements Urbains.

La Communauté de ROUEN-ELBEUF-AUSTREBERTHE élabore ainsi son Plan de Déplacements Urbains à l'échelle des 71 communes composant son territoire. Ce document de planification a pour objet de définir la politique communautaire de mobilité.

Conformément aux dispositions du Code des Transports, le projet de Plan de Déplacements Urbains est soumis notamment à l'avis des conseils municipaux.

Le Plan de Déplacements Urbains comporte :

- Le projet de Plan de Déplacements Urbains ;
- Le rapport environnemental ;
- L'annexe d'accessibilité.

5 enjeux sont définis par le projet de Plan de Déplacements Urbains :

- Assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain,
- Faciliter la mobilité des périurbains,
- Développer l'usage des transports en commun,
- Equilibre entre les différents modes de déplacements,
- Réflexion sur le transport des marchandises et des politiques de livraison.

Ces enjeux sont ensuite déclinés en 6 axes et 15 actions qui ouvrent des perspectives de relatives améliorations pour la mobilité sur le territoire de l'agglomération et sur la commune d'OISSEL notamment sur les points suivants :

- extension du pôle multimodal
- développement de l'intermodalité,
- coordination des autorités organisatrices des transports permettant aux osselliens d'allier plus facilement l'usage des lignes de bus et ferroviaires,

- amélioration du réseau de transport en commun sur l'ensemble de nos zones urbaines en lien avec nos projets d'habitat futurs, notamment la desserte des zones d'activités économiques de la Poudrerie, de Seine Sud et à court terme de la Sablonnière.

Considérant la volonté de la CREA de poursuivre le développement des infrastructures de déplacements et notamment achever la constitution du maillage routier de l'agglomération (action N°1-C),

Considérant cependant qu'est retenu le projet de liaison A28-A13, dans sa variante préférentielle présentée par les services de l'ETAT en comité de pilotage du 19 octobre 2012,

Considérant par conséquent que ce projet porte atteinte au développement urbain, économique et environnemental de la commune d'OISSEL,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu le Code des Transports,
Vu la délibération du conseil communautaire de la CREA en date du 24 juin 2013,
Vu le projet de Plan de Déplacements Urbains,
Vu le Plan Local d'Urbanisme approuvé le 24 avril 2008 mis à jour et modifié,

Le conseil municipal, après en avoir délibéré,

- **DONNE un avis DEFAVORABLE** au projet de Plan de Déplacements Urbains.

Pour extrait conforme,
OISSEL, le 18 octobre 2013.

Le Maire,
Thierry FOUCAUD

Pour ampliation,
Le Directeur Général des Services,

S. LUCIENNE



« La présente décision, à supposer que celle-ci fasse grief, peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication et/ou de son affichage, d'un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif de ROUEN; ou d'un recours gracieux auprès du Maire de Oisssel, étant précisé que celui-ci dispose alors d'un délai de deux mois pour répondre. Un silence de deux mois vaut alors décision implicite de rejet. La décision ainsi prise, qu'elle soit expresse ou implicite, pourra elle-même être déférée au Tribunal Administratif dans un délai de deux mois. Conformément aux termes de l'article R. 421-7 du Code de Justice Administrative, les personnes résidant outre-mer et à l'étranger disposent d'un délai supplémentaire de distance de respectivement un et deux mois pour saisir le Tribunal ».



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

Le Conseil Municipal, légalement convoqué, s'est réuni le DIX SEPT OCTOBRE DEUX MILLE TREIZE à 18 H 30, à la Mairie de PETIT-COURONNE, sous la Présidence de Monsieur RANDON Dominique, Maire.

Etaient présents :

- D. RANDON, Maire

Les Adjointes :

- J. BIGOT - L. LE COM - D. JEANNIN - JC. TURPIN -
- C. HEDOU - N. VALLIN - J. GIRARD - I. ALLAIN-LEMARIE -

Les Conseillers Municipaux :

- M. CAMUS - C. DAMBRINE - R. DUVAL - M. DURU (à partir de 19 H 00) -
- A. SAUTREUIL - MF. GUIZOUARN - M. DERAM (à partir de 19 H 15) -
- M. COTELLE - JP. DASSONNEVILLE - A. CHENU - G. LETAILLEUR -
- C. FILLATRE - M. MARTOR - Y. LEDOUX -

Procurations :

- C. CORROYER qui a donné procuration à J. GIRARD
- M. DURU qui a donné procuration à D. RANDON (jusqu'à 19 H 00)
- H. GOUJON qui a donné procuration à JC. TURPIN
- M. DERAM qui a donné procuration à JP. DASSONNEVILLE (jusqu'à 19 H 15)
- N. CLAVEL qui a donné procuration à D. JEANNIN
- V. CORROYER qui a donné procuration à J. BIGOT
- E. LERAY qui a donné procuration à G. LETAILLEUR

Absente : C. VISCART

*_*_*_*_*_*_*_*_*_*

La séance est ouverte à 18 H 30.

Didier JEANNIN est nommé Secrétaire de Séance.



COMMUNE DE PETIT-COURONNE

DELIBERATION N° 15

..*.*.*

Réunion du Conseil Municipal
Du
Judi 17 Octobre 2013

PROJET DE PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN

LE QUORUM CONSTATÉ,

LE CONSEIL MUNICIPAL,

VU le Code des Transports et notamment l'article L 1214-1 et suivants,

VU la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) N°82-1153 du 30 Décembre 1982,

VU la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) N°96-1236 du 30 Décembre 1996,

VU la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (SRU) N°2000-1208 du 13 Décembre 2000,

VU la loi N°2005-102 du 11 Février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées,

VU la loi N°2010-788 du 12 Juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement,

VU le décret N°2005-613 du 27 Mai 2005 portant transition de la directive européenne relative à l'évaluation de l'incidence des plans et des programmes sur l'environnement,

VU la délibération du 24 Juin 2013 du Conseil Communautaire de la CREA arrêtant le projet,

VU l'avis favorable de la Commission Urbanisme-Travaux en date du 7 Octobre 2013,

CONSIDERANT l'intérêt d'améliorer l'organisation des transports sur le territoire communautaire,

CONSIDERANT l'intérêt d'améliorer la desserte du pont Flaubert, notamment sur la rive Sud,

APRES EN AVOIR DELIBERE,

DECIDE d'approuver le projet de Plan de Déplacement Urbain arrêté au 24 Juin 2013 avec la réserve suivante :

- A l'horizon 2020, la circulation des Poids Lourds en transit sera privilégiée sur la Sud III afin d'éviter les concentrations de Poids Lourds en centre ville de Rouen. La ville demande donc qu'une étude d'impact sur la qualité de l'air et le bruit soit menée.

DIT que la présente délibération sera transmise au Président de la Communauté d'Agglomération Rouen Seine Austreberthe,

DIT que la présente délibération sera affichée un mois en Mairie.

Fait à PETIT-COURONNE, les jour, mois et an susdits.

SUIVENT LES SIGNATURES
POUR EXTRAIT CONFORME
LE MAIRE

Dominique RANDON

Votes :

- Pour : 28
- Contre :
- Blancs :

Déposé en Préfecture le : 22/10/13
Affiché le : 24/10/13



**PROJET DE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS (PDU) DE LA
CREA - AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL**

Chers Collègues,

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est le document de référence de la politique de la mobilité dans l'agglomération. Obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, il porte sur le périmètre de transports urbains et doit être élaboré par l'autorité organisatrice des transports urbains dans le cadre d'une démarche partenariale.

Conformément à la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, le PDU est un document de planification, qui détermine, pour les 10 ans à venir (évaluation prévue au terme d'une période de 5 ans, et révision si nécessaire), les principes qui orientent l'organisation des déplacements de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre des transports urbains.

La création de la CREA au 1er janvier 2010 a nécessité de repenser le PDU à l'échelle de ce nouveau territoire, s'agissant désormais non plus de la révision mais de l'élaboration d'un nouveau PDU.

Par délibération du 20 décembre 2010, la CREA a ainsi engagé l'élaboration de son PDU.

L'élaboration du PDU s'est déroulée sur 4 phases :

Phase 1- Etat des lieux (2007-2009)

Phase 2- Consolidation de l'état des lieux (2010-2011)

Phase 3- Construction du projet de territoire (2011-2012)

Phase 4- Construction du programme d'actions (2012-2013)

La commune a été associée à ce nouveau PDU au travers de rencontres territoriales.

5 enjeux majeurs de transformation ont été arrêtés par la délibération précitée :

Axe 1. Assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain

Axe 2. Faciliter la mobilité des périurbains

Axe 3. Développer l'usage des transports en commun : prendre en compte les facteurs d'attractivité

Axe 4. Repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux, et convivial de l'espace public urbain

Axe 5. Mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison

Pour relever ces défis, 6 orientations traduisent les ambitions stratégiques portées par le PDU de la CREA :

1. Compléter et organiser les réseaux de déplacement

2. Aménager un territoire moins consommateur en énergie et moins dépendant de la voiture particulière

3. Faire évoluer les comportements

4. Structurer un meilleur partage de l'espace public

5. Favoriser une organisation de la chaîne de transport de marchandises plus respectueuse de l'environnement

6. Evaluer et suivre le PDU

Cette stratégie d'organisation des déplacements se traduit en actions, à deux échelles de temps : un plan faisant l'objet d'une programmation détaillée à 5 ans et des perspectives de plus long terme.

Ces actions s'articulent au service d'une organisation multimodale des déplacements, dont les principes de base sont les suivants :

- La poursuite du développement des infrastructures de déplacements,
- Le développement de l'intermodalité,
- L'amélioration des performances du réseau de transports collectifs urbains existant,
- L'adaptation de l'offre collective de transports à l'échelle périurbaine,
- La mise en place de recommandations et d'outils pour mettre en cohérence les politiques publiques de développement urbain et de déplacements,
- L'accompagnement de l'émergence de nouvelles formes de mobilité,
- La mobilisation des acteurs autour d'une prise de conscience des impacts de la mobilité sur l'environnement,
- L'optimisation de la place de la voiture sur l'espace public,
- Le développement de l'usage des modes doux,
- La mise en place d'outils de réflexion et d'expérimentation en lien avec les différents acteurs de la logistique encourageant des pratiques de mobilité durable,
- La mise en place d'un dispositif d'évaluation et de suivi du PDU.

Conformément à la loi d'orientation des transports intérieurs, le plan d'action est assorti d'un calendrier et d'une programmation financière des actions qu'il contient. Le PDU comporte deux annexes : un rapport environnemental et le Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Collectifs approuvé en décembre 2012. L'ensemble du dossier est tenu à la disposition des conseillers municipaux à la Direction de l'Aménagement et de l'Urbanisme en mairie.

Dans le budget 2013 de la CREA, les transports constituaient le premier poste de dépenses représentant près de 30% des investissements. Afin de se donner les moyens d'atteindre les objectifs du PDU, la CREA envisage d'investir près de 400 M€ entre 2014 et 2019. Les dépenses permettront de compléter et organiser les réseaux de déplacement, structurer un meilleur partage de l'espace public, faire évoluer les comportements, renforcer l'attractivité logistique du territoire, poursuivre l'amélioration des connaissances liées à la mobilité.

Ce projet et le dossier correspondant sont soumis, sous un délai de 3 mois, à l'avis des Conseils Municipaux des 70 communes de l'agglomération, du Conseil Général de Seine-Maritime, du Conseil Régional et de l'Etat.

Le Plan de Déplacements Urbains auquel seront annexés les avis des personnes publiques consultées, fera ensuite l'objet d'une procédure d'enquête publique avant d'être présenté au Conseil Communautaire en vue de son adoption.

La mobilité nécessite une cohérence indispensable avec les autres documents de planification (PLH, SCOT en cours d'élaboration) et les documents d'urbanisme (PLU et leur PADD).

Pour sa part, le territoire de Petit-Quevilly est concerné par :

- l'opportunité de réflexion sur un nouveau schéma de desserte périurbain et l'opportunité de valorisation du réseau ferroviaire existant,
- le projet d'accès définitif à la tête sud du Pont Flaubert et le projet de création d'infrastructure sur l'Eco-quartier Flaubert,
- la création de nouveaux axes : Arc Nord Sud (et amélioration de la ligne 7) avec une mise en service prévue en 2017-2018,
- l'amélioration de l'existant : enjeu de non saturation des axes principaux dans le centre de l'agglomération – développement d'itinéraires de contournement – traitements des points durs de circulation – aménagement des points de correspondances,

Envoyé en préfecture le 04/10/2013

Reçu en préfecture le 04/10/2013

Affiché le



Ville de Petit-Quevilly – Délibération n° 2013/183 du 04 octobre 2013

- les mutations viaires avec l'intégration de l'ARC Nord-Sud et le report des Poids Lourds uniquement sur la SUD III,
- des espaces urbains stratégiques à valoriser, en lien avec les périmètres d'attractivité des stations du réseau de transport en commun de la CREA,
- l'intensité urbaine (à intégrer dans le PLU) en favorisant l'urbanisation prioritairement le long des corridors de transport en commun structurant.

VU le code général des collectivités territoriales,
VU le code des transports et ses articles L.1214-1 et suivants,
VU le projet de plan de déplacements urbains 2013-2023 arrêté par délibération du Conseil Communautaire du 24 juin 2013,

Le Conseil, après en avoir délibéré,

1/ APROUVE le rapport ci-dessus.

2/ EMET un avis favorable au Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2013-2023 du territoire de la CREA.

DELIBERATION ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ

Le Maire certifie que la présente délibération est exécutoire en application de l'article 2 modifié de la loi n° 82.213 du 2 mars 1982

Le Maire certifie que la présente délibération a été régulièrement notifiée, affichée ou publiée le 04 octobre 2013



Pour expédition certifiée conforme
Le Maire,

Frédéric SANCHEZ

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE LIBERTÉ ÉGALITÉ FRATERNITÉ





EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATION
DU CONSEIL MUNICIPAL
DE QUEVILLON

DATE DE CONVOCAATION	
09 /09/2013	
DATE D'AFFICHAGE	
09/09/2013	
NOMBRE DE CONSEILLERS	
en exercice:	14
présents:	13
votants:	14

L'an deux mil treize, le seize septembre à 19 heures 30

le Conseil Municipal, légalement convoqué, s'est réuni à la Mairie en séance publique sous la Présidence de Jean-Pierre PETIT, Maire de Quevillon.

Etaient présents: Messieurs PETIT, BARREAU J, BARREAU C, BERNARD, CURTENAZ, DESMOULINS J, DESMOULINS R., LEROY, ROHMER, SAILLARD Mesdames DAELE , DONNE, BAUNY, formant la majorité des membres en exercice.

Absent excusé : André NOYON qui a donné pouvoir à M. Jean-Pierre PETIT

Absent :
Olivier ROHMER, arrivé en retard, a participé aux débats à partir du point n°3.

Mme Anne DAELE a été nommée secrétaire.

OBJET : Délibération n°2 : avis sur le projet de Plan de Déplacements Urbains de la CREA

Par délibération du 24 juin 2013, le Conseil Communautaire de la CREA a arrêté le projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la CREA.

Conformément aux dispositions du code des Transports, ce projet est soumis, aux conseils municipaux, régionaux ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'Etat, et ceci sous un délai de 3 mois suite à l'arrêt du projet.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, émet un avis favorable au projet de PDU.

Copie certifiée conforme au Registre des Délibérations

A Quevillon, le 18 septembre 2013

Le Maire,

Jean-Pierre PETIT

Des Collectivités
REÇU LE

23 SEP. 2013

PREFECTURE DE LA
SEINE-MARITIME

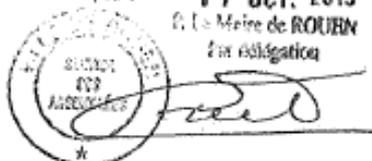


DELIBERATION AU CONSEIL MUNICIPAL

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION ROUEN-ELBEUF-AUSTREBERTHE
PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

ARRET DU PROJET
AVIS

Vu collationné et certifié conforme
à l'original qui nous a été présenté,
ROUEN, le : **17 OCT. 2013**
Le Maire de ROUEN
En délégation



LE CONSEIL MUNICIPAL,

- Sur le rapport de M. Didier CHOISSET, Adjoint,

VU :

- Le Code Général des Collectivités Territoriales,
- Le Code de l'Environnement,
- Le Code des Transports,
- La loi 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs,
- La loi 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie,
- La loi 2000-1208 du 13 décembre 2000, relative à la solidarité et au renouvellement urbains,
- La loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées,
- La loi 2010-788 du 12 juillet 2010, portant engagement national pour l'environnement,
- Le décret 2005-613 du 27 mai 2005, pris pour l'application de l'ordonnance 2004-489 du 3 juin 2004, relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement,

- Les statuts de la Communauté de l'agglomération ROUEN-ELBEUF-Austreberthe (C.R.E.A.) et notamment leur article 5.1 (2),

- La délibération du Conseil Communautaire en date du 24 juin 2013, arrêtant le projet de Plan de Déplacements Urbains de la C.R.E.A.,

CONSIDERANT :

- Que, dans le cadre de la procédure d'élaboration du Plan de Déplacements Urbains et en application du Code des Transports, article L.1214-1 et suivants, la C.R.E.A. a arrêté, par délibération de son Conseil Communautaire du 24 juin 2013, le projet de Plan de Déplacements Urbains comprenant le rapport environnemental et le Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Collectifs,

- Que ce projet et le dossier correspondant doivent être soumis, sous un délai de trois mois, à l'avis des Conseils Municipaux des 70 communes de l'agglomération, du Département de la Seine-Maritime, de la Région Haute-Normandie et de l'Etat,

- Que, à cette fin, la C.R.E.A. a saisi la Ville de ROUEN par courrier avec accusé de réception daté du 29 juillet 2013, reçu le 1^{er} août 2013, date à partir de laquelle court le délai de trois mois,

- Que le Plan de Déplacements Urbains, auquel seront annexés les avis des personnes publiques consultées, fera ensuite l'objet d'une procédure d'enquête publique, avant d'être présenté au Conseil Communautaire en vue de son adoption,

APRES EN AVOIR DELIBERE :

- émet un avis favorable au projet de Plan de Déplacements Urbains de la C.R.E.A., tel qu'arrêté par délibération du Conseil Communautaire du 24 juin 2013.

FAIT A ROUEN, en L'HOTEL DE VILLE, les jour, mois et an susdits.

p. extrait conforme
p. LE MAIRE DE ROUEN,
par délégation,

Didier CHOISET
Adjoint au Maire



Affiché le :
16 OCT. 2013

Conseil municipal | Séance du 17 octobre 2013

Extrait du registre des délibérations

Délibération n° 2013-10-17-22 | Plan de déplacements urbains (PDU) de la Communauté d'agglomération de Rouen-Elbeuf-Austreberthe - Avis

Rapporteur : M. Hubert Wulfranc Maire

Nombre de conseillers en exercice : 35

Nombre de conseillers présents à l'ouverture de la séance : 26

Date de convocation : 11/10/2013

L'An deux mille treize, le 17 octobre, à 18 h 30, le Conseil municipal légalement convoqué s'est réuni à la mairie en séance publique, sous la présidence de Monsieur Hubert Wulfranc, Maire

Etaient présents :

Monsieur Joachim Moyse, Madame Francine Goyer, Monsieur Rémy Orange, Monsieur Michel Rodriguez, Madame Fabienne Burel, Monsieur Patrick Morisse, Madame Danlèle Auzou, Monsieur Jérôme Gosselin, Madame Marie-Agnès Lallier, Monsieur David Fontaine, Madame Najia Atif, Madame Catherine Depitre, Madame Thérèse-Marie Ramaroson, Monsieur Philippe Schapman (à partir de la délibération n°3), Madame Murielle Renaux, Monsieur Francis Schilliger, Madame Catherine Olivier, Monsieur Dominique Grévrard, Madame Houria Yahia, Monsieur Robert Hals, Monsieur Daniel Vézle, Monsieur Didier Quint, Monsieur Pascal Le Cousin, Madame Michèle Ernls, Madame Carolanne Langlois, Monsieur Samir Bouzbouz

Etaient excusés avec pouvoirs :

M. Daniel Launay donne pouvoir à M. Rémy Orange
Mme Pascale Mirey donne pouvoir à Mme Murielle Renaux
Mme Joslane Romero donne pouvoir à Mme Fabienne Burel
Mme Vanessa Ridel donne pouvoir à M. Pascal Le Cousin
Mme Malika Amari donne pouvoir à M. Jérôme Gosselin
M. Serge Zazzali donne pouvoir à M. Daniel Vézle

Etaient excusés :

Monsieur Philippe Schapman (pour la délibération n°1),
Madame Lousette Patenère, Madame Sylvie Defay

Secrétaire de séance :

Monsieur Francis Schilliger

Vu :

- Le Code général des collectivités territoriales,
- La délibération du 24 juin 2013 du Conseil communautaire arrêtant le projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté de l'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe,
- La loi du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement dite « Grenelle 1 »,
- La loi du 12 juillet 2010 dite « Grenelle 2 » portant engagement national pour l'environnement
- Le PDU, document de référence de la mobilité dans l'agglomération qui détermine l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre de transport urbain

Considérant :

- Que le PDU s'inscrit dans un cadre de cohérence et de compatibilité avec :
 - Le Schéma de cohérence territoriale (SCOT),
 - Le programme local de l'habitat (PLH),
 - Le plan climat énergie territorial (PCET),
 - Les plans locaux d'urbanisme,
- Que des observations formulées par la Ville lors de la phase de concertation avec les communes et formulées par courrier à la Crea le 7 mars 2013, n'ont pas été prises en compte dans la suite des études, telles que :
 - La création de l'axe transversal Est/Ouest qui est un enjeu dans le cadre du quartier Claudine Guérin mais aussi pour l'agglomération dans le cadre de la transversale à créer dans la boucle de la Seine.
 - La poursuite de l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire, avec un cadencement plus attrayant de l'offre TER, la création de haltes supplémentaires sur le parcours comme sur Seine-Sud et Seguin.
 - En matière de voirie, nous avons demandé de faire figurer le réaménagement et l'amélioration des axes existants avec la rénovation du boulevard Industriel avec l'aménagement des carrefours Granet et Poulmarch. Il est demandé également de faire figurer la voie de liaison Madrillet/centre ville (prolongement de la rue des Cateliers jusqu'à l'axe Bic Auber/Val l'Abbé, cette voie nouvelle constituant un élément majeur de la trame voirie communale en même temps que l'axe urbain structurant du futur quartier Claudine Guérin.
 - Enfin dans ce courrier la ville faisait savoir qu'elle restait fermement opposée au tracé en variante tel que représenté et élaboré par les services de l'Etat à travers le secteur Seine-Sud. Nous avons également réaffirmé à cette occasion notre souhait que soit retenu le tracé de référence initial sous réserve expresse du passage en souterrain sous les voies ferrées, toute hypothèse de passage en viaduc continu entre l'amont du carrefour des Vaches et la résidence de la Seine étant à exclure.

Il est proposé au Conseil municipal :

Après avis des membres de la Commission n°5

- D'émettre un avis défavorable car ce projet de PDU ne prend pas en compte nos propositions.

Après en avoir délibéré, le Conseil municipal adopte à la majorité la délibération

Par	21	Pour
Par	0	Contre
Par	12	Abstention
Par	0	Non participation au vote

Pour extrait conforme,
Le Maire de Saint-Etienne-du-Rouvray
Hubert Wulfranc



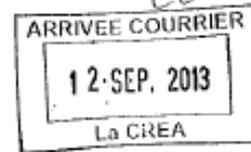
Reçu le

13 SEP. 2013

Le 9 septembre 2013



	Info	Attr.
CG	<input checked="" type="checkbox"/>	
DB		
AG		
JD	<input checked="" type="checkbox"/>	
AB		
	ES	
	DO	
	LL	
	JH	
BT	<input checked="" type="checkbox"/>	
	ED	
	AC	
	AP	
SH		



CREA
Département mobilités, aménagement Habitat
14 Bis Avenue Pasteur
BP 589
76006 ROUEN CEDEX 1

A l'intention de Monsieur Julien DANIEL

N.Réf : DP/EP
V.Réf : JD/SM/13-13391

Objet : Plan de déplacements urbains

Monsieur,

Le conseil municipal s'est réuni le 5 septembre dernier pour émettre un avis sur le projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la CREA, conformément aux dispositions du Code des Transports,

Après en avoir délibéré, le conseil municipal a émis un avis défavorable (7 voix pour avis défavorable : Mmes CHAUVET, VIGER, BLOUIN-YGOU par procuration, MM. QUESSE, TERREUX, GERBER, HEBERT, 5 voix sont sans avis : Mme LE ROUX, MM. TONINI, SOWA, LECASSE, CINGAL, et 5 voix avec avis favorable : Mmes PIGNAT, MORVAN, MM. THILL, CASTRES par procuration, VOTTIER), à ce projet, en arguant le problème omniprésent du stationnement et des accès à la ville de Rouen,

Je reste à votre disposition pour tous renseignements complémentaires,

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur, l'assurance de mes salutations.

Madame le Maire,
Danielle PIGNAT



DELIBERATION N° 2013/34

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL**

OBJET : Avis sur le rapport CREA relatif aux déplacements urbains.

Date de Convocation : 10 Septembre 2013

Date d’Affichage : 10 Septembre 2013

Nombre de Conseillers Municipaux : 17

Nombre de Présents : 13

Nombre de Votants : 16

L’an deux mille treize, le Jeudi 26 Septembre 2013 à 19 heures 30 les membres du Conseil Municipal de la Commune de Saint Léger du Bourg Denis, légalement et individuellement convoqués le 10 Septembre 2013 se sont réunis sous la présidence de Madame RIMASSON Nicolle, Maire.

Etaient Présents : Madame RIMASSON Nicolle Maire, Monsieur GARCIA, Monsieur LEFEBVRE, Madame DERIVIERE/JULIEN, Madame MERCIER, Monsieur BRIAND, Monsieur LAURENT, Madame DUBOC, Madame CARON, Madame BETHENCOURT, Monsieur BARY, Monsieur RUBRECHT, Monsieur DESPOIS, Madame DEPERROIS.

Etaient Absents : Monsieur BERTONCINI (pouvoir Madame MERCIER) Madame BACOUILLARD (pouvoir Monsieur GARCIA) Madame DJEBBARI (pouvoir Madame RIMASSON).

Monsieur Clothilde BETHENCOURT est élue secrétaire de séance.

Mairie de Saint-Léger du Bourg Denis - Seine Maritime
Correspondance : Mairie de Saint-Léger 76160 Darnétal - tél 02 35 08 40 60 –
Fax 02 35 08 14 80
Internet : www.ville-stleger76.fr

**Projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la CREA
DOSSIER D’ENQUÊTE PUBLIQUE**

Plan de déplacement urbain

Ce plan reprend l'ambition de la CREA de devenir une éco-communauté exemplaire et de s'engager dans un développement urbain durable.

Cette dynamique repose sur :

- ▶ Une position clef (axe Seine)
- ▶ Un secteur industriel puissant (filière portuaire dynamique, un tissu de commerces et de PME, PMI diversifié).
- ▶ Des savoirs faire reconnus dans le domaine de hautes technologies.
- ▶ Une population jeune, une université et grandes écoles intégré dans un pôle de recherche d'enseignement supérieur (PRES).
- ▶ Un patrimoine naturel et culturel.

Le rôle stratégique des déplacements qu'il s'agisse de marchandises ou de personnes, constitue un climat du dynamisme de l'agglomération.

La politique de mobilité de la CREA doit maintenir l'accessibilité aux zones d'activités et concourt à l'enjeu urbain et d'aménagement du territoire, à l'enjeu économique, environnemental et de santé publique.

Le diagnostic établi met en évidence une augmentation constante du nombre des déplacements parallèlement à la façon de se déplacer et les motifs de déplacement évoluant.

Le PDU prend aussi en compte une offre de transport de plus en plus diversifiée, mais compatible avec la croissance de la mobilité et avec le développement durable. Tels sont les défis à relever dans l'avenir.

Le PDU est obligatoire pour les agglomérations de + 100 000 habitants, il porte sur le périmètre de transports urbains (PTU) et doit être élaboré avec l'autorité organisatrice des transports (AOTU). Il est soumis à enquête publique et est élaboré pour 10 ans.

Il a une portée juridique et trouve une concrétisation dans les PLU des Communes membres.

Le PDU à disposition retrace tous les modes des déplacements actuels et l'évolution envisagée dans les 10 ans à venir (transport collectif, pédestres infrastructures routières, cyclables..., transport de marchandises, transports ferroviaires) ainsi que les améliorations à apporter et les innovations susceptibles d'être développées.

Mairie de Saint-Léger du Bourg Denis - Seine Maritime

Correspondance : Mairie de Saint-Léger B.P. N° 138 76163 Darnétal Cédex tél 02 35 08 40 60 - Fax 02 35 08 14 80
Internet : www.ville-stleger76.fr

DELIBERATION N° 2013/34

OBJET : Avis sur le rapport CREA relatif aux déplacements urbains

Vu les textes en vigueur,

Considérant le document transmis par le service compétent de la CREA

Considérant la mise à disposition de ce document à la salle des conseillers municipaux.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré

Décide par 15 voix, pour, 1 abstention.

- De donner un avis favorable à ce document.

Pour extrait conforme,

Le Maire,
N. RIMASSON



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DEPARTEMENT DE LA SEINE MARITIME
ARRONDISSEMENT DE ROUEN
COMMUNE DE SAINT MARTIN DU VIVIER

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU
CONSEIL MUNICIPAL

Séance ordinaire du 26 septembre 2013 Sous la présidence de SANCHEZ Emilien, maire Date de convocation : 20 septembre 2013	Nombre de conseillers en exercice : 19 Nombre de conseillers présents : 15 Nombre de votants : 16 2013/09/26/VII
--	---

Etaient présents : Mmes BLAMPIED Béatrice, BULTELE Dominique, DEBAISIEUX Anne, DELUZ Frédérique, MESTRE-PAUMIER Sophie, SCHEBEN Martine, VALLOT Géraldine, MM. BALIGOUT Arnaud, BONNEAU Jean-Claude, ELIOT Jean-Louis, MERLIN Gilbert, MINIER Edouard, RENARD Vincent, RENOULT Francis.
Etaient absents : Mme DELAPIERRE Delphine, MM. CARPET Jacques (donne pouvoir à M. BONNEAU Jean-Claude), CAPRON Romain, LEMARCHAND Franck.
Secrétaire de séance: M. BALIGOUT Arnaud.

Objet : Plan de Déplacements Urbains

Conformément aux dispositions du Code des Transports, le projet de Plan de Déplacements Urbains (P.D.U) de la CREA est soumis pour avis, aux conseils municipaux, généraux et régionaux ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'Etat sous un délai de 3 mois suite à l'arrêt du projet,

Le Conseil Municipal, vu,

- la délibération du 24 juin 2013 du Conseil communautaire arrêtant le projet de Plan de Déplacements Urbains de la CREA,
- le projet de P.D.U. accompagné de ses annexes tenu à la disposition des membres du Conseil Municipal.

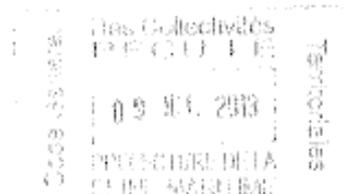
Après en avoir délibéré et à l'unanimité,

rappelle la nécessité d'organiser la desserte en transports en commun du Créaparc de la Roncée jusqu'à l'extrémité de la rue Delamare Deboutville sur le territoire de Saint Martin du Vivier.

Ampliation de la présente délibération sera déposée à la Préfecture de la Seine-Maritime.

Le Maire


E.SANCHEZ



DEPARTEMENT DE SEINE MARITIME
MAIRIE DE SAINT PIERRE DE MANNEVILLE
ARRONDISSEMENT DE ROUEN
CANTON DE GRAND COURONNE



CONVOCATION DU 26 AOUT 2013

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL COMMUNAL
SEANCE DU 03 SEPTEMBRE 2013**

Le 3 septembre 2013, à vingt heures trente, le Conseil Municipal de Saint Pierre de Manneville, s'est réuni sous la Présidence de Madame TOCQUEVILLE, Maire.
Présents : Mme TOCQUEVILLE Nelly, Mme Françoise AIRAULT M. BARREAU Pascal, M. BARREAU Guy, M. BERNARD Jean, M. Roger CRESSY, Mme HARDY Nirina, M. Eric LEBRETON, Mme MANZANARES Brigitte, M. David NION, M. Stéphane FIGACHE, Mme VARON Chantal, M. VIEUILLE Gérard.
Secrétaire de séance : Guy BARREAU
Absents excusés : Mme RHAM Marie- Françoise

Objet : DELIBERATION N°3/09/2013 :

AVIS SUR LE PROJET DE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

Par délibération du 24 juin 2013, le Conseil Communautaire a arrêté le projet de Plan de Déplacements Urbains (P.D.U.) de la C.R.E.A.

Conformément aux dispositions du Code des Transports, ce projet est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, généraux et régionaux ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'Etat, et ceci sous un délai de 3 mois suite à l'arrêt du projet.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré émet un avis favorable au projet de Plan de Déplacements Urbains.

Copie certifiée conforme au registre des délibérations
A Saint Pierre de Manneville
Le 09 septembre 2013



Le Maire,

Nelly Tocqueville
Nelly TOCQUEVILLE

DÉPARTEMENT
DE LA SEINE-MARITIME

ARRONDISSEMENT DE ROUEN

CANTON DE
CAUDEBEC-LES-ELBEUF

VILLE DE
SAINT-PIERRE-LES-ELBEUF

OBJET

Urbanisme – 2.1 documents
d'urbanisme – 2.1.5 Autres

Projet de Plan de
Déplacements Urbains – avis
du Conseil Municipal

DATE DE CONVOCATION

10 septembre 2013

DATE D’AFFICHAGE

10 septembre 2013

Nombre de Conseillers
en exercice : 29

Nombre de présents : 18

Nombre de votants : 26

Le Maire,

DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MUNICIPAL

N° 2013/09/100

L'an deux mil treize

le dix sept septembre deux mil treize à dix huit heures trente

Le Conseil Municipal, légalement convoqué, s'est réuni à la Mairie, en séance publique, sous la présidence de Monsieur Patrice DESANGLOIS, Maire.

Etaient présents :

M. Desanglois – Mme Mezrar – Mme Bault – M. Grisel – Mme Esclasse
M. Légillon – Mme Belaggoune – M. Buttard – M. Gravigny – Mme
Desanglois – Mme Lépron – Mme Vandel – M. Bulard – M. Diatta –
Mme Lemonnier Haquet – M. Defromerie – M. Marginier – Mme
Dalmez –

Absents ayant donné pouvoir :

M. Cuigniez à Mme Belaggoune – Mme Loiseau M. Buttard – Mme
Jaffrennou à Mme Lépron – M. Schneider à M. Defromerie – M. Evrard
à Mme Desanglois – M. Hazet Jacques à Mme Bault – Mme Rioult à
Mme Esclasse – M. Persichetti à M. Marginier –

Absents :

M. Hazet Mathieu – Mme Duhazé – M. Romanski

M. Marginier est nommé(e) secrétaire de séance.

VU,

Le code général des collectivités territoriales ;

Le code des Transports, et notamment ses articles L. 1214-1 et suivants ;

Le code de l'urbanisme ;

La loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de
l'énergie ;

L'ordonnance n° 2004-489 du 3 juin 2004 portant transposition en droit français de
la directive 2001/421/CE qui rend obligatoire « l'évaluation des incidences de
certains plans et programmes sur l'environnement » ;

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des chances, la participation et la
citoyenneté des personnes handicapées ;

La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour
l'Environnement ;

La délibération du Conseil Communautaire de la CREA en date du 24 juin 2013
arrêtant le projet de Plan de Déplacements Urbains de la CREA.

Le Conseil Communautaire de la CREA, en sa séance du 24 juin 2013, a arrêté le
projet de Plan de Déplacements Urbains(PDU) pour la période 2012-2017.

Conformément aux dispositions du Code des Transports, ce projet est soumis, pour
avis, aux conseils municipaux, généraux et régionaux ainsi qu'aux autorités
administratives compétentes de l'Etat, et ceci sous un délai de 3 mois suite à l'arrêt
de projet. Assorti des avis des personnes publiques consultées, il est ensuite
soumis par l'autorité organisatrice de transport à la CREA pour approbation publique.

076-217806408-20130917-2013-09-100-DE
Date de télétransmission : 19/09/2013
Date de réception préfecture : 19/09/2013

Le PDU est le document de référence de la politique de la mobilité dans l'agglomération. Il est élaboré pour 10 ans, et a une portée juridique : le Plan Local d'Urbanisme en est l'une des principales concrétisations (notion de compatibilité).

En effet, la mobilité nécessite une cohérence indispensable avec les autres documents de planification (PLH, SCOT) et les documents d'urbanisme (PLU et leur PADD).

Le dossier annexé à la présente délibération comprend :

- Le projet de PDU ;
- Le rapport environnemental, qui évalue l'incidence du PDU sur l'environnement, et qui améliore la transparence du processus décisionnel ;
- En annexe, le schéma directeur d'accessibilité du réseau de transport collectif approuvé le 14 décembre 2012
- Les grands principes d'un Plan de Déplacements Urbains

Le PDU détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre de transports urbains. Il vise ainsi à assurer :

- l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, et la protection de l'environnement et de la santé ;
 - le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de - -
 - l'accès aux réseaux de transports publics 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'utilisateurs, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;
 - la diminution du trafic automobile ;
 - 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, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, 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'utilisateurs, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label « autopartage » tel que défini par voie réglementaire ;
 - l'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, notamment en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison, ou en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement ;
 - l'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ;
 - l'organisation d'une tarification et d'une billetterie intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles.
- La réalisation, la configuration et la localisation des infrastructures destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques et hybrides rechargeables.

Les enjeux

Cinq enjeux majeurs de transformation ont été arrêtés par délibération du Conseil Communautaire en date du 20 décembre 2010 :

- assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain ;
- faciliter la mobilité des périurbains ;
- développer l'usage des transports en commun : prendre en compte des facteurs d'attractivité ;
- repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain ;
- mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison.

Une démographie positive est observée depuis 40 ans dans les secteurs périurbains. Les emplois quant à eux restent concentrés dans les parties urbaines, en particulier le long de l'axe de la Seine.

La concentration de l'emploi couplée à un denserement de l'habitat contribue à une augmentation des distances de déplacements et à une dispersion des flux de mobilité. L'organisation de réseaux de transports collectifs classiques performants est donc rendue difficile par cette dispersion

Le PDU envisage d'accompagner l'évolution des comportements vers un usage moins systématique de la voiture et plus fréquent du vélo, tout en améliorant la qualité du paysage urbain en optimisant son occupation par le stationnement.

Le plan d'actions

Le PDU se décline au travers de 6 actions majeures :

- Compléter et organiser les réseaux de déplacements

Il s'agit notamment d'achever la constitution du maillage routier de l'agglomération, avec le projet de Contournement Est du territoire elbeuvien entre autre, qui « contribuera à améliorer le cadre de vie et la sécurité des riverains » (cf. page 73 du PDU).

Cette action comprend également la volonté de favoriser l'intermodalité et d'améliorer les performances du réseau de transports collectifs existant, avec la mise en œuvre du schéma directeur d'accessibilité

- Aménager un territoire moins consommateur en énergie et moins dépendant de la voiture particulière

Cette action concerne particulièrement les communes puisqu'elle doit trouver sa traduction dans les Plans Locaux d'Urbanisme.

La mobilité et l'urbanisme

« A un problème de mobilité ne correspond pas toujours une solution de transports : le mode d'urbanisation peut aussi y répondre. » (cf. page 86 du PDU).

Concernant les espaces urbains (dont la partie urbanisée de Saint-Pierre-lès-Elbeuf fait partie), le PDU indique « Leur développement se conçoit en complémentarité avec les cœurs d'agglomération, que ce soit en renouvellement urbain (...) ou à travers des nouveaux secteurs d'urbanisation qui devront respecter un souci de gestion économe de l'espace (densité, efficacité foncière, formes urbaines) tant pour l'habitat que pour les activités économiques. Le PDU de la CREA préconise de mettre l'accent sur les transports collectifs et les modes actifs pour les déplacements à l'intérieur des espaces urbains (...) la répartition des flux depuis ces secteurs ne permet pas d'apporter une alternative compétitive à l'usage du véhicule particulier pour l'ensemble des déplacements. » (cf. page 61 du PDU).

Ainsi le PDU propose d'organiser le stationnement privé dans les PLU en ayant des exigences réduites en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules automobiles. En complément, le PDU propose de développer l'espace public entre les différents modes de transport avec des aménagements adaptés

Préfecture de la Seine-Maritime
076 2176610 - 2013047-2013-08-108
Date de réception préfecture : 18/09/2013

voitures particulières afin de libérer de l'espace pour les autres modes de déplacements.

Par ailleurs le PDU propose une urbanisation prioritaire le long des axes de transports collectifs structurants. Il est ainsi proposé une densité minimale de construction de logements dans les opérations d'urbanisme sur ces secteurs. A cette fin, le PDU suggère d'organiser des « ateliers de la ville intense » en lien avec les communes, pour étudier les potentiels mobilisables.

- Faire évoluer les comportements

Cette action concerne le développement de nouvelles pratiques telles que le covoiturage, ou le déploiement de véhicules électriques

- Structurer un meilleur partage de l'espace public

Cette action doit se traduire concrètement par une meilleure organisation du réseau de voirie, le développement de l'usage du vélo, ou bien encore une place plus grande donnée aux piétons sur les espaces publics.

- Une organisation de la chaîne de transport de marchandises plus respectueuse de l'environnement

Il s'agit notamment d'intégrer la problématique des livraisons de marchandises en ville en amont dans tous les projets urbains

- Evaluer et suivre le PDU

Observations de la commune de Saint-Pierre-lès-Elbeuf

Au vu des éléments compris dans ce dossier, les élus municipaux émettent les observations suivantes :

La commune souscrit au développement de l'offre de transports collectifs structurants, en particulier la nouvelle desserte de la zone économique de l'Oïson et du centre commercial Leclerc par la ligne F du réseau T.A.E. ;

Dans un souci d'égalité de traitement des futurs habitants du quartier de « La Plaine du Levant » par rapport au reste de du territoire de l'agglomération, la commune de Saint-Pierre-lès-Elbeuf souhaite que les conditions d'une desserte de ce quartier par les transports en commun performants soient favorisées ;

La commune de Saint-Pierre-lès-Elbeuf réaffirme son souhait que le contournement Est du territoire elbeuvien soit réalisé dans les meilleurs délais, notamment afin de préserver le cadre de vie et la sécurité des habitants ;

La commune de Saint-Pierre-lès-Elbeuf exprime la volonté de concilier une urbanisation moins énergivore et durable avec le respect du cadre de vie et les spécificités de chaque territoire. Un projet de développement territorial doit s'inscrire dans l'histoire des lieux afin de favoriser son acceptabilité sociale. Ainsi elle souhaite participer activement aux « ateliers de la ville intense » et à l'intégration des orientations du SCOT et du PDU dans les politiques municipales.

La Commune exprime le souhait de trouver une solution pour fluidifier et sécuriser le trafic vers l'A13 au niveau de l'échangeur de Criquebeuf Sur Seine.

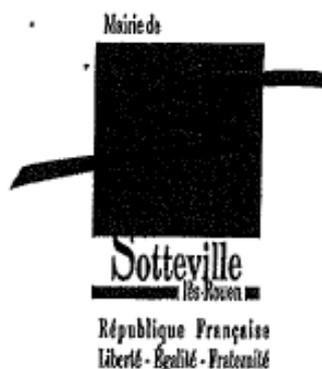
Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré à l'unanimité,

- émet un avis favorable sur l'arrêt de projet du Plan de Déplacements Urbains, avec les observations susmentionnées ;
- s'inscrit complètement dans les orientations et le plan d'actions retenus par la CREA, hormis les réserves émises dans la présente délibération.

Fait à Saint-Pierre-lès-Elbeuf, les jour, mois et an susdits

Le Maire,

Accusé de réception en préfecture
076-217606402-20130917-2013-09-100-DE
Date de télétransmission : 19/08/2013
Date de réception préfecture : 19/08/2013



VILLE DE SOTTEVILLE LES ROUEN

CONSEIL MUNICIPAL

REUNION DU 10 OCTOBRE 2013

Nombre de Conseillers en exercice :	35
Nombre de votants :	34
Nombre de présents :	25
Convocations :	4 OCTOBRE 2013

Etalent présents : Mr BOURGUIGNON, Maire, Mmes PANE, DEFORGE, AUPIERRE, Mrs CRESSY, ARNAUDET, Mmes CHRISTOL, BOULAIS, Adjoints, Mr GERBI, Mmes GUYOT, DUBOC, Mrs GUILLOPE, MABIKA, CHRISTOL, RENOULT, BOURRU, Mmes NAIMI, LEMOINE, TORES, CHANAL, BESNARD, Mrs CHAMPALBERT, DELAHAYE, QUERRET, Mme PASDELOUP Conseillers Municipaux.

--ooOoo--

Etalent absents excusés :

- Mr BAUER	Pouvoir à G. GUILLOPE
- Mr HARDY	Pouvoir à O. CHRISTOL
- Mr DARDANNE	Pouvoir à R. GERBI
- Mme LECUYER	Pouvoir à Ch. ARNAUDET
- Mr CAREL	Pouvoir à J. BESNARD
- Mme D'ABREU	Pouvoir à D. AUPIERRE
- Mr DELAMARE	Pouvoir à M. CHANAL
- Mme VERGNE PLANCHAUD	Pouvoir à L. PANE
- Mr GANAYE	Pouvoir à S. DELAHAYE

--ooOoo--

Etait excusée :

- Mme GRIFFATON

Charlotte LEMOINE remplit les fonctions de Secrétaire

R.P. 19- 76300 Sotteville les Rouen
Téléphone : 02 35 63 00 00
Télécopie : 02 35 62 35 67
www.mairie-sotteville-les-rouen.fr

2013/74

Objet : Avis sur le Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe

Mesdames, Messieurs, Chers Collègues,

Conformément à la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, le Plan de Déplacements Urbains est un document de planification, compatible avec le Schéma de Cohérence Territoriale. Il détermine, pour les dix ans à venir, les principes qui orientent l'organisation des déplacements de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre des transports urbains. Ce périmètre est celui de l'Autorité Organisatrice des Transports : la Communauté d'Agglomération Rouen, Elbeuf, Austreberthe.

Son conseil communautaire a arrêté le document par délibération du 24 juin 2013. En effet, il permet aux élus de l'agglomération de définir leurs priorités en matière de politique de déplacement et de développement urbain. Le projet qui nous est soumis, vise à établir une éco-communauté exemplaire, au travers d'une stratégie globale de développement urbain, durable dont la finalité est de répondre aux défis économiques, sociaux et environnementaux présents et futurs.

Il s'agit de :

- Maîtriser la consommation des ressources naturelles et énergétiques.
- Favoriser la mixité sociale.
- Permettre à chacun de trouver sa place.

A l'issue du diagnostic, les enjeux auxquels doivent répondre les actions du PDU sont :

- Assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain
- Faciliter la mobilité des périurbains
- Développer l'usage des transports en commun : prendre en compte les facteurs d'attractivité
- Repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace urbain
- Mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison.

A ces fins, différentes actions sont proposées en fonction des objectifs suivants :

- Compléter et organiser les réseaux de déplacements ;
 - o Poursuivre le développement des infrastructures de déplacements
 - o Favoriser l'intermodalité
 - o Améliorer les performances du réseau de transports collectifs existant
 - o Adapter l'offre collective de transport à l'échelle périurbaine

- Aménager un territoire moins consommateur en énergie et moins dépendant de la voiture particulière.
 - o Favoriser l'intensification urbaine le long des axes de transports collectifs structurants existants et futurs.
 - o Promouvoir un aménagement du territoire favorisant la sobriété énergétique dans les déplacements.

- Faire évoluer les comportements
 - o Favoriser la pratique des nouvelles formes de mobilité.
 - o Fédérer les acteurs autour d'une prise de conscience de l'environnement

- Structurer d'un meilleur partage de l'espace public :
 - o Optimiser la place de la voiture sur la voirie et l'espace public
 - o Développer l'usage du vélo
 - o Affirmer la place des modes actifs sur l'espace public

- Organiser la chaîne de transport de marchandises plus respectueuse de l'environnement.
 - o Organiser et rationaliser le transport de marchandises en ville
 - o Renforcer l'attractivité logistique du territoire.

- Evaluer et suivre le PDU
 - o Pour suivre l'amélioration des connaissances liées à la mobilité
 - o Adapter les politiques de déplacements en fonction du suivi et de l'évaluation du PDU.

S'agissant de transports collectifs et d'espace publics, le plan de déplacements urbains comprend un volet accessibilité, annexé au document ainsi qu'une étude d'impact environnemental des actions du PDU.

En termes d'accessibilité, celle-ci est considérée comme un enjeu social, non seulement pour les personnes à mobilité réduite, mais aussi pour les personnes âgées ... Il s'agit que le réseau soit ouvert à tous les publics.

L'accessibilité concerne les bâtiments (points de vente, commerces), la gestion des feux pour une meilleure prise en compte du piéton, l'aménagement des arrêts selon

une hiérarchisation de critères (lignes desservies, localisation des accès, ...). Il a été répertorié les Impossibilités Techniques Avérées auxquelles pallient les offres de substitution et le service de transports personnes à mobilité réduite.

En termes d'environnement, un état initial a été réalisé sur la qualité de l'air et l'impact sur la santé, le bruit, la consommation d'espace, la biodiversité et les milieux naturels, l'eau, le paysage et le patrimoine, les risques majeurs (technologiques et inondations notamment). Dans l'objectif d'éco-communauté, chaque impact a été évalué de manière quantitative et qualitative. Des indicateurs de suivi ainsi que des mesures compensatoires participeront à la bonne mise en œuvre du PDU.

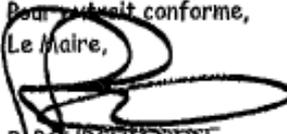
Le projet et le dossier correspondant sont soumis à l'avis des Conseils Municipaux des 70 communes de l'agglomération du Conseil Général de Seine Maritime, du Conseil Régional et de l'Etat.

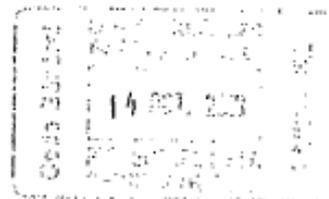
Les avis seront annexés à ceux des personnes publiques associées à la démarche et le Plan de Déplacements Urbains fera ensuite l'objet d'une procédure d'enquête publique avant d'être présenté en Conseil Communautaire pour être adapté.

Je vous demande donc d'émettre un avis favorable à ce projet qui correspond aux actions déjà menées et à venir sur notre territoire communal et qu'il faudra formaliser dans le Plan Local d'Urbanisme.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, par 29 voix pour, 3 abstentions et 2 refus de vote, en décide ainsi.



Le Registre dûment signé,
Pour valoir conforme,
Le Maire,

P. BOURGUIGNON



Commune de
TOURVILLE-LA-RIVIERE

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL**

Date de convocation
1^{er} octobre 2013

L'an deux mille treize.
Le sept octobre 2013, à vingt heures trente minutes,

Date d'affichage
1^{er} octobre 2013

Le Conseil Municipal, légalement convoqué, s'est réuni en séance publique sous la présidence de Monsieur Noël LEVILLAIN, Maire.

En exercice 19

Présents 15

MM. Noël LEVILLAIN, Daniel COURAGE, Sorila LEROY, Colette BERGAULT, Jostane POUILLARD, Virginie BOUVET, Daniel WOLOWICZ, Paul RACE, Louis BALDACCHINO, Françoise BOES, Joël CASTEL, Muriel GESLIN, Bruno GODGUIN, Chantal L'HERMETTE, Jean Marc MARTIN.

Votants : 19

Excusés :

MM. René DUREL, Nicolas PRUVOT, Thierry LESTANG, Pascal PITTE.

Pouvoirs :

MM., René DUREL a donné pouvoir à Noël LEVILLAIN, Nicolas PRUVOT a donné pouvoir à Daniel COURAGE, Pascal PITTE a donné pouvoir à Paul RACE, Thierry LESTANG a donné pouvoir à Colette BERGAULT.

Secrétaire de séance : Muriel GESLIN

Délibération n°2013-066

Objet : **Avis sur le Plan de Déplacements Urbains (P.D.U.)**

Noël LEVILLAIN, Maire, rappelle : Conformément à la Loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, le PDU est un document de planification qui détermine, pour les 10 ans à venir, les principes qui orientent l'organisation des déplacements de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre des transports urbains.

Accusé de réception en préfecture
078-217607050-20131007-2013-066-DE
Date de télétransmission : 09/10/2013
Date de réception préfecture : 09/10/2013

Cette démarche s'inscrit en lien avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), en cours d'élaboration, qui fixe les orientations générales de la politique d'aménagement du territoire communautaire.

L'évolution du contexte institutionnel local

Le PDU de l'ex-CAR a été approuvé par le Conseil Communautaire du 11 février 2000. Il s'agissait d'élaborer une démarche globale portant sur l'organisation des déplacements à l'horizon 2010.

Fin 2007, l'ex-CAR a lancé la révision de son PDU. De son côté, sans être soumise à cette obligation, l'ex-communauté d'Agglomération d'Elbeuf Boucle de Seine (CAEBS) a initié, en 2008, une démarche d'élaboration d'un Plan Global de Déplacements (PGD). Pour leur part, les autres territoires constituant la CREA, l'ex-Communauté de Communes du Trait Yainville (COMTRY) et l'ex-Communauté de Communes Seine-Austréberthe (CCSA) ne disposaient d'aucun document équivalent.

La création de la CREA au 1er janvier 2010 a donc nécessité de repenser le PDU à l'échelle de ce nouveau territoire, s'agissant désormais non plus de la révision mais de l'élaboration d'un nouveau PDU.

Par délibération du 20 décembre 2010, la CREA a ainsi engagé l'élaboration de son PDU. Puis, par délibération du 24 juin 2013, elle en a arrêté le projet.

Les enjeux majeurs de transformations

Dans la continuité de la concertation et des diagnostics conduits lors de la révision du PDU de l'ex-CAR et de l'élaboration du PGD de l'ex-CAEBS, 5 enjeux majeurs de transformation ont été arrêtés par la délibération précitée.

Ces enjeux expriment les défis auxquels le territoire est confronté, afin de trouver un équilibre durable entre mobilité et cadre de vie.

1. Assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain.
2. Faciliter la mobilité des périurbains.
3. Développer l'usage des transports en commun : prendre en compte les facteurs d'attractivité.
4. Repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain.
5. Mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison.

Les orientations stratégiques

Pour relever ces défis, 6 orientations traduisent les ambitions stratégiques portées par le PDU de la CREA :

1. **Compléter et organiser les réseaux de déplacement**
 - Poursuivre le développement des infrastructures de déplacements,
 - Favoriser l'intermodalité,
 - Améliorer les performances du réseau de transports collectifs existant,
 - Adapter l'offre collective de transport à l'échelle périurbaine.
2. **Aménager un territoire moins consommateur en énergie et moins dépendant de la voiture particulière**
 - Favoriser l'intensification urbaine le long des axes de transports collectifs structurants existants et futurs,
 - Promouvoir un aménagement du territoire favorisant la sobriété énergétique dans les déplacements.

Accusé de réception en préfecture
078-217807050-20131007-2013-086-DE
Date de télétransmission : 09/10/2013
Date de réception préfecture : 09/10/2013

3. Faire évoluer les comportements

- Favoriser la pratique de nouvelles formes de mobilité,
- Fédérer les acteurs autour d'une prise de conscience des enjeux environnementaux.

4. Structurer un meilleur partage de l'espace public

- Rationnaliser et optimiser la place de la voiture sur la voirie et l'espace public,
- Développer l'usage du vélo,
- Affirmer la place des modes doux sur l'espace public.

5. Favoriser une organisation de la chaîne de transport de marchandises plus respectueuse de l'environnement

- Organiser et rationaliser le transport de marchandises en ville,
- Renforcer l'attractivité logistique du territoire.

6. Evaluer et suivre le PDU

- Poursuivre l'amélioration des connaissances liées à la mobilité,
- Adapter les politiques de déplacements en fonction du suivi et de l'évaluation du PDU.

Les actions

Cette stratégie d'organisation des déplacements se traduit en actions, à deux échelles de temps : un plan faisant l'objet d'une programmation détaillée à 5 ans et des perspectives de plus long terme.

Ces actions s'articulent au service d'une organisation multimodale des déplacements, dont les principes de base sont les suivants :

- La poursuite du développement des infrastructures de déplacements en améliorant l'intégration de la CREA dans les grands réseaux de mobilité, en valorisant l'outil ferroviaire pour les déplacements de proximité, en aménageant et en étudiant de nouvelles lignes de Transport à Haut Niveau de Service,
- Le développement de l'intermodalité par le déploiement d'un réseau maillé de points d'échanges entre les différents modes de déplacements et par la coordination des services organisés par les Autorités Organisatrices des Transports (AOT) sur le territoire,
- L'amélioration des performances du réseau de transports collectifs urbains existant en adaptant l'offre aux besoins du territoire, en améliorant les conditions de circulations sur des axes prioritaires, en expérimentant une diversification des énergies et en poursuivant la démarche de suivi qualité,
- L'adaptation de l'offre collective de transports à l'échelle périurbaine en étudiant la possibilité de liaison à haut niveau de service, en confortant le service de transport à la demande et en pensant la mobilité en lien avec les territoires limitrophes,
- La mise en place de recommandations et d'outils pour mettre en cohérence les politiques publiques de développement urbain et de déplacements,
- L'accompagnement de l'émergence de nouvelles formes de mobilité en étudiant le développement de modes de transports innovants, en accompagnant la pratique collective du véhicule particulier et en favorisant le développement de l'électromobilité,
- La mobilisation des acteurs autour d'une prise de conscience des impacts de la mobilité sur l'environnement en éduquant, informant, sensibilisant les différents publics et en développant les plans de mobilité au sein des entreprises,
- L'optimisation de la place de la voiture sur l'espace public en organisant la circulation sur la base d'un réseau de voiries hiérarchisé,

Accusé de réception en préfecture 076-217607050-20131007-2013-066-DE Date de télétransmission : 09/10/2013 Date de réception préfecture : 09/10/2013

- Le développement de l'usage des modes doux par l'aménagement d'infrastructures pour les cyclistes, par la valorisation de l'expérience collective, la requalification des espaces publics et des grands axes d'agglomération,
- La mise en place d'outils de réflexion et d'expérimentation, en lien avec les différents acteurs de la logistique, encourage des pratiques de mobilité durable,
- La mise en place d'un dispositif d'évaluation et de suivi du PDU en améliorant la connaissance de la mobilité sur le territoire et en évaluant collectivement les impacts des actions au regard des objectifs fixés.

Conformément à la loi d'orientation des transports intérieurs, le plan d'action est assorti d'un calendrier et d'une programmation financière des actions qu'il contient. Le PDU comporte deux annexes : un rapport environnemental et le Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Collectifs approuvé en décembre 2012.

Le Conseil de la CREA a arrêté le projet de Plan de Déplacements Urbains.

Ce projet et le dossier correspondant est soumis, sous un délai de 3 mois, à l'avis du conseil municipal.

Enfin, le Plan de Déplacements Urbains auquel seront annexés les avis des personnes publiques consultées, fera ensuite l'objet d'une procédure d'enquête publique avant d'être présenté au Conseil Communautaire en vue de son adoption.

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU le Code de l'Environnement,

VU la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) n° 82-1153 du 30 décembre 1982,

VU la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) n° 96-1236 du 30 décembre 1996,

VU la loi relative à la Solidarité et au Renouveau Urbains (SRU) n° 2000-1208 du 13 décembre 2000,

VU la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées,

VU la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement,

VU le décret n° 2005-613 du 27 mai 2005 portant transition de la directive européenne relative à l'évaluation de l'incidence des plans et des programmes sur l'environnement,

VU les statuts de la CREA, notamment l'article 5.1 (2).

VU la délibération du Conseil de l'ex-CAR en date du 11 février 2000 portant approbation du Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Rouennaise,

VU la délibération du Conseil de l'ex-CAR en date du 1^{er} octobre 2007 portant révision du Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Rouennaise,

VU la délibération du Conseil de la CREA en date du 20 décembre 2010 portant lancement de l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains de la CREA,

VU la délibération du Conseil de la CREA en date du 24 juin 2013 portant sur l'approbation du Plan de Déplacements Urbains de la CREA,

LE CONSEIL MUNICIPAL, ayant entendu le rapporteur et après en avoir délibéré, à l'unanimité,

Accusé de réception en préfecture 076-217607050-20131007-2013-066-DE Date de télétransmission : 09/10/2013 Date de réception préfecture : 09/10/2013

CONSIDERANT :

- que dans le cadre de la procédure d'élaboration du Plan de Déplacements Urbains et en application du code des Transports, article L 1214-1 et suivants, il est nécessaire de se prononcer sur le projet de Plan de Déplacements Urbains comprenant le rapport environnemental et le Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Collectifs tel qu'annexé,
- que le Plan de Déplacements Urbains auquel seront annexés les avis des personnes publiques consultées, fait l'objet d'une procédure d'enquête publique avant d'être présenté au Conseil Communautaire en vue de son adoption,

DECIDE :

- D'approuver le projet de Plan de Déplacements Urbains de la CREA.

Tourville-la-Rivière,
Le 7 octobre 2013

Noël LEVILLAIN,
Maire de Tourville-la-Rivière



Le Maire,

Certifie sous sa responsabilité, le caractère exécutoire de cet acte,

informe que le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente notification.

Il est précisé que sous peine d'irrecevabilité, tout recours contentieux devra être accompagné soit de la justification du dépôt d'une demande d'aide juridictionnelle, soit du règlement d'une somme de 35 euros au titre de la contribution à l'aide juridique conformément aux dispositions de l'article 1635 bis Q du code général des impôts et du décret n°2011-1202 du 28 septembre.

Accusé de réception en préfecture
076-217607050-20131007-2013-088-DE
Date de télétransmission : 09/10/2013
Date de réception préfecture : 09/10/2013



EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Date de convocation	L'an deux mil treize
4 octobre 2013	Le trente et un octobre à 20h30 Le Conseil Municipal légalement convoqué, s'est réuni à la Mairie en séance publique sous la présidence de Monsieur Philippe GUILLIOT, Maire d'Ymare
Date d'affichage	
4 novembre 2013	Étaient présents : Mmes BARBETTE - BANCE - DELÔNE - DUVAL - LE COZIC Mrs DUVAL - ASSENARD - DELAMARRE - LEROUX - ROBILLARD. Formant la majorité des membres en exercice. Absents, excusés : Mme BOUTEILLER Mme CHAVIGNY, a donné procuration à M. LEROUX M. PICARD, a donné procuration à Mme BARBETTE M. LACOUR, a donné procuration à Mme BANCE
Nb. de Conseillers En exercice : 15 Présents : 11 Votants : 14	Mme Joslane BARBETTE a été élue Secrétaire de Séance.

4. Plan de Déplacements Urbains (D.P.U.) – Avis

Monsieur le Maire expose au conseil municipal que, par délibération du Conseil Communautaire de la CREA du 24 juin 2013, le Plan de Déplacement Urbain de la CREA a été arrêté.

Conformément aux dispositions du code des transports, ce projet est soumis pour avis aux différents conseils municipaux.

Monsieur le Maire rappelle l'opposition de la commune au projet de tracé du futur contournement Est qui, dans sa forme actuelle, impactera directement et très fortement, les habitants de la commune.

Ce projet de tracé figure sans qu'aucune modification n'ait été apportée dans le projet de PDU, malgré les interventions lors des réunions de concertation.
De ce fait, malgré les Intentions positives d'amélioration indiquées dans le document, il n'est pas possible d'adopter en l'état le projet de PDU.

Après avoir entendu le rapport de Monsieur le Maire, le conseil municipal à l'unanimité émet un avis défavorable au projet de Plan de Déplacement Urbain présenté.

Pour extrait conforme,

Ymare, le 4 novembre 2013

Le Maire,



A handwritten signature in black ink, consisting of a large, sweeping oval shape with a small flourish underneath.

Philippe GUILLIOT



PRÉFET DE LA SEINE-MARITIME

DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES ET DE LA MER
Direction

Rouen, le 30 OCT. 2013

Affaire suivie par : Henri-Joël GBOHO
Tél. : 02 35 15 79 28
Fax : 02 35 15 79 32
Mél : henri-joel.gboho@seine-maritime.gouv.fr

Monsieur le président

Vous avez sollicité l'avis de l'État sur le projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté d'Agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe, arrêté conformément aux dispositions du Code des Transports.

Le projet de PDU présenté identifie des orientations qui s'inscrivent dans une volonté de construire une mobilité durable au sein de l'agglomération. Cependant, il est dommageable que les mesures de suivi envisagées ainsi que le dispositif d'évaluation n'aient pas une dimension opérationnelle.

Par ailleurs, les enjeux en matière de déplacements qui existent sur certains secteurs de l'agglomération auraient mérité un plus grand développement tant au niveau des orientations qu'en termes de mesures d'accompagnement.

Le projet de PDU nécessite donc des approfondissements tant sur la forme que sur le fond pour être immédiatement opérationnel. La prise en compte des observations contenues en annexe a vocation à renforcer l'intégration de la mobilité durable au sein du territoire de la CREA. Nonobstant ces observations que je vous demande d'intégrer dans votre document avant son approbation, j'émetts un **avis favorable** au présent projet de PDU.

La Direction Départementale des Territoires et de la Mer reste à votre disposition pour toute information complémentaire.

Je vous prie d'agréer, monsieur le président, l'expression de mes sentiments les meilleurs

Monsieur Frédéric SANCHEZ
Président de la CREA
Conseiller général
Maire de la commune de Petit-Quevilly
14 avenue PASTEUR
76006 Rouen CEDEX

Le préfet
Pour le Préfet, et par délégation,
le Secrétaire Général,

Eric MAIRE

Annexe à l'avis de l'Etat sur le projet de PDU de la CREA : **(Observations à intégrer avant approbation)**

L'analyse du PDU laisse apparaître deux principales pistes d'amélioration :

1. Une organisation formelle du document ainsi que du suivi qui méritent d'être pensées de façon davantage opérationnelle

Le projet de PDU est construit autour d'objectifs qui répondent aux enjeux inscrits dans la délibération du conseil communautaire en date du 20 décembre 2010, à savoir :

- assurer la cohérence entre la mobilité et le développement urbain,
- faciliter la mobilité des péri-urbains,
- développer l'usage des transports collectifs en prenant en compte les facteurs d'attractivité,
- repenser l'équilibre des différents modes de déplacement pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain,
- mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison.

L'ensemble du document est bâti pour répondre à ces cinq enjeux. Ainsi, 46 actions rassemblées dans 15 fiches-actions, elles-mêmes organisées suivant les principaux objectifs permettent d'avoir une vision globale du projet de territoire.

Cependant, ce parti pris méthodologique a conduit à ne cibler le diagnostic que sur les seuls éléments permettant d'apporter des réponses aux enjeux pré-identifiés. Ce faisant, le projet de PDU n'intègre pas un réel diagnostic qui aurait eu l'avantage de faire un point exhaustif et sans filtre préalable des points faibles et des points forts du territoire. Si la lecture du dossier permet directement d'éclairer les enjeux, la démarche suivie ne donne aucune assurance sur l'appréhension de tous les enjeux en présence et donc de leur intégration au service du projet de territoire.

Ainsi, le territoire des ex-communautés de communes de Seine-Austreberthe et Le Trait-Yainville ne semble pas avoir été pris en compte dans le diagnostic territorial compte tenu du choix méthodologique opéré. Au vu de l'importance des déplacements sur ce secteur et afin d'aboutir à une cohérence territoriale, il est nécessaire de mettre en place un outil de suivi du PDU prenant en compte toute cette partie ouest de l'agglomération afin de l'intégrer complètement au moment de l'évaluation du document

Le choix des indicateurs est une question primordiale pour la bonne évaluation du PDU. Ainsi, au vu du nombre important d'études envisagées, la mise en place d'un dispositif spécifique permettant d'en apprécier l'avancement (calendrier de réalisation, objectifs, partenaires associés) semble indispensable. De manière générale, il faudrait préciser, pour chacun des indicateurs l'« état zéro » et l'objectif souhaité dans le cadre du PDU en vue d'une évaluation objectivable.

Enfin, la séparation des indicateurs, des missions et de leur pilotage rend peu lisible la mise en œuvre opérationnelle des actions envisagées. Pour plus de lisibilité et d'opérationnalité, il conviendra de bâtir de véritables fiches-actions regroupant non seulement les missions mais également leurs indicateurs de suivi et leur modalité de suivi (personnes ressources, échéance en précisant en particulier les notions de court, moyen et long termes,...).

En outre, s'il apparaît de façon judicieuse que les actions du PDU seront suivies dans un cadre partenarial en lien avec les communes et le Conseil Consultatif de Développement de la CREA, il n'en demeure pas moins que c'est à la CREA, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports Urbains qu'il revient la tâche de piloter la mise en œuvre des actions du PDU. Ainsi, en plus des instances de consultation nécessaires à la prise en compte des attentes des partenaires, il est nécessaire de définir, a priori, les modalités concrètes de suivi du futur plan (fréquence des discussions au sein du conseil communautaire, commission de suivi, place des partenaires associées lors de la phase d'élaboration du document,...). La pérennisation de l'organisation qui sera mise en place est primordiale pour garantir le suivi effectif des actions du PDU et la réalisation des différentes actions envisagées.

Il est à noter que lors de l'évaluation du PDU de la CAR, en 2009, deux problèmes majeurs ont été identifiés comme éléments explicatifs de la non atteinte des objectifs fixés. Il s'agissait non seulement de l'absence de formulation d'actions concrètes mais également du manque d'objectifs déclinés en opérations réalistes aux regards des ressources et des échéances existantes. Pour éviter de reproduire ces difficultés, il est nécessaire que les fiches actions soient synthétiques et concrètes, identifiant les objectifs attendus, les opérations (verbes actifs) à mener, les cibles souhaitées, les indicateurs de suivi, les échéances réalistes et les modalités organisationnelles de suivi.

Par ailleurs, le caractère très général des actions a conduit à ne disposer, pour chacune d'elles, que d'une évaluation qualitative. Il est de ce fait impossible de vérifier si le PDU contribue, et à quelle hauteur, à l'atteinte des objectifs fixés par le SRCAE qui est un document avec lequel le PDU doit être compatible.

Enfin, du point de vue formel, le document présenté devra intégrer les récentes évolutions législatives et réglementaires. Ainsi, dans le cadre des relations réglementaires entre les différentes démarches territoriales, il convient de retirer les Zones de Développement Éolien (ZDE) (Page 13) dans la mesure où ces dernières ont été supprimées par la loi du 11 mars 2013. Dans le même ordre d'idée, il est à noter la confusion entre les Monuments Historiques protégés au titre de la loi du 31/12/1913 (Code du Patrimoine) et les sites naturels institués par la loi du 02/05/1930 (Code de l'environnement) à la page 74. Le classement de la boucle de Roumare au titre des sites naturels, effectif depuis le décret du 26 juin 2013, mérite quant à lui, d'être intégré.

Dans le domaine de l'accessibilité, il conviendra de joindre en annexe de votre projet de PDU tous les Plans communaux de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) en vigueur.

2. Des sujets de fond qui nécessitent des approfondissements afin d'insérer la mobilité durable de façon concrète au sein de la CREA

Sur le fond, il conviendrait que le projet de PDU apporte plus de précisions quant aux actions concernant les secteurs et opérations à enjeux suivantes :

- *Projet autour de la nouvelle gare d'agglomération sur les quais de la rive gauche à Rouen* : compte tenu des enjeux en matière d'aménagement global du secteur, des actions concrètes visant la préservation des ressources foncières pourraient judicieusement être prévues. En effet, la seule inscription des orientations en matière de développement des transports collectifs sur cette zone pourrait, si elle n'est pas accompagnée par des mesures opérationnelles, engendrer des pressions foncières qui viendraient obérer les projets ultérieurs (urbanisation et projets sur les emprises ferroviaires existantes).
- *Projet d'écoquartier Flaubert* : Ce quartier constituera de fait la future entrée du cœur de l'agglomération. Il est nécessaire que son plan de circulation soit établi concomitamment aux aménagements de la tête sud du pont Flaubert. En effet, il serait difficilement concevable que ce dispositif ne soit envisagé qu'à l'issue de ces aménagements, au risque que le futur quartier ne perde en attractivité du fait d'un manque d'anticipation. Sur le fond, le plan de circulation devra notamment garantir de façon impérative les accès routiers aux terminaux portuaires de la zone.
- *Développement et accompagnement des activités portuaires au sein de l'agglomération* : l'agglomération de Rouen se caractérise notamment par la présence d'une activité portuaire de niveau international au cœur du tissu urbain. Ainsi, il apparaît nécessaire que le PDU garantisse les accès routiers, ferroviaires et fluviaux à ces activités spécifiques. Pour ce faire, il semble primordial que la CREA s'engage à accompagner le développement des activités portuaires dans leur volonté de rééquilibrage des modes de transports des marchandises (en faveur du ferroviaire et du fluvial). De façon plus précise, la préservation des capacités ferroviaires existantes et permettant d'envisager les accès sud du port, le développement de nouveaux itinéraires ferroviaires depuis La Beauce ainsi que le développement des infrastructures fluviales entre le Pont Jeanne d'Arc et Poses sont autant de projets portuaires qui s'inscrivent dans la mobilité

durable et qu'il est nécessaire d'intégrer dans la réflexion du PDU.

Enfin, en partenariat avec GPMR, une étude pourrait être menée par la CREA sur la mise en place de nouvelles offres de déplacements (transport de personnes) en lien avec le fleuve et aux endroits stratégiques.

- Projet d'infrastructures routières : Conformément à la décision ministérielle du 2 mars 2006, il conviendra d'intégrer de manière plus explicite les actions et les études que la CREA entend réaliser aux fins de l'accompagnement du projet de liaison A28-A13. Ce travail pourra judicieusement mettre en exergue le rôle de la liaison autoroutière dans la création de nouvelles offres attractives de transports collectifs qui s'inscriront dans la requalification des pénétrantes. Hormis ce point central qui nécessite un approfondissement spécifique, il paraît nécessaire d'inclure au PDU les dernières actualités concernant ce projet. Enfin, il serait opportun de souligner que le projet A28-A13 a un impact positif en terme d'accessibilité aux activités portuaires. Dans le détail, la rédaction relative au projet A28-A13 doit intégrer les dernières actualités en intégrant les éléments suivants :
 - la « liaison A28-A13 » comprend le barreau de liaison vers la RD18E et le contournement de l'agglomération,
 - lors du COPIL du 19 octobre 2012, le Préfet de Région a présenté la variante préférentielle de l'État,
 - un passage préalable à la Commission Nationale du Débat Public est nécessaire.

Page72 : apporter quelques précisions sur la carte relative au « développement des infrastructures routières » notamment en :

- précisant que la flèche représentant le projet autoroutier (A28-A13) reste indicative,
 - rectifiant l'erreur matérielle (il s'agit du projet d'accès à la tête SUD du pont Flaubert),
 - localisant correctement la problématique routière de la vallée du Cailly.
- Développement des modes doux : L'action visant à développer l'usage du vélo propose d'accélérer la politique d'aménagement cyclable par la poursuite du soutien financier et technique aux communes. Il aurait été appréciable que cette aide s'accompagne d'un Schéma Directeur cyclable sur l'ensemble du périmètre de la CREA afin de fixer un cadre général (objectifs de liaisons) aux éventuels aménagements futurs.
 - Nécessité de faire apparaître le lien étroit reliant l'urbanisation et les déplacements et notamment sur les plateaux Est : au sein de l'agglomération, hormis les plateaux Est, tous les secteurs situés en première couronne du cœur de l'agglomération sont desservis (ou vont l'être à court terme) par un transport structurant. Dans ce contexte, il est dommageable que sur la durée du PDU, aucune action concrète ne soit prévue en la matière sur les plateaux Est qui présentent non seulement une densité de population aussi importante que certains secteurs déjà desservis (secteurs ouest) en transports collectifs mais également qui ont des potentialités de développement urbain importantes. Il est donc impératif que le PDU anticipe le développement des plateaux Est par des démarches de type « contrat d'axe » afin non seulement de répondre aux besoins de mobilité de ce secteur mais également d'accompagner l'arrivée de l'infrastructure A28-A13.
En outre, il aurait été opportun de préciser l'articulation des transports collectifs structurants et de la desserte gare, notamment sur le territoire Elbeuvien.

Par ailleurs, le PDU est un document de planification qui est fondé sur l'impulsion et l'incitation plutôt que sur les éléments d'ordre prescriptif. Cependant, le domaine du stationnement demeure l'un des seuls secteurs où le PDU peut être amené à fixer des prescriptions réglementaires. Si les éléments de diagnostic ont mis en lumière les difficultés de stationnement sur certains secteurs (zones de tensions en périphérie de la ville-centre par exemple), le projet de PDU ne définit ni une stratégie globale de stationnement sur ces secteurs, ni des prescriptions fortes.

La mise en place d'un espace de concertation entre les différentes communes ne semble pas répondre, de

façon satisfaisante aux enjeux liés au stationnement et dans une plus grande mesure, à la mobilité durable. Dans ce contexte, il est impératif qu'une action rapide soit menée par la CREA (et inscrite comme telle au plan d'actions) sur cette question afin d'explicitier la politique à mettre en œuvre dans le domaine, au plus tard dans le cadre de l'évaluation du PDU.

Au-delà des nombreuses remarques déjà formulées, d'autres observations plus formelles pourraient être présentées par la DDTM aux services de la CREA lors d'une rencontre spécifique.

Annexe : Observations complémentaires à prendre en compte dans le PDU

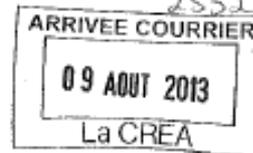
- Page 13 : Dans le cadre des relations réglementaires entre les différentes démarches territoriales, il convient de retirer les Zones de Développement Eolien (ZDE) dans la mesure où ces dernières ont été supprimées par la loi du 11 mars 2013.
- Page 74 : confusion entre les Monuments Historiques protégés au titre de la loi du 31/12/1913 (Code du Patrimoine) et les sites naturels institués par la loi du 02/05/1930 (Code de l'environnement). Par ailleurs, il convient de signaler que le classement de la boucle de Roumare au titre des sites naturels est effectif depuis le décret du 26 juin 2013.
- La rédaction relative au projet A28-A13 doit intégrer les dernières actualités en intégrant les éléments suivants :
 - la « liaison A28-A13 » comprend le barreau de liaison vers la RD18E et le contournement de l'agglomération,
 - lors du COPIL du 19 octobre 2012, le Préfet de Région a présenté la variante préférentielle de l'État,
 - un passage préalable à la Commission Nationale du Débat Public est nécessaire.Page 72 : apporter quelques précisions sur la carte relative au « développement des infrastructures routières » notamment en :
 - précisant que la flèche représentant le projet autoroutier (A28-A13) reste indicative,
 - rectifiant l'erreur matérielle (il s'agit du projet d'accès à la tête SUD du pont Flaubert),
 - localisant correctement la problématique routière de la vallée du Cailly.
- Il aurait été opportun de préciser l'articulation des transports collectifs structurants et de la desserte gare, notamment sur le territoire Elbeuvien.
- Dans le domaine de l'accessibilité, il conviendra de joindre en annexe de votre projet de PDU tous les Plans communaux de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) en vigueur.
- L'action visant à développer l'usage du vélo propose d'accélérer la politique d'aménagement cyclable par la poursuite du soutien financier et technique aux communes. Il aurait été appréciable que cette aide s'accompagne d'un Schéma Directeur cyclable sur l'ensemble du périmètre de la CREA.

Au-delà des nombreuses remarques déjà formulées, d'autres observations plus formelles pourraient être présentées par la DDTM aux services de la CREA lors d'une rencontre spécifique.

09

L'avis de l'Autorité Environnementale

Reçu le
- 9 Août 2013



PRÉFET DE LA REGION HAUTE-NORMANDIE
PRÉFET DE SEINE-MARITIME

Direction Régionale de l'Environnement
de l'Aménagement et du Logement
de Haute-Normandie

Rouen, le

2 - AOUT 2013

Service Énergie, Climat, Logement
et Aménagement durable

Pôle Évaluation Environnementale

Affaire suivie par Romaric COURTIER-ARNOUX
Tél : 02.35.58.55.04
Fax : 02.35.58.55.32
mail : romaric.courtier-arnoux@developpement-durable.gouv.fr

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 15 juillet 2013 vous m'avez transmis le Plan de Déplacement Urbain arrêté de la Communauté de l'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe pour avis de l'Autorité Environnementale. En effet, ce projet fait l'objet d'une évaluation environnementale conformément à l'article R122-17 du code de l'environnement. L'article R122-21 du même code impose un avis du Préfet de département en tant qu'autorité environnementale.

A ce titre j'accuse réception de ce dossier comprenant le rapport environnemental.

L'avis sera rendu dans les trois mois à compter de la date d'émission du présent accusé réception. À défaut l'avis sera réputé sans observation.

Vous devrez porter cet avis à la connaissance du public notamment au cours de l'enquête publique.

La DREAL en charge de la préparation de cet avis, se tient à votre disposition pour vous fournir toute information complémentaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Pour le Préfet,
Le Directeur Régional de l'Environnement de
l'Aménagement et du Logement
de Haute-Normandie

Patrick BERG

M. Frédéric SANCHEZ
Président de la Communauté de l'agglomération
Rouen-Elbeuf-Austreberthe
14 bis avenue Pasteur
BP 589
76006 ROUEN Cedex 1

Copie à : M. Julien DANIEL – Pôle Transports, Mobilité et Déplacements

	Info	Attr.
CG		
DB		
AG		
JD		
AB		
	ES	
	DO	
	LL	
	JH	
BT		
	ED	
	AC	
	AP	
SH		

10

Campagne d'affichage

Plan de Déplacements Urbains 14 novembre au 14 décembre 2013

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) définit
Les principes de l'organisation des transports
de personnes et de marchandises pour les dix années
à venir sur le territoire de La CREA.



L'avenir des transports se construit aujourd'hui Comment s'exprimer...

- en rencontrant les membres de la commission d'enquête lors des 24 permanences organisées sur le territoire
- en remplissant les registres disponibles dans les mairies, mairies annexes et au siège de La CREA
- par email à l'adresse suivante : PDU@la-crea.fr
- par courrier à l'attention de Monsieur le Président de la commission d'enquête chargée de l'enquête publique relative au PDU à l'adresse des mairies concernées ou au siège de l'enquête : CREA Pôle Transports Mobilité Déplacements 14 bis avenue Pasteur – CS 50589 76006 ROUEN

Plus d'infos :
www.la-crea.fr

11

Plaque de vulgarisation

> LA MOBILITE DANS LA CREA EN QUELQUES CHIFFRES

1 638 000 déplacements sont effectués chaque jour sur le territoire de la CREA

55 % de s déplacements font moins de 3 km.

Le réseau de transports collectifs ASTUCE accueille plus de **50 millions** de voyages par an (200 000 voyages/jour)

2/3 des voyages sont effectués dans le métro ou le TROP

Voiture	1%
2 roues motorisés	2%
Vélo	12%
Motocyclette	12%
Transp. en commun	7%
Autres	7%

Dans l'agglomération il y a **200 km** d'aménagements cyclables

Plus de **3000** places de stationnement sont disponibles dans les 15 parkings relais que compte le territoire

9 % des personnes combinent plusieurs modes de transports pour leurs déplacements les plus fréquents

9 gares irriguent aujourd'hui le territoire de la CREA

59 % des mouvements de marchandises sont réalisés par des véhicules de petite taille (moins de 3,5 tonnes)

5. Favoriser une organisation de la chaîne de transport de marchandises plus respectueuse de l'environnement

- * Organiser et rationaliser le transport de marchandises en ville
- * Renforcer l'attractivité logistique du territoire

Quelques exemples d'actions :

- Mettre en place une charte des bonnes pratiques sur les livraisons des marchandises en ville
- Réserver des emplacements fonctionnels pour les livraisons
- Valoriser les alternatives au transport routier de marchandises (ferroviaire, fluvial)



6. Evaluer et suivre le PDU

- * Poursuivre l'amélioration des connaissances à la mobilité
- * Adapter les politiques de déplacements en fonction du suivi et de l'évaluation du PDU

Quelques exemples d'actions :

- Réaliser des enquêtes sur les déplacements des ménages, sur les origines-destinations des trafics routiers
- Evaluer et suivre le PDU en association avec les acteurs du territoire



ENQUÊTE PUBLIQUE DU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS



L'avenir des transports se construit aujourd'hui, exprimez-vous !

➤ À QUOI ÇA SERT ?

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises pour les dix années à venir sur le territoire de la CREA.

Après les phases d'élaboration et de consultation, le projet de PDU est soumis à enquête publique.

L'enquête publique a pour objectif l'occasion pour toute personne :

- de prendre connaissance du dossier,
- de s'exprimer.

À l'issue de l'enquête publique, la commission fera connaître ses conclusions.

La CREA devra en tenir compte et modifier, si besoin, le document. Le PDU sera ensuite approuvé par le conseil communautaire de la CREA.

Mai 2007	Lancement de la révision du PDU de l'ex-CAR
Décembre 2010	Lancement de l'élaboration du PDU de la CREA
Juin 2013	Arrêt du projet de PDU de la CREA par le conseil communautaire
Juillet-Novembre 2013	Consultation des 70 communes de l'agglomération de la Région du Département, de la CCI, des services de l'Etat sur le projet de PDU
Du 14 novembre au 14 décembre 2013	Enquête publique du PDU
1 ^{er} semestre 2014	Approbation du PDU de la CREA par le conseil communautaire

➤ COMMENT S'EXPRIMER ?

1. en rencontrant les membres de la commission d'enquête lors des 24 permanences organisées sur le territoire
2. en remplissant les registres disponibles dans les mairies, mairies annexes et au siège de la CREA
3. par email à l'adresse suivante : PDU@la-crea.fr
4. par courrier à l'attention de Monsieur le Président de la commission d'enquête chargée de l'enquête publique relative au PDU à l'adresse des maires concernées ou au siège de l'enquête :

CREA Pôle Transports Mobilité Déplacements
14 bis Avenue Pasteur
CS 50589 75005 ROUEN Cedex

Plus d'infos :
www.la-crea.fr

LES 6 OBJECTIFS DU PDU

1. Compléter et organiser les réseaux de déplacements

- Poursuivre le développement des infrastructures de déplacements
- Favoriser l'intermodalité
- Améliorer les performances du réseau de transports collectifs existant
- Adapter l'offre collective de transport à l'échelle péninsulaire



Quelques exemples d'actions :

- Projet de Ligne Nouvelle Paris-No mandré avec la construction d'une nouvelle gare à Rouen Saint-Sever
- Mise en service du projet Arc Nord-Sud
- Projet de liaison A29-A13 et son bureau de raccordement
- Raccordements routiers du Pont Fleubert
- Projet de contournement Est du territoire ellebain
- Création de stationnements aux abords des gares
- Réflexion sur de modes de propulsion plus écologiques pour les bus
- Mise en accessibilité du réseau de transports collectifs

2. Aménager un territoire moins consommateur en énergie et moins dépendant de la voiture particulière

- Favoriser l'implantation urbaine le long des principaux axes de transports collectifs existants et futurs
- Promouvoir un aménagement de territoires favorisant la sobriété énergétique dans les déplacements

Quelques exemples d'actions :

- Organiser le stationnement privé dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU)
- Favoriser dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) une urbanisation prioritaire le long des grands axes de transports collectifs
- Travaux de mise en place d'arrêt de bus à proximité des emprises ferroviaires
- Prioriser les opérations de logement à programmer en fonction des critères d'accessibilité dans le cadre du Programme Local de l'Habitat (PLH)

3. Faire évoluer les comportements

- Favoriser l'adoption de nouvelles formes de mobilité
- Faciliter les acteurs autour d'une prise de conscience de l'environnement



Quelques exemples d'actions :

- Estimer la faisabilité de modes de transports innovants tels que le transport par câble ou les nouvelles funiculaires
- Sensibiliser à l'usage du co-voiturage
- Déployer des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques sur l'espace public
- Diffuser des outils pédagogiques sur la thématique de l'écomobilité
- Développer les plans de mobilité auprès des entreprises, des établissements scolaires, des administrations et des zones d'activités

4. Structurer un meilleur partage de l'espace public

- Optimiser la place de la voiture sur l'espace public
- Développer l'usage du vélo
- Affirmer la place des modes doux sur l'espace public

Quelques exemples d'actions :

- Créer un outil de coordination et d'optimisation de la gestion routière
- Coordonner les signalétiques de stationnement communales
- Accélérer la réalisation des aménagements cyclables
- Déployer un jalonnement pour les vélos
- Organiser le stationnement des vélos sur l'espace public
- Requalifier des espaces publics et des grands axes d'agglomération



12

Panneaux d'exposition

ENQUÊTE PUBLIQUE

Plan de Déplacements Urbains 14 novembre au 14 décembre 2013

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises pour les dix années à venir sur le territoire de La CREA.



L'avenir des transports se construit aujourd'hui Comment s'exprimer...

- en rencontrant les membres de la commission d'enquête lors des 24 permanences organisées sur le territoire
- en remplissant les registres disponibles dans les mairies, mairies annexes et au siège de La CREA
- par email à l'adresse suivante : PDU@la-crea.fr
- par courrier à l'attention de Monsieur le Président de la commission d'enquête chargée de l'enquête publique relative au PDU à l'adresse des mairies concernées ou au siège de l'enquête :
CREA Pôle Transports Mobilité Déplacements 14 bis avenue Pasteur – CS 50589 76006 ROUEN

Plus d'infos :
www.la-crea.fr



LES 6 OBJECTIFS DU PDU

1 Compléter et organiser les réseaux de déplacements



2 Aménager un territoire moins consommateur en énergie et moins dépendant de la voiture particulière



3 Faire évoluer les comportements



4 Structurer un meilleur partage de l'espace public



5 Favoriser une organisation de la chaîne de transport de marchandises plus respectueuse de l'environnement



6 Évaluer et suivre le PDU



DOSSIER TECHNIQUE

13

- Projet de Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe
- Rapport environnementale
- Annexe accessibilité



Juin 2013

Plan de déplacements urbains de l'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe

Projet de plan de déplacements urbains

SOMMAIRE

Vers la construction d'une « éco-communauté.....	6
De la notion de transport à celle de mobilité : le rôle stratégique des déplacements.....	7
La mobilité : une organisation complexe qui doit répondre à la structuration du territoire et accompagner ses mutations	8
Le contexte de la démarche.....	9
Le cadre législatif.....	9
Une évolution du contexte institutionnel local	14
État des lieux-diagnostic :	
5 enjeux pour relever les défis d'aujourd'hui et de demain.....	18
L'évaluation du PDU 2000	18
Les principes.....	18
Le contenu du plan.....	18
Le bilan	20
Analyse du fonctionnement du territoire	21
Les flux et l'équilibre des modes de déplacement.....	21
Analyse du fonctionnement du territoire	28
Les transports collectifs.....	28
Le stationnement.....	32
Les infrastructures routières.....	34
La sécurité des déplacements.....	37
Les modes actifs et le partage de l'espace public.....	38
L'intermodalité et la multimodalité.....	41
La mobilité et l'urbanisme	48
La logistique et le transport de marchandises en ville.....	51
Le projet de territoire : La CREA, demain 2030	58
Les échelles de la mobilité	58
Des territoires interdépendants, contrastés et aux besoins différenciés	60
Les cœurs d'agglomération.....	60
Les espaces urbains.....	61
Les pôles de vie.....	62
Les bourgs et villages.....	62
Le plan d'actions.....	64
Synthèse stratégique et financière.....	120

VERS LA CONSTRUCTION D'UNE « ÉCO-COMMUNAUTÉ »

Expression de l'objectif de la collectivité, en se focalisant sur le rôle stratégique qu'occupent la mobilité et les mutations contemporaines qui influencent les déplacements.

LE CONTEXTE DE LA DÉMARCHE

Description du cadre réglementaire qui entoure l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) et de la méthode adoptée pour conduire l'élaboration de ce document de planification à l'échelle locale.

ÉTAT DES LIEUX-DIAGNOSTIC : 5 ENJEUX POUR

RELEVER LES DEFIS D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN

Sur la base d'une évaluation du précédent PDU, analyse par grandes thématiques du fonctionnement du territoire pour mettre en exergue les difficultés et les opportunités du système actuel de déplacement.

LE PROJET DE TERRITOIRE : LA CREA, DEMAIN 2030

Description de l'ambition de la collectivité et articulation avec le projet de territoire.

LE PLAN D'ACTION : 6 ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

Déclinaison opérationnelle de l'ambition de la collectivité au travers d'actions, rassemblées par orientation stratégique et traduites dans l'espace et dans le temps.

VERS LA CONSTRUCTION D'UNE « ÉCO-COMMUNAUTÉ »

La CREA a la volonté d'inscrire l'ensemble de ses politiques publiques dans le cadre de la Stratégie Nationale de Développement Durable énoncée par la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.

En affichant son ambition de devenir une éco-communauté exemplaire, la CREA s'engage dans une stratégie globale de **développement urbain durable** dont la finalité est de répondre aux défis économiques, sociaux et environnementaux présents et futurs.

Renforcer son attractivité économique et touristique, maîtriser la consommation des **ressources naturelles** et énergétiques, favoriser la mixité sociale et permettre à chacun de trouver sa place, tels sont les grands axes autour desquels la CREA souhaite désormais orienter le développement de son territoire.

Cette dynamique s'appuie sur les nombreux atouts de l'agglomération :

- une position clé, corridor de développement économique et touristique entre Paris et l'estuaire à l'intersection des axes routiers et ferroviaires du Nord-Ouest, sur l'**axe Seine** ;
- un **secteur industriel puissant**, une filière portuaire dynamique, un tissu de commerces et de PME-PMI diversifié ;
- des savoir-faire reconnus dans le domaine des **hautes technologies** (écotechnologies, santé, numérique, automobile...) ;
- une population jeune, une université et des grandes écoles intégrées dans un Pôle de Recherche d'Enseignement Supérieur (PRES) ;
- un **patrimoine naturel et culturel** d'une grande richesse.

Ainsi, l'accompagnement des mutations et du renouveau industriels, les actions en faveur de l'implantation d'activités économiques innovantes ou tertiaires, le soutien au développement du tourisme et à la filière agricole de proximité constituent des leviers efficaces pour renforcer l'attractivité du territoire et offrir un **cadre de vie agréable** et de qualité.

Soucieuse de réduire son **empreinte écologique** et d'accompagner l'évolution des comportements et des pratiques sur son territoire, la CREA favorise l'émergence d'une stratégie de développement basée sur l'utilisation raisonnée des ressources, de l'espace et sur la promotion des éco-comportements auprès de ses habitants.

La CREA s'étend sur un espace géographique vaste et diversifié qui nécessite d'adapter les stratégies de développement urbain aux spécificités du territoire. Ainsi la CREA poursuit des orientations diverses mais complémentaires fondés sur les principes de **mixités sociale** et fonctionnelle qui visent ainsi à :

- limiter l'étalement urbain tout en affirmant l'existence des **polarités** et centres bourgs ;
- construire la ville sur la ville en mettant en œuvre des projets de renouvellement urbain et d'**intensification urbaine** permettant la valorisation des espaces stratégiques entre ville et port.

De la notion de transport à celle de mobilité : le rôle stratégique des déplacements

Qu'il soit question de marchandises ou de personnes, le transport constitue un des éléments majeurs du dynamisme de l'agglomération.

Maintenir l'**accessibilité** aux zones d'activité commerciales et économiques, permettre aux habitants de l'agglomération, à ceux des territoires limitrophes ainsi qu'aux visiteurs et aux touristes d'accéder à l'agglomération et de s'y déplacer aisément, telles sont les réponses que doit apporter la politique de **mobilité** de la CREA.

Aussi les réponses apportées sont déterminantes pour l'**avenir** du territoire tant cette thématique se situe au croisement de nombreux enjeux :

- enjeu urbain et d'aménagement d'un territoire vaste et diversifié où la périurbanisation doit être maîtrisée ;
- enjeu social avec la nécessité d'apporter une réponse en termes d'accessibilité pour tous à l'emploi et aux équipements de services, de **loisirs** etc. ;
- **enjeu économique** tant pour les entreprises, les collectivités et les ménages ;
- enjeu environnemental et de **santé publique** avec l'objectif de réduction des gaz à effets de serre, de qualité de l'air et de limitation des consommations d'espaces et de ressources naturelles.

Avec en moyenne annuel 3,8 déplacements par jour et par habitant en 2007, le diagnostic met en évidence une augmentation constante du nombre de déplacements.

Dans le même temps, la façon de se déplacer et les **motifs de déplacement** évoluent. La CREA doit accompagner cette tendance en offrant un panel de service qui représente une véritable alternative à l'utilisation de la voiture en « solo ».

Passer d'une **offre de transport** à une offre diversifiée de mobilité, rendre compatible croissance de la mobilité avec développement durable, tels sont les défis à relever pour les années à venir et fait de la mobilité un des enjeux majeurs de la prochaine décennie.

La mobilité : une organisation complexe qui doit répondre à la structuration du territoire et accompagner ses mutations

Au-delà des seules réalisations de **nouvelles infrastructures**, la mobilité nécessite une **cohérence** indispensable avec les autres documents de planification (PLH, SCOT) et les documents d'urbanisme (PLU et leur PADD).

Pour répondre à l'organisation complexe du territoire et à ces **mutations**, elle doit prendre en compte :

- les différentes échelles territoriales et leurs problématiques spécifiques :
 - la **mobilité de proximité** qui façonne l'organisation urbaine des centres villes et des centres bourgs ;
 - la mobilité d'agglomération qui structure le **bassin de vie** et d'emploi ;
 - la mobilité métropolitaine qui structure les échanges avec les territoires limitrophes et au-delà.
- les mutations multiples qui transforment la société contemporaine :
 - la démographie et tout particulièrement le **vieillessement de la population** ;
 - les **rythmes urbains** et de la vie quotidienne dont les évolutions conditionnent les périodes et motifs de déplacements ;
 - les pratiques de consommation avec une tendance à la **dématérialisation des relations marchandes** ;
 - **le coût à la hausse de l'énergie** et notamment des énergies fossiles.

Le PDU de la CREA constitue un des outils essentiels en faveur de l'émergence d'un **développement urbain durable** en déterminant, pour les 10 ans à venir, les objectifs et actions à mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs de **qualité de vie**.

LE CONTEXTE DE LA DÉMARCHE

Le cadre législatif

Qu'est-ce qu'un PDU ?

Le Plan de déplacements urbains (PDU) est le document de référence de la politique de la mobilité dans l'agglomération.

Obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, il porte sur le périmètre de transports urbains (PTU) et doit être élaboré par l'autorité organisatrice de transports urbains (AOTU) dans le cadre d'une démarche partenariale. Soumis à enquête publique, il est élaboré pour 10 ans (évaluation prévue au terme d'une période de 5 ans, et révision si nécessaire). Il a une portée juridique ; le PLU en est l'une des principales concrétisations (notion de compatibilité).

Des évolutions législatives récentes

Hérité de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982, le PDU a connu des évolutions en 30 ans d'existence.

La loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, dite « Grenelle 1 », complète les objectifs des PDU :

- réduire, dans les transports, les émissions de gaz à effet de serre de 20% d'ici 2020, soit au niveau de 1990 ;
- pour les marchandises, faire évoluer la part du non-routier et non-aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022.

La loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite « Grenelle 2 », met de nouveaux outils à disposition des collectivités :

- améliorer la coordination entre les compétences liées aux différents modes de déplacements (transports urbains, voirie, stationnement) sur les territoires des EPCI dotés d'un PDU ;
- évaluer les émissions de CO2 puis à partir de 2015, de l'ensemble des GES générés par les déplacements sur le territoire ;
- mettre en place des vélos en libre-service par les EPCI à fiscalité propre ;
- définir l'autopartage, attribuer et utiliser un label ;
- nouvelle compétence pour les communes : création et entretien des infrastructures de charge nécessaires à l'usage des véhicules électriques ou hybrides ;
- possibilité pour les AOTU d'instaurer une taxe forfaitaire sur le produit de la valorisation des terrains nus et des immeubles bâtis résultant de la réalisation d'infrastructures de TCSP.

Le PDU détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre de transports urbains. Encadré par le **Code des Transports** (article L1214-2), il vise ainsi à assurer :

- **l'équilibre durable** entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, et la protection de l'environnement et de la santé ;
- le renforcement de la **cohésion sociale et urbaine**, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics 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 ou un cycliste ;
- la diminution du **trafic automobile** ;
- 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, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, 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, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label « autopartage » tel que défini par voie réglementaire ;
- l'organisation des **conditions d'approvisionnement** de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale ;

- l'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un **plan de mobilité** et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ;
- **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.

Les PDU sont, par ailleurs, soumis à deux réglementations particulières :

- **l'ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004** portant transposition en droit français de la directive 2001/421/CE qui rend obligatoire « l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement », notamment les plans de déplacements urbains.
- La **loi du 11 février 2005 pour l'égalité des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées**, qui impose :
 - L'élaboration dans les 3 ans d'un schéma directeur d'accessibilité des services de transport ;
 - La mise en application de ce schéma dans un délai de 10 ans à compter de la publication de la loi ;
 - L'élaboration d'un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics ;
 - Une annexe relative à l'accessibilité pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite pour les PDU

Cohérences et compatibilités

Le PDU n'est pas un document de planification isolé. Il s'inscrit dans un cadre réglementaire local qui vise à assurer la cohérence des politiques publiques de planification et d'aménagement durable du territoire.

La loi définit donc un cadre de cohérences et de compatibilités entre différents documents :

- le **Schéma de Cohérence Territoriale** (SCOT) est un document de planification qui définit, pour les 15 à 20 années à venir, les objectifs et les priorités intercommunales en matière d'urbanisme, de logement, de déplacements, d'équipement commercial, de développement économique, touristique, de protection des espaces naturels, des paysages, de la biodiversité...
- le **Programme Local de l'Habitat** (PLH) est un outil de programmation de l'habitat qui permet de définir un programme global pour un développement concerté et équilibré de l'habitat, sur une période au moins égale à 6 ans.
- le **Plan Climat Energie Territorial** (PCET) un projet de développement durable qui vise à lutter contre le changement climatique et à réduire les émissions de gaz à effet

En l'absence de définition juridique précise de la notion de compatibilité, la jurisprudence du Conseil d'État permet de considérer qu'« un projet est compatible avec un document de portée supérieure lorsqu'il n'est pas contraire aux orientations ou aux principes fondamentaux de ce document et qu'il contribue, même partiellement, à leur réalisation ». Ainsi un PLU est compatible si ses dispositions ne sont « ni contraires dans les termes, ni inconciliables dans leur mise en œuvre » avec les orientations du SCOT. Il en est de même du PLH ou du PDU vis à vis du SCOT ; et du PLU vis à vis du PLH ou du PDU

de serre. Il n'a pas de portée réglementaire, et repose sur une démarche volontaire des collectivités dans le cadre de leurs démarches de type Agenda 21.

- Les **Plans Locaux d'Urbanisme** (PLU) comportent un règlement qui fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols.

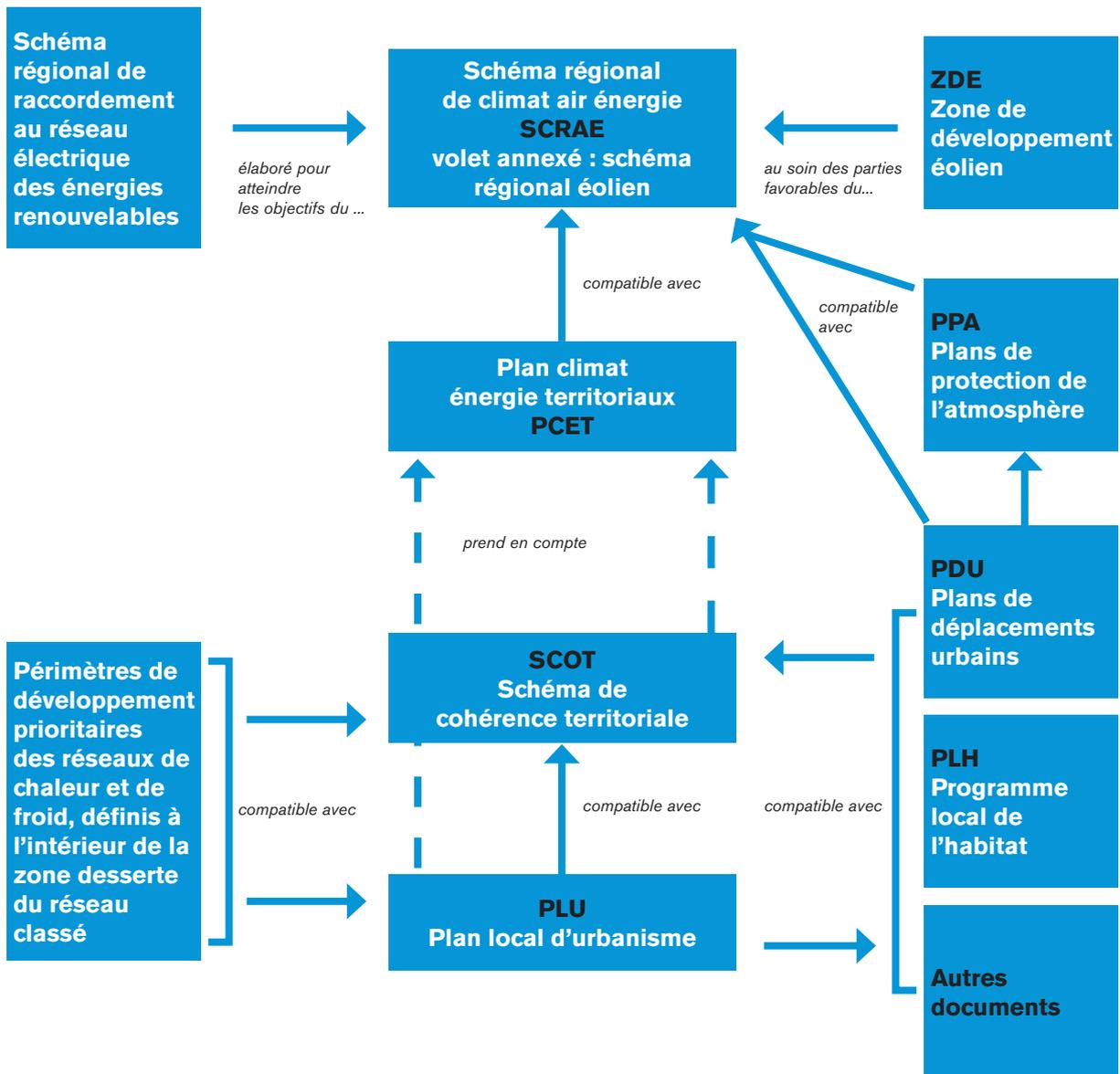
Par ailleurs, l'estuaire de la Seine fait partie des sept territoires retenus en France pour élaborer une **Directive Territoriale d'Aménagement** (DTA).

Document de planification issu de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire du 4 février 1995, une DTA a pour objet :

- de définir, pour le territoire concerné, les orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires ;
- de fixer les principaux objectifs de l'Etat en matière de localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages ;
- de préciser, le cas échéant, les modalités d'application des lois Littoral et Montagne.

Les orientations de la DTA s'imposent, dans un rapport de compatibilité, aux documents d'urbanismes locaux.

COORDINATION DES DÉMARCHES TERRITORIALES



Certu-BR-MM-Février 2011

UNE ÉVOLUTION DU CONTEXTE INSTITUTIONNEL LOCAL

Si les communes des boucles de Seine et des plateaux échangent naturellement depuis des siècles, la construction intercommunale s'est développée et formalisée au cours de la deuxième moitié du XX^e siècle. D'abord pour faire face plus efficacement à la gestion des déchets, à la production d'eau potable, au traitement des eaux usées.

Au fil des ans, de nouvelles communes ont intégré les structures intercommunales, qui ont élargi leurs compétences à de nouveaux domaines (transports en commun, voirie, développement économique, équipements culturels et sportifs, logement, environnement...).

L'extension périurbaine participe ainsi à la définition de nouveaux espaces du quotidien en générant des déplacements plus nombreux et diffus.

► les 70 communes de la CREA



La CREA est l'aboutissement d'un travail de réflexion à l'échelle d'un bassin de vie qui a permis la création d'une seule entité de gouvernance par le regroupement de 4 collectivités :

- l'ex-Communauté de l'agglomération rouennaise (CAR) ;
- l'ex-Communauté de l'agglomération d'Elbeuf (CAEBS) ;
- l'ex-Communauté de Communes de Seine-Austreberthe (CCSA) ;
- l'ex-Communauté de communes Le Trait-Yainville (COMTRY).

Population	486 519 hab.
Superficie	663,80 km ²
Densité	733 habitants/km ²
Nombre de communes	70

Fin 2007, l'ex-CAR a lancé la révision de son PDU. De son côté, sans être soumise à cette obligation, l'ex-CAEBS a initié une démarche d'élaboration d'un Plan Global de Déplacements.

Pour leur part, les autres territoires constituant la CREA (l'ex-COMTRY et l'ex-CCSA) ne disposaient d'aucun document équivalent.

La création de la CREA au 1^{er} janvier 2010 a nécessité de repenser le PDU à l'échelle de ce nouveau territoire. Il s'agit désormais non plus de la révision mais de l'élaboration d'un nouveau PDU, dans la continuité des études et de la concertation déjà entreprises sur les territoires de l'ex-CAR et de l'ex-CAEBS.

L'élaboration du PDU, en valorisant les démarches engagées à l'échelle du territoire des anciennes collectivités, s'est déroulé sur 4 phases.

PHASE 1 : État des lieux (2007-2009)

Révision PDU ex-CAR /Elaboration PGD ex-CAEBS

PHASE 2 : Consolidation de l'état des lieux (2010-2011)

Elaboration PDU CREA

PHASE 3 : Construction du projet de territoire (2011-2012)

Elaboration PDU CREA

PHASE 4 : Construction du programme d'actions (2012-2013)

Elaboration PDU CREA

Ainsi, **5 enjeux** majeurs de transformation ont été arrêtés par délibération du Conseil Communautaire en date du 20 décembre 2010.

- assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain ;
- faciliter la mobilité des périurbains ;
- développer l'usage des transports en commun : prendre en compte des facteurs d'attractivité ;
- repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain ;
- mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison.

Ces enjeux viennent exprimer les défis auxquels est confronté le territoire, afin de trouver un équilibre durable entre mobilité et cadre de vie.

Pour relever ces défis, **6 orientations** traduisent les ambitions stratégiques portées par le PDU de la CREA.

Le **programme d'actions** vient finalement concrétiser le PDU en déclinant ces ambitions dans l'espace et dans le temps.

La première étape de concertation a eu lieu dans le cadre de la révision du PDU de l'ex-CAR.

Ces rencontres rassemblant entre autres les acteurs institutionnels et les associations ont été conçues comme des « boîtes à idées » : leur objectif n'était pas de présenter le diagnostic des déplacements mais d'échanger avec l'ensemble des acteurs concernés par les déplacements, en confrontant des points de vue et en débattant autour des questions clés. Les participants ont été invités à adresser à la Communauté d'agglomération leurs contributions, avant, pendant ou après les ateliers.



Afin de construire l'avenir de son territoire, la CREA a engagé un vaste chantier de révision-élaboration de ses politiques d'aménagement du territoire (PLH, PCET, SCOT).

Dans un souci d'une approche décroisée sur l'avenir du territoire, la seconde étape de concertation a ainsi rassemblé les différentes démarches de planification au travers de l'organisation de cafés citoyens, d'une exposition itinérante, d'un séminaire prospectif et de réunions publiques.

Assemblée consultative, transversale et pluridisciplinaire, le conseil consultatif de développement réunit près de 200 acteurs de la vie locale : économiques, syndicaux, sociaux, associatifs, institutionnels, personnalités qualifiées et citoyens volontaires.

Le Conseil Consultatif de Développement a été associé aux moments clés de la démarche et a entre autres matérialisé sa contribution au travers d'un document de recommandations.

L'ensemble des communes de la CREA a ainsi été concerté par grands secteurs géographiques afin qu'elles puissent exprimer leur avis et remarques sur le projet de PDU

Par ailleurs, tout au long de la démarche, deux instances de suivi technique, le comité technique restreint et le comité technique élargi ont été mobilisés afin d'alimenter la réflexion à la lumière de leurs champs de compétences respectifs.

ÉTAT DES LIEUX-DIAGNOSTIC : 5 ENJEUX POUR RELEVER LES DÉFIS D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN

L'ÉVALUATION DU PDU 2000

Les principes

Le PDU était fondé sur trois principes :

- augmenter la part des transports en commun sur les axes pénétrant les zones agglomérées en reportant, en particulier, le trafic d'échanges lié au motif domicile-travail, effectué sur les pénétrantes en voiture, vers des nouvelles infrastructures de transports collectifs (projets de transports collectifs et pôles d'échanges) ;
- réduire le trafic automobile dans les zones agglomérées en évacuant le trafic de transit du centre vers les infrastructures routières prévues à cet effet ;
- par une action sur le foncier, favoriser les implantations d'habitat et d'activité à l'intérieur du périmètre défini par la rocade afin de limiter le nombre de déplacements mécanisés et d'augmenter la vitesse des déplacements en transports en commun.

Ces trois principes concouraient à la libération d'espaces dans les zones agglomérées permettant une requalification des espaces urbains, une utilisation en sécurité des modes actifs (piétons et vélos), une diminution de la pollution et des nuisances visuelles et sonores c'est-à-dire une meilleure qualité de la vie.

Le contenu du plan

Les modes de déplacements

Pour présenter une réelle alternative à la voiture particulière, le niveau et la qualité de l'offre des transports collectifs, ainsi que les conditions de déplacements à vélo, devaient s'élever. L'objectif principal dans l'agglomération de Rouen était de rendre les transports collectifs plus compétitifs que la voiture particulière sur les principaux axes radiaux.

Pour répondre à ces besoins de déplacements :

- Plusieurs axes de transports collectifs urbains étaient identifiés :

- transport Est-Ouest de Rouen (TEOR), composé de trois lignes structurantes en site propre, utilisant un tronçon central compris entre le Mont Riboudet et le centre Hospitalier ;
- liaison Sud-Ouest de Rouen (LISOR) de Grand-Couronne à la Bouille, aménagement d'un site propre inséré à l'intérieur de l'échangeur de la voie rapide Sud III ;
- un site propre bus entre le Plateau Nord et le parc des Expositions, aménagement d'un axe Nord-Sud sur le même principe que le TEOR.

- Il était proposé d'accroître l'utilisation du réseau ferroviaire par :

- la mise en place d'une liaison diamétrale desservant la rive gauche Est, Rouen et la Vallée du Cailly ;
- une réorganisation globale du service du réseau ferroviaire de Rouen ;
- une tarification combinée entre les réseaux urbains et interurbains ;
- l'aménagement des gares en pôles d'échanges.

- Il y avait un objectif de détourner le trafic des centres par :

- la réalisation d'infrastructures routières dont l'achèvement de la Sud III, la restructuration des accès au Boulevard Maritime, la voie de jonction Sud, la restructuration du boulevard industriel, la rocade Est et l'étude sur la jonction échangeur de La Vaupalière-RD 43 ;
- la mise en œuvre sur des axes pénétrants de mesures de requalification urbaine et de restriction de la circulation ;

- Des actions étaient ciblées pour favoriser la pratique des modes actifs par :

- une extension de la trame piétonne et un accroissement de la perméabilité du tissu urbain ;
- une amélioration de la sécurité des traversées et des trottoirs ;
- la mise en œuvre du Plan Agglo-Vélo et de mesures complémentaires sur le stationnement.

Coordonner les modes

L'objectif était de coordonner les différents modes de transport par l'aménagement de pôles d'échange et le développement d'une tarification intermodale.

Rendre cohérents urbanisme et transports

Le diagnostic avait mis en évidence la corrélation entre la périurbanisation et l'augmentation du trafic automobile compte tenu de l'organisation spatiale de l'agglomération présentant une forte concentration d'équipements, de services et d'emplois tertiaires dans la commune centre. L'organisation rationnelle du territoire devait donc se préoccuper de déterminer les localisations les plus pertinentes vis-à-vis des différentes offres de transport compte tenu des besoins à satisfaire.

Plusieurs actions étaient proposées afin de remplir ces objectifs :

- les secteurs d'attraction des transports collectifs étaient identifiés avec la volonté d'une traduction dans les documents locaux d'urbanisme sur la structuration urbaine et le dimensionnement des zones d'urbanisation future ;
- l'identification de secteurs de requalification urbaine afin de permettre une démarche globale d'urbanisme à l'échelle de l'agglomération ;
- la construction d'une stratégie foncière permettant le développement d'une offre concurrentielle au périurbain.

Organiser le stationnement

L'objectif était d'agir sur trois leviers importants que sont l'offre de stationnement, la réglementation et la tarification de l'usage pour maîtriser le stationnement.

En conséquence, trois principes avaient été édictés et déclinés dans l'espace, afin d'éclairer la modification des plans de stationnement communaux :

- favoriser le stationnement des résidents ;
- assurer le stationnement lié aux activités économiques ;
- réduire le stationnement des migrants domicile-travail.

En outre, la communauté d'agglomération proposait d'assurer une fonction de coordination entre les communes pour rendre cohérents ces schémas de stationnement.

Lutter contre la pollution

Afin d'améliorer la qualité de l'air et de diminuer les nuisances sonores, le PDU proposait de limiter la croissance des déplacements effectués en voiture et de modifier l'usage de certaines voiries :

- des mesures de qualité de l'air devaient être régulièrement réalisées afin de mesurer l'impact du PDU au regard des objectifs retenus ;
- les principaux points noirs en matière de bruit devaient être identifiés afin de proposer des mesures de lutte contre le bruit.

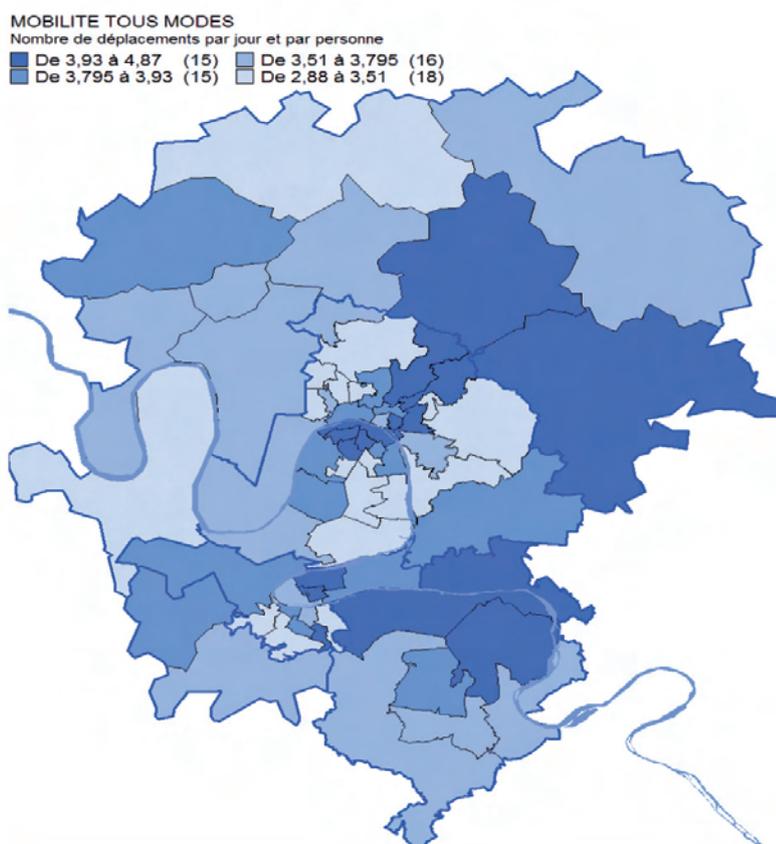
Le bilan

Comme mentionné dans l'évaluation de l'application du PDU (2000-2010) réalisée en 2008, le faible niveau d'atteinte des objectifs semble lié à plusieurs facteurs.

L'agglomération rouennaise souffrant d'un déficit important en matière d'infrastructures de communication, le PDU prévoyait de nombreuses réalisations dans ce domaine : quasi achèvement du contournement routier, mise en place de plusieurs lignes de transports en commun en site propre, création de nombreux pôles d'échanges ou parcs relais, requalifications des pénétrantes... Il a permis de dégager une vision d'avenir qui reste encore d'actualité aujourd'hui.

À l'inverse, à côté des infrastructures routières et de transports collectifs urbains, plusieurs thématiques du PDU souffraient d'un manque d'objectifs précis et d'actions concrètes. C'est le cas notamment des transports de marchandises, du stationnement, de la cohérence Urbanisme et Habitat, voire des modes actifs. Pour l'ensemble de ces thématiques, aucun programme d'action avec le financement et le calendrier correspondants n'avait été défini.

Plusieurs projets allant à l'encontre des orientations du PDU ont pu se faire sans rencontrer de résistances : suppression de couloirs bus, programmation d'équipements publics dans des quartiers mal desservis par les transports en commun...



ANALYSE DU FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE

Les flux et l'équilibre des modes de déplacement

Mobilité générale

À l'échelle du grand périmètre (Aire Urbaine de Rouen, Aire Urbaine d'Elbeuf, SCOT Seine-Eure) de l'Enquête Ménages Déplacements conduite en 2007, environ 2,35 millions de déplacements étaient effectués chaque jour.

Les personnes interrogées effectuaient ainsi en moyenne 3,79 déplacements par jour, cette mobilité plaçant le territoire en milieu de tableau parmi les agglomérations. 1,40 millions de déplacements sont effectués quotidiennement sur le territoire de l'ex- Communauté de l'Agglomération de Rouennaise. Après une forte hausse entre 1983 et 1996 (+ 35 %), la croissance de la mobilité générale semble marquer le pas puisqu'elle n'a augmenté que de 6,5 % sur la période 1996-2007. On notera que ce phénomène se retrouve dans les autres agglomérations ayant réalisé une enquête ménages déplacements récemment.

La mobilité restait très variable d'une zone à l'autre puisqu'elle s'étendait de

Le Havre	4,11
Brest	4,09
Grenoble Agglo	4,03
Belfort	3,95
Grenoble total	3,91
Beaujolais	3,89
Toulouse	3,89
Lorient	3,80
EMD 2007	3,79
Béthune	3,79
Clermont	3,73
Montpellier	3,71
Lens	3,66
Dunkerque	3,60
Rennes	3,59
Saint-Étienne	3,59

	Nbre déplacements	Mobilité
Tous modes	2 339 359	3,795
Voiture conducteur	1 101 973	1,788
Marché	601 115	0,975
Voiture passager	364 150	0,591
TCU	153 668	0,249
Autre TC	40 434	0,066
Vélo	23 346	0,038
2 roues < 50 cm ³	10 903	0,018
2 roues > 50 cm ³	6798	0,011
Autres	36 972	0,05

Voiture conducteur	47,1 %
Marché	25,7 %
Voiture passager	15,6 %
TCU	6,6 %
Autre TC	1,7 %
Vélo	1 %
2 roues < 50 cm ³	0,5 %
2 roues > 50 cm ³	0,3 %
Autres	1,6 %

2,88 déplacements par jour et par personne pour Oissel à 4,87 pour Rouen Est. Toutefois aucune logique spatiale ne semblait se dégager, les plus fortes mobilités touchant à la fois des quartiers centraux, des banlieues résidentielles (plateaux nord de l'agglomération rouennaise, Cléon...) ou encore des espaces périphériques plus ruraux. 47,1% des 2,35 millions de déplacements sont effectués en voiture conducteur. Avec ce mode principal, 1,78 déplacements sont effectués par jour et par personne. Sur l'ensemble des modes mécanisés, la part de marché du mode « voiture conducteur » est de 63,4%.

Les déplacements effectués en tant que passager d'une voiture sont nombreux avec une part modale de 16,8 %. Ces déplacements des passagers représentent 24,8 % du total des déplacements effectués en voiture.

Les transports collectifs urbains (tramway et bus urbain) représentent près de 80 % du total des déplacements effectués en transports collectif, les autres modes étant le train, les cars interurbains, le transport scolaire et le transport assuré par l'employeur.

La catégorie « autres modes » regroupe les passagers de taxi, les véhicules utilitaires (fourgon, camionnette), les poids lourds, les transports fluvial, maritime ou aérien. Sa part modale reste très faible.

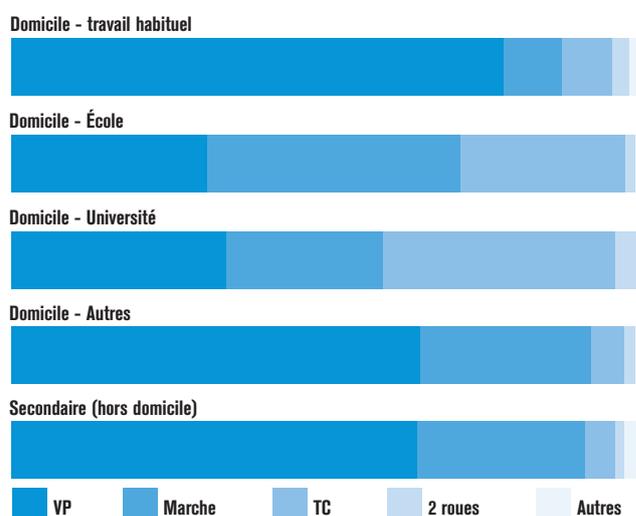
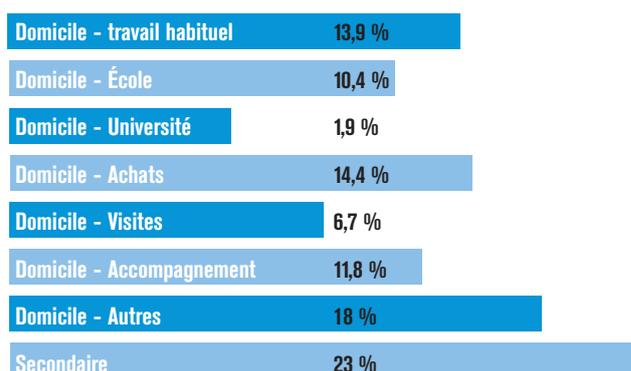
L'utilisation de l'automobile connaît un sérieux frein puisque le nombre de déplacements a quasiment stagné entre 1996 et 2007 alors qu'il avait augmenté de 51,8 % sur la période précédente. La voiture reste de loin le mode de déplacements le plus utilisé mais sa part modale (80,4 %) a perdu près de 3 points alors qu'elle avait augmenté de 6,5 points entre 1983 et 1996.

L'utilisation des transports collectifs a connu une forte croissance entre 1996 et 2007 (+ 20,2 %) qui se traduit par une augmentation de sa part modale de 2 points pour atteindre désormais 15,2 % du total des modes mécanisés. Désormais, plus de 145 000 déplacements quotidiens sont effectués par ce mode de transport dans l'agglomération. Le vélo est le mode de déplacements qui a connu la plus forte croissance (+ 55,9 %), néanmoins son utilisation reste très faible avec 1,6 % de part modale et environ 15 000 déplacements quotidiens.

Enfin, seuls les deux roues motorisés ont connu une évolution négative du nombre de déplacements devenant désormais inférieur à ceux effectués en vélo.

Les déplacements secondaires, c'est-à-dire ceux n'ayant aucune extrémité au domicile, sont de loin les plus nombreux puisqu'ils représentent 23 % de l'ensemble des

Modes de déplacements	Nombre de déplacements		Évolution	
	CAR 1996	CAR 2007	1996-2007	1983-1996
Tous modes	1 299 302	1 384 217	+ 6,5 %	+ 35 %
MARCHE à pied	384 219	430 176	+ 12 %	+ 24,6 %
Vélo	9 597	14 965	+ 55,9 %	- 41,7 %
2 roues motorisés	16384	11 634	- 29%	
VP	761 157	766 737	+ 0,7 %	+ 51,8 %
TC	121 111	145 540	+ 20,2 %	+12,4 %
Autres	6833	15 259	+ 123,3 %	ND



déplacements devant la catégorie « autre » qui regroupe notamment les déplacements pour la nourrice ou la crèche, les démarches de santé, les loisirs...

La part du motif domicile-travail est peu élevée, toutefois ces 13,9 % ne concernent que les déplacements effectués directement entre le domicile et le travail. (Ainsi, lorsque qu'une personne dépose un enfant à la crèche ou effectue un achat par exemple sur le trajet du travail, on ne comptabilise aucun déplacement domicile-travail.)

L'utilisation d'un mode de déplacements est très variable selon le motif. Pour les trajets domicile-travail, la voiture est de très loin le mode le plus utilisé (78 %). Sa part reste élevée pour les motifs « autres » et les déplacements secondaires qui se font rarement en transports collectifs.

Les transports collectifs sont le premier mode de déplacements pour rejoindre l'université devant la voiture avec une part de marché de 37 %. C'est également pour ce motif que les deux roues connaissent leur meilleure part de marché même si celle-ci reste faible (3,6 % pour l'ensemble des deux-roues et 2,6 % pour le vélo). La marche est le mode de déplacements privilégié des plus jeunes pour se rendre à l'école avec une part de marché de 40 % devant la voiture en passager (31 %).

La voiture reste très utilisée pour des déplacements de courte distance : 27,6 % concernent en effet des déplacements inférieurs à 2 km et 54,1 % des déplacements inférieurs à 5 km.

	Voiture	TCU	Autre TC	Vélo	Marche	Ensemble
Moins de 500 m	2,1	1,7	0,6	8,7	43,6	13,5
500 à 1000 m	6	1,7	0,7	13,4	39,8	15,2
1000 à 2000 m	19,5	9,1	9,9	45,1	12,1	17,3
2000 à 3000 m	10,7	17,1	7,5	13,9	2,2	9,1
3000 à 4000 m	7,9	14	3,9	5,4	1,3	6,4
4000 à 5000 m	7,9	11,8	6	2,6	0,4	6,1
5000 à 6000 m	5,7	8	4,8	2,6	0,2	4,2
6000 à 7000 m	4,4	6,6	4,8	1,5	0,1	3,3
7000 à 8000 m	3,9	7,0	3,8	1,2	0,1	3
8000 à 9000 m	3,1	6,3	2,8	1,3	0	2,3
9000 à 10 000 m	4,1	3	7,2	0,4	0	2,8
10 000 à 15 000 m	9,7	7,3	21,5	1,1	0,1	7
15 000 à 20 000 m	5,8	2,7	8,8	1,8	0	3,7
Plus de 20 000 m	9,3	3,6	17,7	0,8	0	6
Ensemble	100	100	100	100	100	100

Les déplacements en transport en commun urbain sont le plus souvent compris entre 2 et 3 km. Moins de 15 % sont supérieurs à 10 km.

Les autres transports collectifs (train, cars,...) sont davantage utilisés pour des déplacements plus longs : 48 % sont supérieurs à 10 kilomètres

Le vélo est utilisé prioritairement pour des déplacements de courte distance : 22 % sont inférieurs à 1 km et 81 % sont inférieurs à 3 km.

Enfin, logiquement, la marche à pied est utilisée pour des déplacements de très courte distance : 43,6 % sont inférieurs à 500 mètres et 83,5 % inférieurs à 1 km.

La mobilité fine à l'échelle de la CREA

1 638 000 déplacements sont effectués par jour sur le périmètre de la CREA.

La majorité des flux de déplacements sont internes aux secteurs, avec une majorité de flux sur le secteur de Rouen (346 000 déplacements) et de la rive Sud (316 000 déplacements), 50 % de la population de l'agglomération résidant dans ces 10 communes.

Les flux entre les secteurs restent majoritairement orientés vers Rouen avec des liens entre le secteur de la Rive Sud et Rouen (125 000 déplacements), entre le secteur du Plateaux Nord-Vallée du Cailly-Canteleu et Rouen (127 000 déplacements) qui restent dominants, pesant pour 1/3 des déplacements entre secteurs. En complément, des flux de rocade sont observables mais dans des proportions moins importantes.

LES FLUX ET L'ÉQUILIBRE DES MODES DE DÉPLACEMENT DIFFICULTÉS / OPPORTUNITÉS

- > Une agglomération fortement polarisée par la ville centre.
- > Une répartition modale très variable selon les secteurs.
- > La majorité des flux sont internes aux secteurs avec une part modale forte pour les transports collectifs dans les espaces urbains.
- > Des flux périphériques se dessinent.
- > Le réflexe voiture opère toujours sur les courtes distances.
- > L'utilisation des transports collectifs a connu une forte croissance, l'utilisation de l'automobile stagne et l'utilisation du vélo reste faible.
- > Un déplacement est majoritairement justifié par plusieurs motifs.
- > Une mobilité générale qui semble marquer le pas.

LES ENJEUX

> Assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain

> Faciliter la mobilité des périurbains

Une organisation de réseaux de transports collectifs classiques performants rendue difficile par la dispersion de l'habitat.

> Développer l'usage des transports en commun : prendre en compte les facteurs d'attractivité

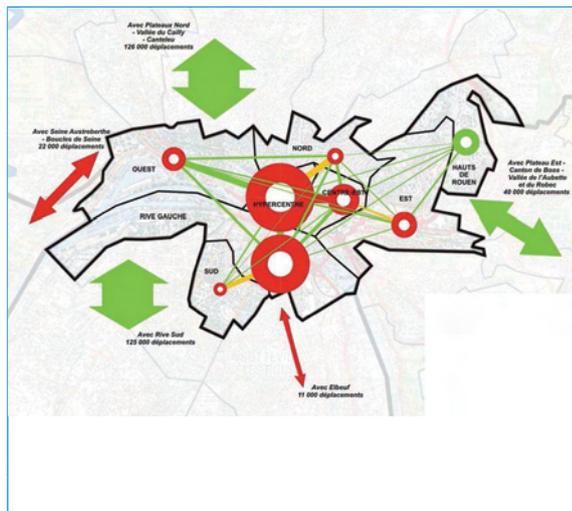
Une organisation des réseaux de transports collectifs en adéquation avec les besoins des territoires.

> Repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain

Une évolution des pratiques qu'il faut accompagner au travers de l'aménagement de l'espace

> Mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison

SECTEUR DE ROUEN



Flux internes

346 000 déplacements tous modes

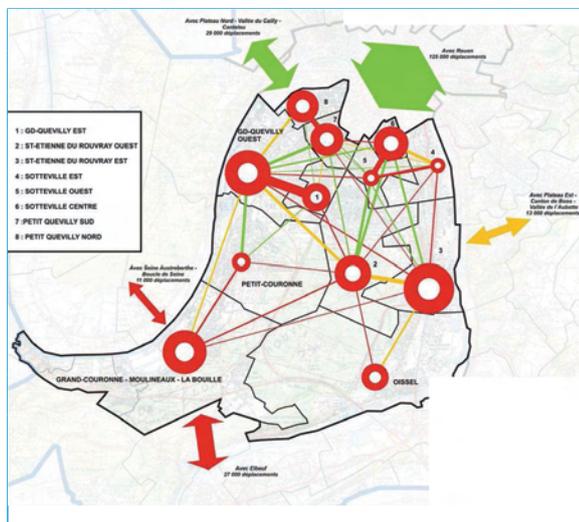
Flux avec les autres secteurs

324 000 déplacements tous modes
 126 000 déplacements avec Plateaux Nord-Vallée du Cailly-Canteleu
 125 000 déplacements avec Rive Sud
 40 000 déplacements avec Plateau Est
 22 000 déplacements avec Austreberthe
 11 000 déplacements avec Elbeuf

Repartition modale

MAP	Vélo	Autres T.C.	V.P.	TCU
40,0 %	2 %	2,6 %	45 %	10,4 %

SECTEUR RIVE SUD



Flux internes

316 000 déplacements tous modes

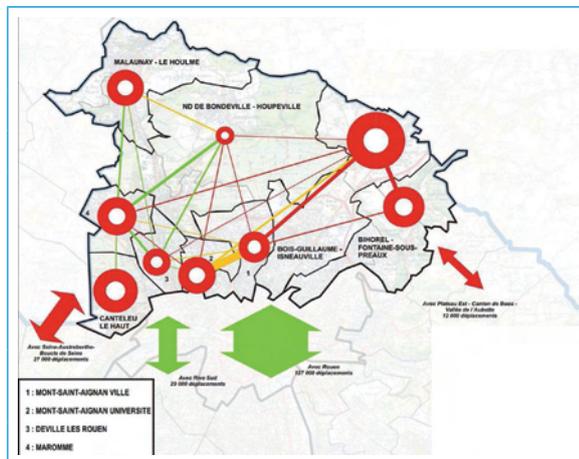
Flux avec les autres secteurs

206 000 déplacements tous modes
 125 000 déplacements avec Rouen
 29 000 déplacements avec Plateaux Nord-Vallée du Cailly-Canteleu
 27 000 déplacements avec Elbeuf
 13 000 déplacements avec Plateau Est
 11 000 déplacements avec Austreberthe

Repartition modale

MAP	Vélo	Autres T.C.	V.P.	TCU
29,0 %	1 %	4,4 %	60 %	5,6 %

SECTEURS PLATEAU NORD-VALLEE DU CAILLY-CANTELEU



Flux internes

226 000 déplacements tous modes

Flux avec les autres secteurs

197 000 déplacements tous modes
 127 000 déplacements avec Rouen
 29 000 déplacements avec Rive Sud
 27 000 déplacements avec Austreberthe
 12 000 déplacements avec Plateau Est

Repartition modale

MAP	Vélo	Autres T.C.	V.P.	TCU
21,0 %	1 %	3,1 %	70 %	4,9 %

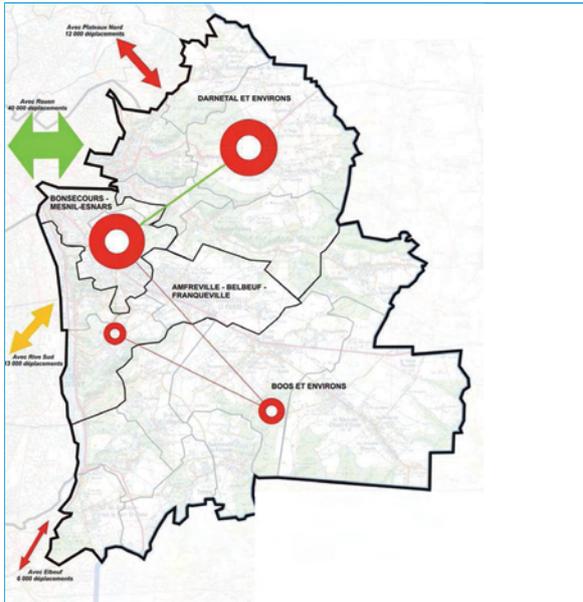
Flux tous modes par jour



Part modale TC



SECTEURS VALLEE DE L'AUBETTE ET DU ROBE-PLATEAU EST-CANTON DE BOOS



Flux internes

87 000 déplacements tous modes

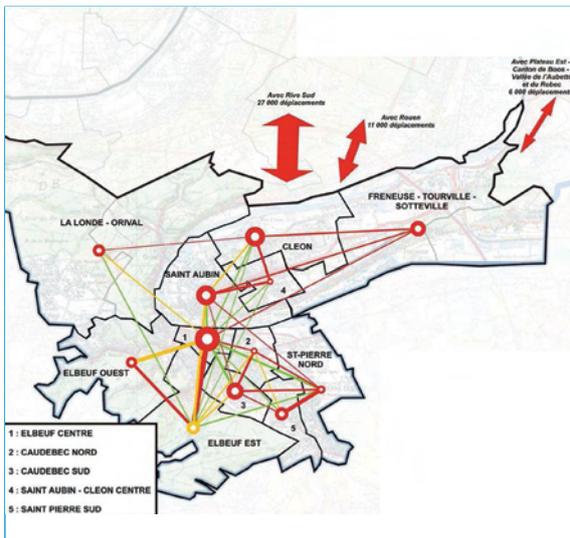
Flux avec les autres secteurs

75 000 déplacements tous modes
 40 000 déplacements avec Rouen
 13 000 déplacements avec Rive Sud
 12 000 déplacements avec Plateaux Nord
 6 000 déplacements avec Elbeuf

Repartition modale

MAP	Vélo	Autres T.C.	V.P.	TCU
18 %	1 %	2,5 %	76 %	2,7 %

SECTEUR ELBEUF



Flux internes

156 000 déplacements

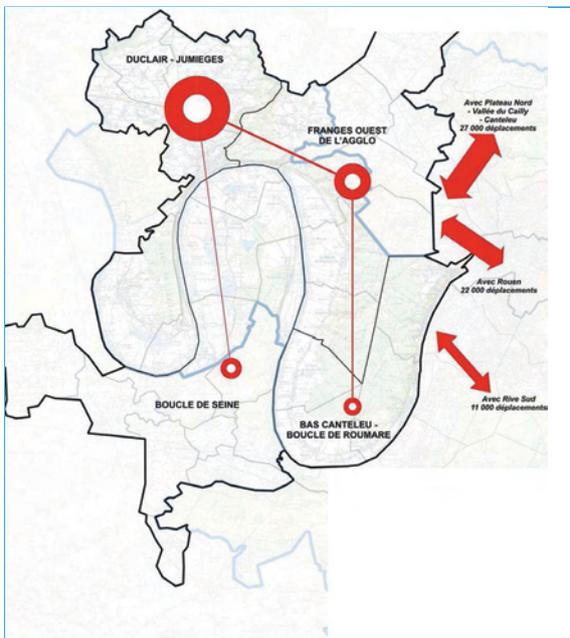
Flux avec les autres secteurs

50 000 déplacements
 27 000 déplacements avec Rive Sud
 11 000 déplacements avec Rouen
 6 000 déplacements avec Plateau Est

Repartition modale

MAP	Vélo	Autres T.C.	V.P.	TCU
27 %	1 %	3,8 %	64 %	4,2 %

SECTEUR AUSTREBERTHE-BOUCLES DE SEINE



Flux internes

52 000 déplacements tous modes

Flux avec les autres secteurs

64 000 déplacements tous modes
 27 000 déplacements avec Plateaux Nord
 22 000 déplacements avec Rouen
 11 000 déplacements avec Rive Sud

Repartition modale

MAP	Vélo	Autres T.C.	V.P.	TCU
14,7 %	1 %	4 %	80 %	4,9 %

Le site de la gare rive droite connaît une vocation ferroviaire depuis 1847. S'il a été façonné par un siècle et demi de développements, ses installations sont anciennes : les postes d'aiguillage mis en service au début du XX^e siècle assurent toujours la sécurité mais ne sont pas performants et le plan de voies n'a pas évolué depuis 1928, malgré des trafics qui n'ont plus rien à voir avec ce qu'ils étaient il y a presque un siècle. Cette configuration limite le nombre de trains que la gare peut accueillir. » Gare qui reçoit tous les trains nationaux, régionaux et périurbains, elle est un équipement majeur des déplacements.

À plus long terme, le projet de nouvelle gare de Rouen et de réorganisation du nœud ferroviaire rouennais est la seule solution qui permette une augmentation substantielle des dessertes aussi bien locales, régionales et interrégionales. Étudiée depuis 2003, le projet est aujourd'hui partie intégrante de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (L.N.P.N.) qui a été présentée au débat public par R.F.F. en 2011-2012.

ANALYSE DU FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE

Les transports collectifs

Le réseau de transports collectifs sur le territoire de la CREA s'articule autour de trois grands réseaux : ferroviaire régional, interurbain départemental et transports collectifs urbains.

Le réseau ferroviaire régional

Le réseau ferroviaire haut-normand est organisé en étoile à cinq branches, offrant des liaisons vers le Havre, Amiens/Lille, Dieppe, Paris et Caen. La gare de Rouen, véritable hub ferroviaire, permet ainsi de rejoindre les principales villes de la Région Haute-Normandie et de desservir l'ensemble des 8 autres gares qui irriguent le territoire de la CREA.

Malgré la mise en place du cadencement en 2008 qui a permis de renforcer substantiellement l'offre, le réseau ferroviaire se heurte aujourd'hui à des contraintes structurelles (bifurcations / configuration de la gare de Rouen Rive Droite) qui limitent le développement du trafic.

Depuis la régionalisation des transports collectifs, le réseau ferroviaire d'intérêt régional est en capacité de répondre à des déplacements en « cabotage » grâce à un maillage de haltes urbaines sur le territoire de la CREA, permettant d'offrir des temps de parcours performants de nature à concurrencer la voiture.

Aussi, au-delà des fréquences et des amplitudes qui trouvent une limite par la configuration actuelle du réseau, les gares sont de véritables portes d'entrée sur le réseau ferroviaire. Néanmoins, elles restent aujourd'hui insuffisamment connectées au tissu urbain et ne sont pas bien articulées avec les autres réseaux de déplacement impactant leur accessibilité, leur lisibilité et leur compétitivité.

Cette offre ferroviaire est complétée par deux lignes de car : Rouen/Pont-Audemer et Rouen/Evreux/Verneuil.

Le réseau interurbain départemental

Les lignes interurbaines départementales sont organisées selon une logique radiale, reliant entre eux les principaux pôles urbains des départements de Seine-Maritime et de l'Eure.

Elles permettent ainsi aux personnes extérieures à l'agglomération d'accéder aux centres de Rouen et d'Elbeuf.

Cependant, des temps de parcours peu compétitifs, dictés par une nécessité de drainer finement le territoire, renvoient à une utilisation majoritairement orientée vers les scolaires.



De nouvelles rames de tramway plus capacitaires ont été mises en service en 2012 permettant de transporter 40 000 passagers supplémentaires chaque jour.

À la naissance de la CREA au 1^{er} janvier 2010, le Périmètre de Transports Urbains a évolué corrélativement aux nouvelles limites administratives de l'agglomération. L'organisation du réseau de transport urbain s'est ainsi appuyée sur des gestions préexistantes à l'échelle de l'ex Communauté d'Agglomération de Rouen et de l'ex-Communauté d'Agglomération d'Elbeuf et des Boucles de Seine. En complément, un nouveau service de transport à la demande, FILO 'R, a été mis en place et la CREA s'est substituée au Département de Seine-Maritime pour les anciennes liaisons départementales interurbaines et les services scolaires.

Le réseau de transports collectifs urbains

Le réseau de transport collectif urbain ASTUCE dessert l'ensemble des communes du territoire de la CREA.

Il s'organise autour de quatre principaux produits qui dessinent l'armature du réseau : les lignes urbaines, les lignes de dessertes périphériques, le transport à la demande et les lignes principalement à vocation scolaire. L'ensemble du réseau accueille plus de 50 millions de voyages par an (200 000 voyages par jour). Les lignes urbaines desservent les quartiers les plus denses de l'agglomération. Les lignes de dessertes périphériques et le transport à la demande complètent cette offre en maillant le reste du territoire.

La majorité de la fréquentation du réseau se concentre aujourd'hui sur sept lignes qui représentent à elles-seules plus de 73% du trafic et 40% de l'offre.

Le réseau à haut niveau de service (Tramway +TEOR) constitue l'épine dorsale de lignes urbaines, supportant 2/3 des usages.

Les 2 lignes du tramway supportent plus de 30 % du trafic, faisant le lien entre les communes de la rive gauche et le centre ville historique de Rouen. Même si on a pu observer une stagnation de la fréquentation ces dernières années, celle-ci était principalement imputable à une saturation aux heures de pointe qui a conduit la CREA à déployer le projet d'accroissement de sa capacité.

Le bus à haut niveau de service TEOR (3 lignes : T1, T2, T3) faisant le lien entre l'Est et l'Ouest de l'espace urbain (mis en service en 2001 puis prolongé en 2007 puis 2008), supporte quant à lui plus de 30 % du trafic, il connaît depuis sa mise en service une croissance continue (+10 %/an).

Les autres lignes représentent 40 % du trafic avec la desserte des plateaux Est, des plateaux Nord, de la rive Gauche et du territoire elbeuvien qui pèsent sur la fréquentation du réseau.

Néanmoins, soumises aux aléas de la circulation et avec des fréquences de passage qui restent variables comparées aux lignes structurantes du réseau, leurs fiabilités sont impactées.

L'armature du réseau est organisée :

- sur le secteur urbain rouennais, en étoile autour du point de correspondance du théâtre des Arts (11 % des flux du réseau), limitant ainsi les possibilités de déplacements.

Cette organisation centralisée évolue progressivement vers un réseau maillé avec les travaux d'amélioration de la ligne 7 qui ont ainsi permis de créer de nouveaux lieux de correspondance dans la centralité.

- sur le secteur urbain elbeuvien, en faisceau autour de la Ville d'Elbeuf et en lien avec la Ville de Oissel, point de contact avec le secteur rouennais.



Pour **les lignes de dessertes périphériques**, la fréquentation a augmenté avec le renforcement des services mis en place.

Néanmoins le problème des espaces insuffisamment denses et les distances à parcourir handicapent la compétitivité des lignes.

Avec une fréquentation liée à la configuration géographique des zones desservies plutôt qu'à leur nombre d'habitants, le transport à la demande a quant à lui trouvé ses usagers avec une mobilité principalement orientée vers les points d'échanges (83 %) plutôt qu'en intra-zone (17 %).

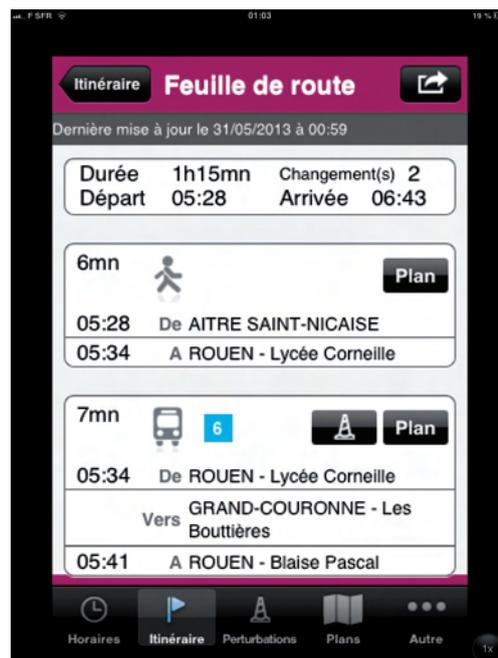
Concernant les utilisateurs des transports collectifs urbains, l'analyse de leurs profils témoigne d'une surreprésentation des usagers captifs au regard d'autres collectivités, avec une part importante des motifs études (36 %) et travail (18 %) au détriment des motifs loisirs (10 %) et achats (13 %).

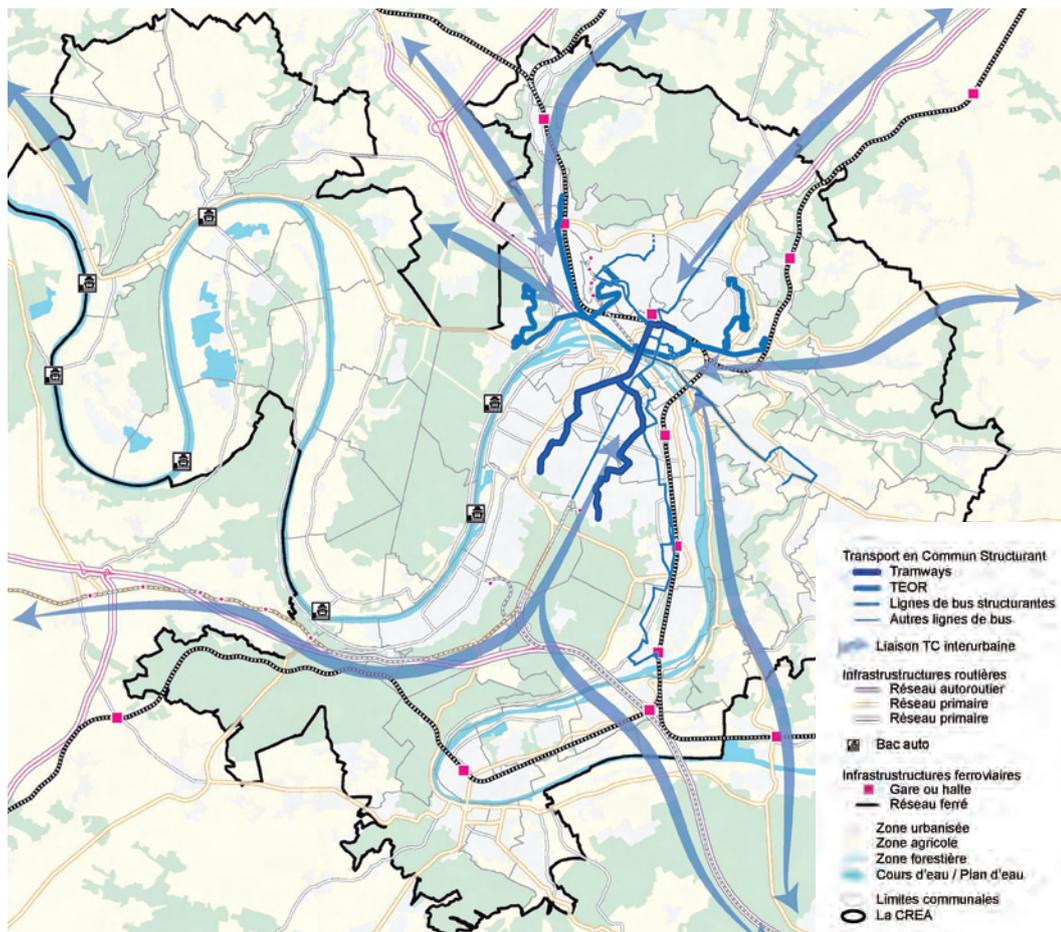
En 2012, les points durs sur l'itinéraire de la ligne 7 ont été traités afin de la rendre plus compétitive et plus attractive. Depuis, une hausse de fréquentation significative a été observée.

Afin de faciliter l'accès aux informations liées à ce nouveau réseau *Astuce*, un site internet unique est désormais en ligne ainsi qu'un site mobile ou encore une application pour smartphone.

Il apporte des informations en temps réel et permet aux voyageurs d'effectuer une recherche d'itinéraire, de consulter les horaires ou d'acheter leurs voyages en ligne.

Le 4 juillet 2011, la CREA lançait FILO'R, le nouveau service de transport sur un coup de fil. Il permet de mieux desservir en transports en commun les 50 000 habitants de 34 « petites » communes de la CREA.





LES TRANSPORTS COLLECTIFS DIFFICULTÉS / OPPORTUNITÉS

- Un développement radial des transports collectifs qui limite les possibilités de déplacement.
- Une surreprésentation d'une clientèle captive au regard d'autres collectivités.
- Un manque de valorisation de l'outil ferroviaire, malgré un maillage important, pour les déplacements de proximité.
- Un système ferroviaire à saturation.
- Une offre de transports collectifs urbains importante mais diffuse.
- Un réseau de bus à haut niveau de service, épine dorsale du réseau, en voie de saturation.
- Une offre de lignes interurbaines dense mais des temps de parcours trop longs pour représenter une réelle alternative à la voiture.

LES TRANSPORTS COLLECTIFS LES ENJEUX

- Assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain
- Faciliter la mobilité des périurbains
- Compétitivité des transports collectifs.*
- Développer l'usage des transports en commun : prendre en compte les facteurs d'attractivité
- Organisation des réseaux et des services de transports collectifs en adéquation avec les besoins des territoires.*
- Repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain
- Mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison

Le stationnement

L'offre communale

Avec un total de 0,25 places publiques par habitant et par emploi, l'offre de stationnement public en cœur d'agglomération est élevée (moyenne française : 0,13).

À Rouen

Afin de favoriser la vitalité socio-économique du centre-ville et d'encourager un transfert de la voiture vers les modes économes en énergie, la Ville de Rouen a mis en place un nouveau plan de stationnement en 2012 qui réorganise les secteurs réglementés et payants en deux zones (Courte durée / Moyenne durée) et marque un infléchissement du nombre de places gratuites. Par ailleurs, 8 zones de stationnement résidentiel ont été développées avec des forfaits journaliers et hebdomadaires. La ville comprend par ailleurs plusieurs parkings en ouvrage dont la majorité lui appartient.

Un bilan complet devra être réalisé à moyen terme sur les bénéfices de ce nouveau plan.

À Elbeuf

Deux zones de stationnement sur voirie sont réglementées et payantes (Courte durée / Moyenne durée).

Dans la majorité des autres communes de l'agglomération

L'offre est égale à la demande ce qui ne génère pas de problème de disponibilités des places. Néanmoins, deux situations de tension apparaissent :

- sur des espaces de stationnement à proximité des transports collectifs (Darnétal, Notre-Dame-de-Bondeville...);
- en périphérie de la Ville de Rouen.

En complément, le stationnement s'effectue aussi sur des parkings et garages privés. Cette offre est dimensionnée par les ratios imposés par les Plans Locaux d'Urbanisme dans le cadre des projets de construction.

Un levier au service d'une politique des déplacements

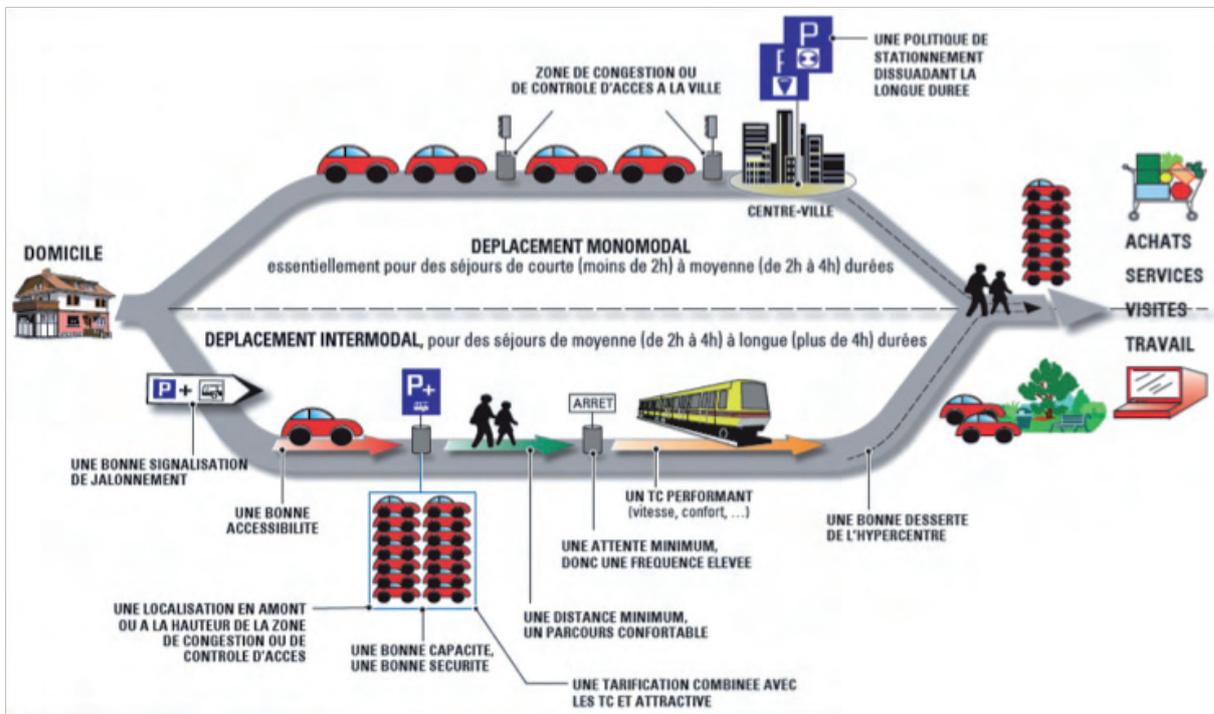
Par ailleurs, il existe un lien étroit entre l'efficacité d'une politique sur les transports collectifs et les stratégies locales de stationnement. En effet, un changement de mode de transport doit s'accompagner d'un gain de temps de parcours pour s'avérer attractif. La facilité de stationnement au lieu de destination couplée à l'absence d'une offre résidentielle diurne à un coût admissible pour le budget des ménages concourent à inciter les actifs à utiliser l'automobile pour leurs déplacements domicile-travail.

On peut ainsi distinguer différents usagers aux comportements contrastés :

- le résident fixe qui ne désire pas utiliser son véhicule ;
- le résident dynamique qui utilise son véhicule dans la journée ;
- le pendulaire fixe qui n'utilise pas son véhicule pendant le travail ;
- le pendulaire dynamique qui utilise souvent son véhicule pendant le travail ;
- le client, le visiteur diurne qui est concerné par le commerce, le tertiaire et les loisirs ;
- le client, le visiteur nocturne qui est essentiellement un consommateur de loisirs.

Les choix de répartition de l'offre entre les divers types d'usagers auront de fait une influence directe sur l'ensemble des caractéristiques de la mobilité, dont le report modal.

Il convient donc de hiérarchiser l'espace en favorisant ou dissuadant l'accès pour certaines catégories d'usager, dans un souci d'une utilisation rationnelle du territoire urbain et des infrastructures de transports collectifs.



LE STATIONNEMENT DIFFICULTÉS / OPPORTUNITÉS

- > La Ville de Rouen a mis en place une nouvelle politique de stationnement dont il conviendra d'évaluer les effets à moyen terme.
- > Un report des véhicules d'une commune à l'autre pour cause de coûts différents.
- > Des points de tension sur des espaces à proximité des transports collectifs.
- > La facilité de stationnement encourage l'utilisation de l'automobile et handicape le report modal.
- > Le stationnement de longue durée des migrants domicile-travail doit être réduit au profit du stationnement de courte durée lié aux activités économiques et du stationnement résidentiel.
- > Un enjeu pour une utilisation rationnelle de l'espace public urbain.

LE STATIONNEMENT LES ENJEUX

- > Assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain
 - > Faciliter la mobilité des périurbains
 - > Développer l'usage des transports en commun : prendre en compte les facteurs d'attractivité
- Repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain*
- > Mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison

Les infrastructures routières

L'agglomération se trouve sur deux axes européens : Nord-Sud / Est-Ouest.
Le territoire est doté d'un réseau routier dense, avec notamment plusieurs autoroutes :

- deux axes qui tangent l'agglomération rouennaise : l'A13 (permettant de relier l'agglomération rouennaise à Paris, au Havre et à Caen) et l'A29 (en provenance d'Amiens et en direction du Havre).
- deux axes qui convergent vers le cœur d'agglomération : l'A28 (assurant des liaisons vers Neufchâtel-en-Bray et Abbeville et vers Alençon et Le Mans) et l'A150/A151 (vers Le Havre et Dieppe).

Outre ces infrastructures autoroutières, le périmètre comprend des voiries structurantes nationales ou départementales.

Seine - Austreberthe

Les infrastructures constituent une armature de déplacement pour le territoire assurant les liens entre les pôles de vie du Trait et de Duclair et la zone d'attractivité de Barentin. Les bacs autos constituent un maillon essentiel du réseau viaire du territoire car seuls ces équipements permettent les liaisons entre les deux rives de la Seine (Eure, secteur rive gauche Rouen...).

Vallée du Cailly

La RD 6015 traversant la commune de Maromme permet l'irrigation de la vallée. Par ailleurs, elle constitue le seul bareau de liaison entre le Plateau Nord et le bassin d'austreberthe (Barentin) ainsi qu'entre les deux voies parallèles (RD 51/ RD 66 et D 6013/D 927) en fond de vallée. Ces axes constituent la structuration viaire de ce territoire.

Plateau Nord

Le maillage routier existant structure le secteur, permettant, entre autres, une bonne desserte de la commune d'Isneauville, en tant que pôle de vie.

Par ailleurs, en cas de fermeture du tunnel de la Grand Mare, les itinéraires de substitution traversent les communes de Bois-Guillaume, de Bihorel et de Rouen. Les caractéristiques de ces voiries ne sont pas adaptées au trafic concerné par cette déviation récurrente (traversées d'un trafic important dont 10 % de poids lourds dans des zones urbaines denses). De plus, la non adaptation des voies de substitution au tunnel de la Grand' Mare engendre un report de trafic sur des voiries connexes telles que la RD 928 entre Isneauville et Rouen.



Le projet de liaison A28-A13 et son barreau de raccordement, en désengorgeant le centre-ville de Rouen et en améliorant les liaisons entre Rouen et l'Eure, contribuent à l'amélioration de la qualité de vie dans le cœur de l'agglomération rouennaise, au développement urbain et à la dynamique économique régionale.

Lors du Comité de pilotage du 19 octobre 2012, le préfet de Région a proposé une variante préférentielle, pour la liaison A28-A13 incluant le raccordement vers Rouen. En application de la réglementation en vigueur, l'État doit préalablement présenter à la Commission nationale du débat public la situation du dossier, au regard des conclusions du débat public de 2005.

Nécessité reconnue par les acteurs institutionnels, le 6^e franchissement de la Seine à Rouen a été mis en service en 2008, poursuivant l'objectif de créer une liaison Nord-Sud à l'ouest de l'agglomération, afin :

- d'améliorer l'environnement urbain en déchargeant les quartiers ouest de l'agglomération d'un trafic important de transit et d'échange ;*
 - de fluidifier le trafic dans la traversée de l'agglomération ;*
 - de développer les activités économiques et favoriser les échanges interrégionaux.*
- Aujourd'hui, l'absence d'accès définitifs à cet ouvrage d'art ne lui permet pas de remplir sa pleine fonctionnalité.*

Rouen

Les boulevards de ceinture, les quais et les pénétrantes dessinent la structuration viaire de ce secteur. Les six franchissements de la Seine présents dans la Ville de Rouen sont regroupés au centre de l'agglomération. Néanmoins, les infrastructures de l'agglomération de Rouen ont été réalisées par section (rocade nord-est et tunnel de la Grand Mare, pont Mathilde, rocade Sud III, , pont Gustave Flaubert,...). Toutes ces infrastructures ont la particularité d'être interconnectées aux boulevards ceinturant le centre-ville. Cette situation concentre donc l'ensemble des flux d'échanges et de transit à proximité du centre-ville de Rouen.

Plateau Est

Les trois principales pénétrantes composées des RN 31, RD 6014 et RD 6015 constituent un réseau viaire drainant pour le territoire. En effet, elles supportent un important trafic de transit et d'échanges. La RD 6014 permet de relier le pôle de vie de Boos et le cœur de l'agglomération de Rouen. La RD 138 propose une alternative pour éviter le point noir de la place Saint Paul à Rouen.

Rive Gauche

Le réseau viaire de ce secteur est organisé autour de l'A13, la RD 418 et les deux pénétrantes, régulièrement saturées, que constituent la RN 338 et la RD 18E.

Elbeuf

Le réseau viaire dans le secteur est essentiellement structuré autour des infrastructures d'échanges que constituent les voies sur berges et des infrastructures de lien avec les autres territoires, tels que Louviers, le pays du Roumois...

Les flux entre les deux rives sont contraints par les deux ouvrages d'art qui permettent le franchissement de la Seine sur ce secteur.

Le réseau de voirie assure globalement une desserte relativement complète du territoire.

Pourtant, aucun contournement complet ou rocade de type périphérique ne permettent d'accueillir le trafic de transit et d'échange dans la zone urbaine et à proximité du centre-ville de Rouen.

Ainsi, les voiries traversant le cœur d'agglomération ont un trafic élevé (supérieur à 50 000 véhicules/jour) car elles supportent ces trafics de transit et d'échanges.

De ce fait, de nombreuses saturations aux heures de pointe des réseaux viaires sont observées avec une diffusion élevée du trafic sur des voies de desserte locale.

Les grands axes du réseau routier structurant de l'agglomération appartiennent à des multiples gestionnaires possédant chacun leur propre organisation avec des moyens différents. Le Département de Seine-Maritime et la Direction Interdépartementale des Rouen Nord-Ouest (DIRNO) possèdent les quatre principales voies pénétrantes. Le Grand Port

Maritime de Rouen dispose également d'avenues portuaires qui supportent un fort trafic de poids-lourds.

Quant à la Société des Autoroutes Paris-Normandie (SAPN), elle exploite les autoroutes qui tangentent et desservent l'agglomération au nord et au sud.

En raison de leur diversité, les acteurs présents sur le territoire ne disposent pas tous des mêmes moyens de gestion du trafic et d'intervention. De manière historique, les premiers équipements de gestion de trafic et d'information sont concentrés aux abords du tunnel de la Grand Mare. Plus récemment, la DIRNO a bénéficié de la mise en place d'équipements dynamiques (Panneaux à Messages Variables et caméras) au droit du pont Flaubert qui ont permis une augmentation importante et rapide des moyens de gestion de l'exploitant.

Toutefois, la moindre mesure de gestion du trafic à l'échelle de l'agglomération nécessite l'intervention coordonnée de plusieurs gestionnaires et limite donc les possibilités à la hauteur des moyens d'actions des gestionnaires les moins bien équipés.

LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DIFFICULTÉS / OPPORTUNITÉS

- > Les infrastructures de l'agglomération de Rouen ont été réalisées par section et ont la particularité d'être interconnectées aux boulevards du centre-ville.
- > Aucun contournement complet pouvant accueillir le trafic de transit n'a été mis en service à proximité de Rouen.
- > Les bacs autos constituent un maillon essentiel du réseau viaire du territoire.
- > En cœur d'agglomération, les voiries présentent des niveaux de trafic élevés.
- > En situation de saturation, le trafic se diffuse sur les voies de dessertes locales.
- > En raison de leur diversité, les acteurs présents sur le territoire ne disposent pas tous des mêmes moyens de gestion du trafic et d'intervention.

LES DÉPLACEMENTS INDIVIDUELS MOTORISÉS LES ENJEUX

- > Assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain
 - > Faciliter la mobilité des périurbains
 - > Développer l'usage des transports en commun : prendre en compte les facteurs d'attractivité
 - > Repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain
- Un usage structuré et hiérarchisé du réseau viaire par les véhicules individuels motorisés*
- > Mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison

« La vitesse pratiquée est un facteur de risque particulier dans la mesure où il est presque toujours présent dans une collision comme facteur d'occurrence et/ou facteur de gravité. En effet, indépendamment de la genèse de l'accident, la marge de réaction des conducteurs pour éviter le choc est déterminé par leurs vitesses. De plus la gravité de l'accident dépend étroitement de l'énergie de choc, donc des vitesses en jeu avant et au moment du choc ».

La sécurité routière en France-Bilan de l'année 2011 / La documentation Française

La sécurité des déplacements

Entre 2001 et 2011, le nombre d'accidents corporels sur le périmètre de la CREA a été divisé par 3, passant de 971 à 308. Tous les modes ont été concernés par cette diminution importante des accidents. Cette baisse s'est accompagnée d'un recul important du nombre de victimes en particulier chez les usagers automobile. Le nombre de tués a été divisé par 2 sur la même période.

Les 3/4 des accidents surviennent en milieu urbain. Générant plus de mouvements et d'interactions entre les flux, ces espaces sont susceptibles de créer plus de situations accidentogènes ce qui explique cette répartition, conforme au constat établi à l'échelle nationale. La commune de Rouen regroupe 28 % des accidents corporels de la CREA et l'ensemble des communes Rouen / Sotteville-lès-Rouen / Saint-Etienne-du-Rouvray / Grand-Couronne contient la moitié des accidents de la CREA.

Néanmoins, les accidents hors du milieu urbain sont marqués par une forte gravité (91 victimes graves pour 100 accidents). Cette situation peut trouver une explication dans les vitesses pratiquées qui sont plus fortes que dans le milieu urbain.

Plus exposés que les occupants d'une voiture, les usagers des 2 roues et les piétons sont les premières victimes de l'accidentologie (71% des accidents corporels). Les accidents avec un usager vulnérable sont souvent graves puisque 51 % de ces accidents génèrent une victime grave (tué ou blessé hospitalisé).

Des solutions existent pour améliorer la sécurité des déplacements en ville. En redonnant un caractère urbain à des espaces publics devenu trop routiers, en réduisant la vitesse des véhicules et en sécurisant les déplacements des modes actifs, le nombre d'accident peut diminuer.

LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS DIFFICULTÉS / OPPORTUNITÉS

- > Le nombre d'accidents corporels est en baisse.
- > Les accidents corporels surviennent majoritairement en milieu urbain mais hors agglomération, ils sont marqués par une forte gravité.
- > Les piétons et les cyclistes sont particulièrement touchés.
- > La vitesse pratiquée est un facteur de risque particulier.

LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS LES ENJEUX

- > Assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain
 - > Faciliter la mobilité des périurbains
 - > Développer l'usage des transports en commun : prendre en compte les facteurs d'attractivité
 - > Repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain
- Des aménagements qui permettent de sécuriser les usagers les plus vulnérables.*
- > Mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison

La CREA a redéfini sa politique en faveur du vélo en 2012 en infléchissant son action en faveur du développement de la pratique du vélo. Le soutien technique et financier au profit des communes est accentué, via un fonds de concours.

La CREA poursuit par ailleurs la réalisation du Plan CREA Vélo sur le territoire de l'ex-CAR ainsi que sur les pôles d'Elbeuf, de Duclair et du Trait, notamment dans le cadre de la mise en œuvre de la trame bleue.

Les modes actifs et le partage de l'espace public

Les vélos

En dehors de l'agglomération de Rouen et d'Elbeuf, les aménagements cyclables restent diffus. Pourtant le territoire est jugé attractif pour la pratique du vélo et attire de nombreux cyclistes le week-end, même si le relief et le climat constituent en certains points un frein à la pratique du vélo.

Dans les communes rurales et périurbaines, en dehors des axes structurants qui connaissent le trafic routier principal et des vitesses élevées, la pratique du vélo se fait sur des axes qui ne sont pas particulièrement aménagés à cet effet.

Dans l'agglomération sont aujourd'hui comptabilisés près de 200 km de voies cyclables.

Les stationnements vélos sont répartis sur la quasi-totalité du territoire avec une implantation dominante dans les établissements scolaires, les équipements sportifs, les commerces et les administrations. En complément, 7 parcs vélos fermés à proximité de lignes de transports collectifs sont à disposition des cyclistes sur le territoire de l'agglomération pour favoriser l'intermodalité.



Aménagement	km
Piste cyclable	89
Bande cyclable	40,4
Mixte piéton	36,5
Axe partagé	19,4
Voie piétonne	11,4
TOTAL	196,7

Dans le cadre de la modification du règlement d'aide relatif aux espaces publics en février 2013, la CREA a souhaité encourager une meilleure prise en compte des modes actifs dans les projets communaux de requalification des espaces publics et des grands axes d'agglomération. Aussi, elle a mis en place un fonds de concours afin d'encourager la prise en compte de cette dimension qualitative dans les projets portés par les communes. Cet appui financier permet de faciliter l'action des communes tout en veillant à l'homogénéité des types d'aménagement rencontrés, au service d'un espace public plus favorable aux modes alternatifs qu'au véhicule particulier.



Dans le domaine des services, deux offres de location complémentaires existent sur le territoire :

- **Le système VELO'R de la CREA** qui propose, en différents points du territoire (Rouen / Elbeuf / Duclair), la location de près de 600 vélos à assistance électrique, pliants ou classiques pour une durée allant de 1 jour à plusieurs mois ;
- **Le système CY'CLIC de la Ville de Rouen** qui permet une location en libre-service, de courte durée, de près de 250 vélos sur 21 stations réparties sur la commune.

Contrairement aux transports collectifs dont les raisons d'utilisation sont fondées sur des logiques de fonctionnalité, l'utilisation du vélo repose sur des raisons bien différentes. La santé est largement mise en avant (citée par 57% des sondés) devant l'écologie (citée par 19% des sondés).

La marche à pied

Mode de déplacement, très utilisé, il représente 26 % des déplacements. Les personnes interrogées marchent essentiellement pour les déplacements secondaires (24%). Seulement 5% des déplacements à pied sont effectués pour le motif domicile-travail.

Une très forte logique spatiale se dessine avec un modèle centre-périphérie presque parfait.

Des initiatives locales (extension plateaux piétonniers, projet de réappropriation par les piétons des quais bas rive gauche, aménagements de zones de rencontres, mise en place de pédibus, mise en accessibilité des espaces publics...) existent pour encourager et favoriser la pratique de la marche à pied sur l'espace public.

Néanmoins ces aménagements, fruits de logiques et d'initiatives locales, peuvent manquer de cohérence dans leur mise en œuvre à l'échelle de l'agglomération.

LES MODES ACTIFS ET LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC DIFFICULTÉS / OPPORTUNITÉS

- > Un faible usage du vélo.
- > Une très forte logique spatiale se dessine avec une pratique de la marche à pied forte en centralité urbaine (40 %) mais qui décroît progressivement sur les territoires périurbains (30 %) et ruraux (15 %).
- > Un réseau cyclable encore trop marqué par une insuffisance d'aménagements, de nombreuses discontinuités et la présence de segments non conformes à la réglementation.
- > Deux offres de location de vélos complémentaires existent sur le territoire.
- > Des initiatives locales pour encourager et favoriser la pratique de la marche à pied sur l'espace public.
- > Les aires piétonnes sont les mesures les plus visibles de partage de la voirie.
- > L'implantation des services dans la proximité et la densité favorisent l'usage des modes actifs.

LES MODES ACTIFS ET LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC LES ENJEUX

- > Assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain
- Une construction du tissu urbain qui favorise les déplacements de proximité.*
- > Faciliter la mobilité des périurbains
- > Développer l'usage des transports en commun : prendre en compte les facteurs d'attractivité
- > Repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain
- Un aménagement de l'espace public modulant la place accordée aux différents modes de déplacements, compte tenu du caractère des lieux.*
- > Mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison

Multimodalité entre deux lieux : les relier par des trajets empruntant des modes de transport différents.

La multimodalité se distingue de la notion d'intermodalité : terme pour envisager la combinaison de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

L'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un (ou plusieurs) passager(s) dans le but d'effectuer tout ou partie d'un trajet commun.

L'intermodalité et la multimodalité

La multimodalité

Un mode de transport est un outil au service d'un programme d'activité. De plus en plus les usagers adaptent leurs stratégies de déplacement en fonction de ce programme d'activité.

En proposant plusieurs options pour relier différents points du territoire, le concept de multimodalité va ainsi offrir la possibilité aux usagers, en fonction de leurs contraintes et de la pertinence des modes de transport, d'adopter une stratégie rationnelle de déplacement.

Que ce soit des outils qui se développent sur d'autres territoires ou des pratiques qui émergent à l'échelle locale, la question de multiplier les alternatives de déplacement se pose par-delà les solutions de mobilité traditionnelles.

Dans ces circonstances, plusieurs services ont ainsi été identifiés sur le territoire, à des stades de réflexion et d'appropriation variés.

Le covoiturage

Les Départements de Seine-Maritime et de l'Eure ont souhaité apporter une réponse pragmatique à cette pratique en plein essor. Cette réponse prend ainsi plusieurs formes :

- une plateforme commune web et web-mobile qui permet de mettre en relation les usagers,
- un schéma d'aménagement d'aires de covoiturage concerté entre la Région et les 2 Départements, avec une définition technique conjointe des équipements et de la conception générale des aires en Haute Normandie [Sur le territoire de la CREA, 1 aire réalisée (Les Essarts) et 3 aires en projet (Boos / Maison Brûlée / Tourville-la-Rivière)],
- la création de partenariats notamment dans le cadre des plans de mobilité pour inciter à la pratique.

« Le covoiturage se met en place très progressivement mais ce n'est pas qu'une vue de l'esprit ou un souhait que les élus peuvent avoir. Le covoiturage est déjà pratiqué. Nous avons posé la question : « Avez vous déjà pratiqué le covoiturage » ? À peu près un quart des personnes enquêtées a pratiqué le covoiturage et il ne s'agit pas de covoitureurs réguliers. Toutefois, si certains l'ont déjà pratiqué, peut-être la part de covoitureurs pourrait-elle s'accroître. Nous constatons que ce sont plutôt des hommes, plutôt de jeunes adultes qui pratiquent le covoiturage. Quand on pose la question de savoir pourquoi les individus ont covoituré, ce qui apparaît essentiellement, ce sont les facteurs humains. Les gens disent : « parce que je connaissais une personne, parce qu'on m'a fait une proposition de covoiturage, j'ai tenté ce moyen ». Ce ne sont pas les facteurs monétaires qui sont d'abord mis en avant. Le facteur matériel, c'est-à-dire l'organisation du covoiturage, n'est pas non plus ce qui oriente le plus le choix. Si on covoiture, c'est parce que l'on a une relation personnelle, on connaît des personnes ».

La mobilité des habitants des espaces périurbains-AURBSE

L'activité d'autopartage est définie par la mise en commun au profit d'utilisateurs abonnés d'une flotte de véhicules de transports terrestres à moteur. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée.

Avec ses premiers partenaires que sont Renault, ERDF, Schneider Electric, EDF et E. Leclerc, la CREA a signé la Charte CREA'VENIR qui fixe dix engagements concrets pour le développement d'un réseau cohérent et adapté aux besoins sur le territoire de la CREA (recenser les points de charges, assurer l'interopérabilité, mise en place d'un portail internet commun, rédaction d'un guide de l'utilisateur du véhicule électrique, sensibilisation du grand public...).

Par arrêté de modification de ses statuts en décembre 2011, la CREA a pris la compétence facultative : création, entretien et exploitation des infrastructures de charge nécessaire à l'usage des véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

L'autopartage

À Rouen un service embryonnaire (jusqu'à 4 voitures) a été assuré par Vinci (Okigo) mais ce dernier s'est retiré du marché rouennais en 2009.

Une étude a été conduite dans le cadre de l'élaboration du PDU afin d'interroger la mise en place d'un tel service sur le territoire de l'agglomération. L'opportunité de lancer un projet de cette nature dans le contexte financier actuel n'est pas apparue évidente. Néanmoins, cette étude a révélé, entre autre, les lieux potentiels d'implantation qui pourraient assurer la rentabilité du service : secteurs de densité d'habitat importante, très bien desservis par les TC, ainsi que des zones d'emplois spécifiques, des pôles générateurs de déplacement (gares, pôles d'échanges), des projets de quartiers visant une forte ambition d'éco-mobilité.

Les transports innovants

Des services alternatifs au transport collectif par la route sont plébiscités et il conviendra, sur la base d'études, de dépasser le côté « séduisant » pour interroger leur pertinence sur le territoire.

L'électromobilité

Aujourd'hui, 7 bornes de recharge sont opérationnelles sur l'espace public. La CREA s'est engagé dans un renouvellement volontariste en faveur du véhicule électrique du parc automobile de la communauté d'agglomération et un groupement de commandes a été mis en place avec les communes pour des achats mutualisés de véhicules électriques.

Les Plans de Déplacements Entreprises (P.D.E.)

Le P.D.E. est un cadre partenarial entre la CREA et des entreprises qui interrogent les pratiques de déplacement liées au travail.

Aussi, sur la base d'une convention, la CREA et les entreprises s'engagent réciproquement sur des mesures afin de favoriser l'usage de modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

La CREA a ainsi aujourd'hui contractualisé avec une trentaine d'entreprises et d'employeurs publics : Veolia Eau, EDF, Quille, Orange, La Poste...

La Communauté prend entre autre en charge 20 % de l'abonnement de transports en commun des salariés volontaires. À ce tarif réduit, il faut également retrancher la participation de l'employeur qui peut s'élever à 50%. La CREA, la CCI et l'association des commerçants et artisans de Rouen (ACAR - Vitrines de Rouen) ont conclu un plan de déplacements inter-entreprises concernant 252 entreprises, soit prêt de 1700 salariés.

L'intermodalité

« C'est parce que nous constatons que 9% des personnes que nous avons rencontrées disent déjà, régulièrement cette fois, combiner plusieurs modes de transport dans leurs déplacements les plus fréquents. Donc, il y a déjà un début de pratique. L'agglomération de Tours ne recense que 5% de personnes qui pratiquent le déplacement multimodal.

La voiture individuelle, toujours employée dans les combinaisons majeures, laisse penser qu'on ne peut pas se défaire totalement de la voiture, mais on peut peut-être, et on y reviendra, l'utiliser autrement, et ne pas l'utiliser systématiquement pratique

Il existe également une combinaison des modes avec le train car effectivement, nous avons sur notre territoire des lignes de train qui sont structurantes .»

La mobilité des habitants des espaces périurbains-AURBSE

► Combinaisons de modes : la multimodalité

Voiture - Transports collectifs urbains	31,7 %
Voiture - Train	10,1 %
Car - Transports collectifs urbains	7,4 %
Train - Transports collectifs urbains	7,2 %

Le traitement des points de rupture physique

Utiliser successivement deux ou plusieurs modes de transport au cours d'un trajet, les lieux de transition entre ces modes constituent des ruptures dans la chaîne de déplacement.

Les pôles d'échanges aux abords des gares

Un des moyens d'actions consiste ainsi à travailler sur les abords des gares afin:

- d'améliorer les échanges entre le train et les transports en commun urbains,
- de favoriser l'accès à pied et en vélo,
- de faciliter le stationnement,

Seules les gares d'Elbeuf-Saint-Aubin et de Oissel bénéficient de stationnements aménagés qui sont aujourd'hui à saturation.



Les parcs vélos

Réservés aux détenteurs d'un titre de transport, 7 parcs vélos fermés et sécurisés ont été implantés sur le territoire, à proximité des lignes de transports collectifs urbains structurantes. Ces stationnements sécurisés permettent de combiner vélo et transports en commun pour les trajets plus longs.

Un premier bilan de ce dispositif révèle une faible fréquentation de ces équipements.



Les parcs relais

Plus de 3000 places de stationnement sont aujourd'hui disponibles dans les 15 parkings relais que compte le territoire. Ils sont accessibles gratuitement pour les voyageurs du réseau ASTUCE détenteurs d'un titre de transport valide.

Connaissant des fréquentations variables en fonction de leur localisation, le retour d'expérience démontre que la lisibilité, l'accessibilité routière, la proximité d'une zone de congestion et le couplage avec une desserte en transports collectifs performants participent à leur attractivité.

Huit principaux bassins versants accueillent ainsi près de 50 000 personnes qui travaillent quotidiennement sur la commune de Rouen.

Dans ces bassins versants, les automobilistes situés en dehors du périmètre des transports urbains (PTU) sont particulièrement concernés par le rabattement sur des P+R aux portes de l'agglomération. Une solution de rabattement doit idéalement être offerte pour chacun de ces bassins versants, aisément accessible depuis l'infrastructure routière principale qui connecte le territoire au cœur de l'agglomération.

L'articulation des services organisés par les différentes Autorités Organisatrices des Transports (AOT)

L'information

Accessible depuis le portail www.atoumod.fr (web et mobile), le Système d'Information Multimodale (S.I.M.) permet depuis 2012 de consulter à la fois les horaires, le calculateur d'itinéraire et les plans des pôles d'échange. Il permet également de s'informer sur les perturbations éventuelles et sur l'accessibilité des réseaux pour les personnes à mobilité réduite.

La billetterie

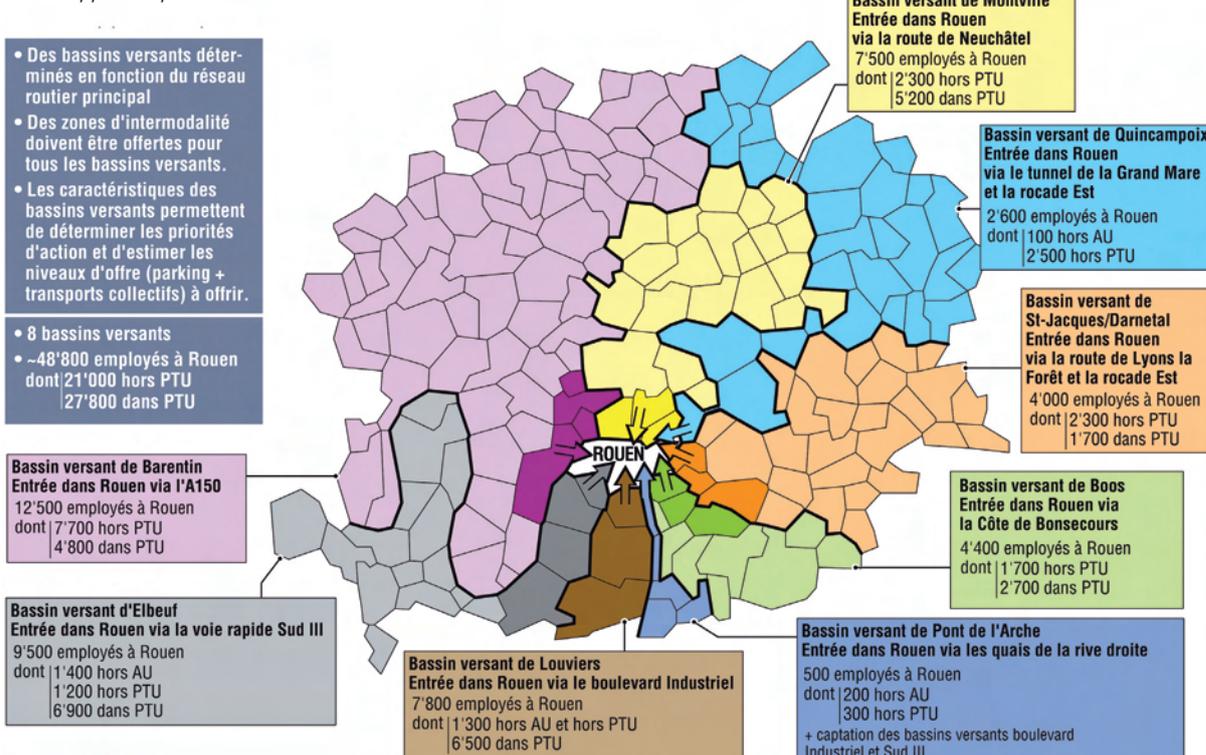
Depuis 2011, la carte Atoumod est en service sur le réseau TER (plus de 16 000 utilisateurs au 1er décembre 2011). Le déploiement à l'échelle des 15 réseaux de transports publics est prévu progressivement.

La tarification

Dans un premier temps, la carte Atoumod intégrera progressivement les titres de transports de chacun des réseaux partenaires. De manière plus ambitieuse, et sur la base d'une étude menée par la CREA, la mise en place d'une tarification multimodale zonale fait partie des propositions examinées.

En complément, un travail est aujourd'hui enclenché afin de permettre une meilleure articulation physique des services organisés par les différentes AOT

► Une approche par bassins versants



L'INTERMODALITÉ ET LA MULTIMODALITÉ DIFFICULTÉS / OPPORTUNITÉS

- > Des outils mis en place par les collectivités pour favoriser la pratique du covoiturage.
- > Un engagement fort de la CREA autour du développement du véhicule électrique.
- > Un début de pratique de l'intermodalité qui nécessite d'être accompagné.
- > ATOUMOD, à l'initiative de la Région, qui marque la volonté d'encourager les transports publics en Haute-Normandie.
- > Les abords des gares sont peu aménagés pour favoriser un report modal attractif vers le train.
- > Une faible fréquentation des parcs vélos.
- > Des solutions innovantes qui peuvent capter une nouvelle clientèle.
- > Des solutions innovantes qui peuvent capter une nouvelle clientèle.

L'INTERMODALITÉ ET LA MULTIMODALITÉ LES ENJEUX

- > Assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain
 - > Faciliter la mobilité des périurbains
- La possibilité d'utiliser autrement le véhicule particulier.*
- > Développer l'usage des transports en commun : prendre en compte les facteurs d'attractivité
- L'intégration et l'articulation progressive des différents modes de déplacement pour faciliter la combinaison des différentes pratiques*
- > Repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain
- Le développement et la diffusion des nouveaux services de mobilité pour multiplier les solutions alternatives à la voiture.*
- > Mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison



La mobilité et l'urbanisme

Périurbanisation et impact sur la mobilité

L'agglomération rouennaise constitue le principal pôle d'attractivité de la région Haute-Normandie. Les 70 communes composant l'agglomération comptaient, en 2009, 486 519 habitants et 230 708 emplois.

Alors que la plupart des centres urbains anciens connaissent des soldes migratoires négatifs (Vallée du Cailly, Secteur d'Elbeuf, Rive gauche, Le Trait), une démographie positive est observée depuis 40 ans dans les secteurs périurbains.

Les emplois quant à eux restent concentrés dans les parties urbaines, en particulier le long de l'axe de la Seine, le poids des pôles d'emplois historiques étant important : Rouen rassemble 80 000 emplois et la Rive gauche 56 000 emplois. Il est à noter également la part occupée par les pôles d'emplois plus récents

du plateau nord (25 000 emplois) et des plateaux est (14 000 emplois).

La concentration de l'emploi couplée à un desserrement de l'habitat contribue à une augmentation des distances de déplacements et à une dispersion des flux de mobilité. L'organisation de réseaux de transports collectifs classiques performants est donc rendue difficile par cette dispersion (en service rendu, en charge financière pour les budgets publics et en émissions de CO₂ par voyageur transporté).

La morphologie du territoire

La CREA est composé de 5 boucles formées par les méandres de la Seine.

Traversé par ce fleuve, le territoire est une alternance de vallées et de plateaux dessinés par les 4 affluents de la Seine (Cailly / Aubette / Robec / Austreberthe). Ce relief apporte des contraintes dans la manière de dessiner un système de transport et soulève les problématiques de franchissements.

En outre, le développement des grandes infrastructures routières qui ont accompagné le développement du territoire, constitue des coupures pour les modes alternatifs au véhicule particulier.

Les équipements structurants

De nombreux équipements et services sont localisés dans la ville centre : Rouen. Un équipement de rang supérieur sur 2 et 2 équipements de rang intermédiaire sur 5 se situent à Rouen (plus de 650 équipements et services de rang supérieur et près de 1200 de rang intermédiaire).

Dans tous les domaines de services à la population, la capitale normande se distingue. La Ville de Rouen, notamment avec l'hypercentre, reste le premier pôle commercial du territoire, concentrant près de la moitié des établissements commerciaux et plus d'un quart du chiffre d'affaires.

Dans le domaine de l'enseignement supérieur, les principaux équipements sont répartis entre Rouen (38%) et Mont-Saint-Aignan (23%).

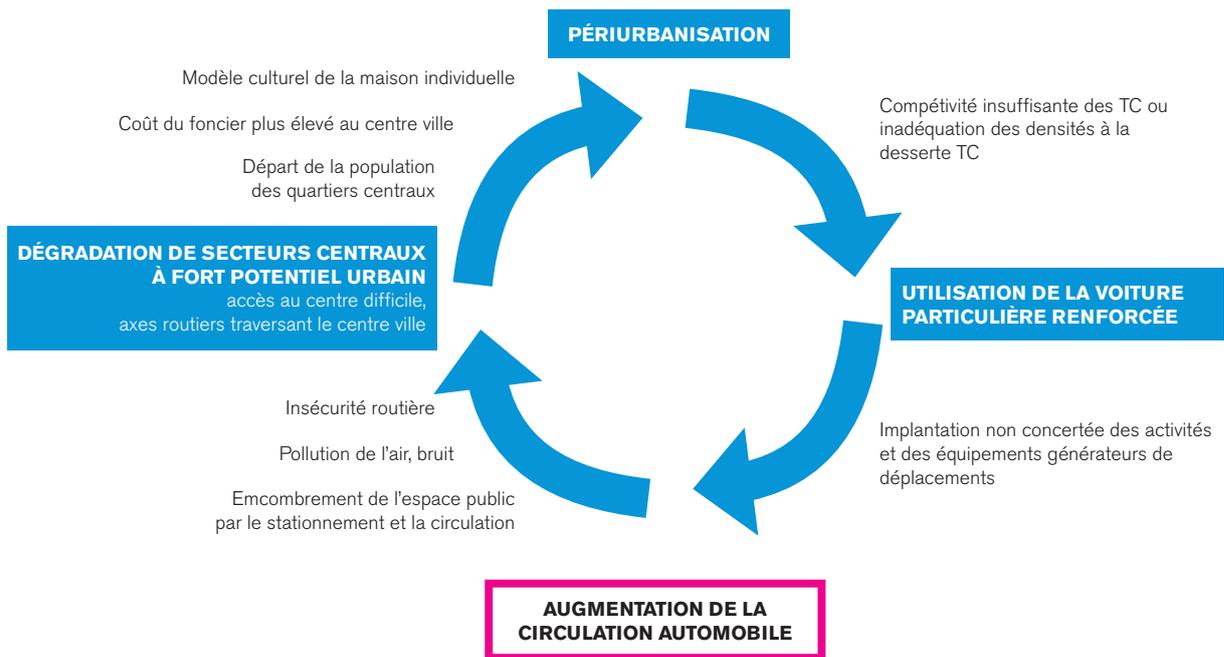
La centralité rouennaise a été confortée ces dernières années par l'implantation depuis 2001 de plusieurs grands équipements porteurs de rayonnement métropolitain dans le



centre de Rouen (faculté de Droit, école des Impôts, école d'infirmières, palais des Sports).

Ces équipements et services sont majoritairement bien desservis par les transports collectifs.

En revanche, certaines zones d'activités sont plutôt localisées à proximité de grands axes routiers ou portuaires dans des sites qui sont difficiles à desservir en transports collectifs et qui ne sont pas conçus pour la pratique des modes actifs.



LA MOBILITÉ ET L'URBANISME DIFFICULTÉS / OPPORTUNITÉS

- > Une dissociation entre commune d'emploi et commune de résidence.
- > La poursuite de l'étalement urbain.
- > Une couronne périurbaine dont l'attraction se renforce.
- > Une grande diversité de territoires.
- > Une insuffisance d'identification des impacts des déplacements résultant des choix de localisation des secteurs de développement.
- > Les règlements actuels concernant le stationnement pour les nouvelles constructions n'ont pas de base commune.
- > Un important stock de zones à urbaniser éloignées des axes de transports collectifs.

LA MOBILITÉ ET L'URBANISME LES ENJEUX

- > Assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain

Construire un développement du territoire articulé avec les lignes de force du système de mobilité.

- > Faciliter la mobilité des périurbains
- > Développer l'usage des transports en commun : prendre en compte les facteurs d'attractivité
- > Repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain
- > Mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison

La logistique et le transport de marchandises en ville



Les flux de trafic

Sans données complètes à ce jour, on peut néanmoins noter :

- d'une part, que l'agglomération échange beaucoup avec les territoires extérieurs ;
- d'autre part, que le transit représente 20% de l'ensemble des flux.

Ces constats posent nécessairement la double question de l'accessibilité des poids lourds à l'agglomération et des itinéraires de transit compte tenu du réseau d'infrastructures.

Les principaux itinéraires de l'agglomération supportant des trafics de poids lourds sont :

- l'A28-RN28 (tunnel de la Grand Mare)-Pont Mathilde-RD18E avec des trafics moyens oscillant entre 5 500 et 7 000 poids lourds par jour ;
- l'A150-Avenue du Mont Riboudet-Quai Ferdinand de Lesseps avec des trafics moyens oscillant entre 4 200 et 5 000 poids lourds par jour.

Bien qu'il n'y ait pas de corrélation directe entre les volumes de trafics mesurés sur les infrastructures et les zones qui la jouxtent, les comptages nous enseignent que les deux principaux pôles générateurs de trafics poids lourds de l'agglomération sont la zone industrielle de Sotteville-lès-Rouen / Saint Etienne du Rouvray et l'ensemble du complexe portuaire.

Bien que les secteurs du port et de Sotteville-Rouvray soient les deux principaux générateurs du territoire, il convient de noter que l'hypercentre de Rouen concentre à lui seul 1 mouvement de marchandises sur 5 de l'agglomération.

La ventilation des mouvements de marchandises par type de véhicules révèle que la majorité des mouvements, soit 59%, sont réalisés par des véhicules de petite taille inférieurs à 3,5 tonnes de PTAC.

Ceci étant dit, la part des véhicules de plus grande taille n'est pas négligeable, d'autant plus que ces véhicules sont susceptibles de venir livrer dans les secteurs denses de l'agglomération, y compris dans le centre-ville de Rouen.

Les pôles générateurs de trafic

Le Grand Port Maritime de Rouen

Il s'agit certainement de la principale singularité de l'agglomération rouennaise par rapport à ses consœurs françaises de même taille.

Le Grand Port Maritime de Rouen, a fortiori sa partie située dans l'agglomération rouennaise, est un important générateur de transport de marchandises.

Il est spécialisé dans les trafics de céréales, de produits agroalimentaires, des produits énergétiques raffinés et des marchandises diverses.



Principaux axes de la stratégie de développement

- Améliorer les accès maritimes du port pour pouvoir accueillir des navires de nouvelle génération.

(Le Port envisage un projet d'ampleur consistant à l'approfondissement du chenal, l'adaptation des infrastructures portuaires).

- Massifier et fluidifier les pré et post acheminements terrestres : objectif de croissance de 25 % par une augmentation significative du mode fluvial et modérée du mode ferroviaire, au détriment de la route.

Plus de $\frac{3}{4}$ des marchandises traitées sont des vrac solides (céréales, agroalimentaire, granulats, charbon, engrais) ou des vrac liquides (principalement des produits pétroliers).

Le Grand Port Maritime de Rouen est ainsi devenu le premier port européen pour l'exportation de céréales, premier port français pour l'agroalimentaire et l'agro-industrie, deuxième port français pour les produits pétroliers raffinés, premier port français pour le groupage-dégroupage des conteneurs sur l'axe nord-sud ainsi que le premier port français pour les produits papetiers et forestiers.

Emplois directs et indirects

20 600 salariés sur les zones d'emploi de Rouen et Lillebonne

Trafic maritime : 27,7 Mt (3400 navires)

Trafic fluvial : 5,6 Mt

Parts modales 2008 des pré et post acheminements terrestres sur l'ensemble du GPMR

- Ferroviaire : 9,8%

- Fluvial : 12%

- Routier : 66,3%

- Pipeline : 12,2%

Les trafics de pré/post-acheminements représentent 63 % du trafic routier de l'agglomération rouennaise. Ils représentent 9,5 millions de tonnes annuelles.

La zone industrielle Est

La zone industrielle Est s'étend de Rouen à Oissel, entre le fleuve et la voie ferrée. Elle constitue l'un des principaux pôles d'emplois de l'agglomération rouennaise.

Réunissant des entreprises industrielles, de services aux entreprises, et de logistique, cette zone d'activité rassemble sur près de 200 ha près de 200 entreprises.

Le centre-ville de Rouen

Le centre-ville est un important générateur de flux marchandises qui, selon l'exploitation Freturb réalisée par la CCI en 2007, représentent 6 000 livraisons/enlèvements par jour, soit près de 20% des déplacements marchandises de l'agglomération (hors flux achats), et 2 400 véhicules de marchandises/jour en circulation.

Ces déplacements sont essentiellement réalisés en véhicules de moins de 3,5t (65%) ou porteurs (30%). Les plus gros véhicules sont générés par les quelques importantes « locomotives » commerciales implantées dans le périmètre (Rive droite et centre commercial Saint-Sever).

La particularité du centre-ville est de concentrer, dans un périmètre contraint et dense, des flux de marchandises diffus (à destination d'une multitude de commerces) qui s'insèrent difficilement dans la mobilité générale et s'accordent mal avec le caractère remarquable de ce secteur (zone touristique, voies piétonnes, patrimoine historique).



Le Marché d'Intérêt National (M.I.N.)

Le MIN de Rouen représente 20 hectares de terrains en plein cœur de l'agglomération et accueille environ 50 entreprises. L'activité fruits et légumes, la mieux connue, représente environ 50% de l'activité totale du MIN et 100 000 tonnes/an. C'est un MIN dynamique qui a su conserver sa vocation à traiter les produits alimentaires frais et périssables et dont le rayonnement géographique est de l'ordre de 150 km.

L'usine de traitement des déchets

Le SMEDAR, créé en 1999, gère le traitement des déchets pour 10 intercommunalités dont l'agglomération de Rouen. Il fédère 164 communes, soit environ 600 000 habitants qui produisent 200 000 tonnes d'ordures ménagères par an. Ces déchets alimentent l'usine VESTA située en bord de Seine en aval de Rouen (rive gauche) à la limite entre les communes de Grand-Quevilly et Rouen. VESTA est le principal point de concentration des flux de déchets. L'usine VESTA engendre un trafic journalier de 350 poids lourds.



Les polarités commerciales

Le maillage commercial du territoire est fin, composé de 105 polarités commerciales qui couvrent l'ensemble des besoins des habitants, voire d'une population plus vaste, compte tenu de la diversité de l'offre et de l'envergure régionale de certains pôles commerciaux. La particularité du territoire est qu'un de ces pôles commerciaux majeurs, la zone commerciale de Barentin, est situé en dehors du périmètre de la CREA

Il s'avère que ces pôles sont d'importants générateurs de flux achats réalisés en voiture particulière (au moins 60 000 déplacements quotidiens en semaine vers ces pôles sont réalisés en voiture particulière), donc de flux marchandises puisque cette dimension est pleinement intégrée à la réflexion transport de marchandises en ville.

Les réglementations locales

Un recensement des arrêtés municipaux portant sur la circulation et le stationnement du transport de marchandises a été réalisé auprès d'un échantillon de communes qui composent la CREA.

77% des communes enquêtées ont des arrêtés réglementaires portant sur une rue, ce qui montre un traitement de la problématique marchandises au «cas par cas». Cette pratique peut engendrer certaines incohérences au niveau de la circulation générale des véhicules de transport de marchandises



à l'intérieur même d'une commune et rendre la réglementation peu lisible pour les conducteurs de véhicules de transport de marchandises.

Par ailleurs, 53% des communes possèdent une réglementation générale à l'échelle de la commune. 11 communes sur les 35 dont les arrêtés ont été analysés possèdent donc des réglementations à la fois à l'échelle de l'ensemble de la commune et à l'échelle d'une rue spécifique.

La réglementation du transport de marchandises porte sur la circulation, le stationnement des véhicules utilitaires, (dont les aires de livraison). 65% des arrêtés analysés traitent de la question de la circulation (thématique généralement la plus ancienne). 33% des arrêtés portent sur les arrêts et le stationnement des véhicules de transport de marchandises, dont 6% concernent les aires de livraison.

Par ailleurs, la question des marchandises est également traitée dans les arrêtés municipaux concernant la réglementation des zones piétonnes.

Pour réglementer le transport de marchandises, on utilise généralement des paramètres liés aux types de véhicules (que l'on accepte ou au contraire que l'on interdit dans un espace donné) ou des paramètres liés aux conditions d'accessibilité aux zones réglementées (horaire, vitesse, durée des arrêts...).

Les communes ont, pour 91% d'entre elles, des réglementations utilisant moins de 4 paramètres pour réglementer le transport de marchandises, ce qui peut limiter la complexité des réglementations marchandises.

Sur la CREA, comme dans la plupart des agglomérations françaises, toutes les communes utilisent le tonnage pour réglementer le type de véhicules de transport de marchandises.

Les plages horaires sont également pratiquées afin de limiter les accès à certaines zones. De même, le paramètre « durée des arrêts » est utilisé pour limiter les arrêts des véhicules utilitaires, le plus souvent sur les aires de livraison.

Enfin, les paramètres « hauteur, largeur » sont utilisés pour réglementer la circulation des véhicules en fonction des contraintes de certains ouvrages d'art (ponts, tunnels, ...).

Le paramètre « surface au sol » n'est pas utilisé actuellement sur le territoire de la CREA (c'est un paramètre qui s'est développé dans quelques grandes villes françaises telles que Paris, Lyon, Nice).

Bien que le paramètre tonnage soit celui utilisé par toutes les communes enquêtées, cela ne veut pas dire pour autant que les réglementations transport de marchandises soient harmonisées et cohérentes sur l'ensemble du territoire grâce à l'utilisation d'un paramètre commun. Ainsi, un quart des communes enquêtées possèdent au minimum 3 seuils de tonnages différents. 11 seuils différents ont été recensés sur le territoire de l'agglomération. Relevons tout de même que le seuil de 3,5 tonnes est utilisé par quasiment toutes les communes.

Les transports exceptionnels

Au niveau du département, l'arrêté préfectoral du 10 juillet 2006 fixe les modalités pratiques à respecter pour le déplacement des transports exceptionnels.

Les ports du Havre et de Rouen, les centrales nucléaires de Paluel et Penly ainsi que l'industrie lourde locale font que les transports exceptionnels sont une activité sur le

plan économique et social (1118 arrêtés délivrés au départ de Seine-Maritime en 2010). La Seine-Maritime est également le point de passage ou le point d'arrivée de nombreux transports exceptionnels (1686 avis délivrés pour le transit ou l'arrivée dans le département).

Un centre routier

Seul équipement de l'agglomération de ce type, le centre routier est aujourd'hui saturé. Sa gestion est confiée à un syndicat mixte comprenant les villes de Rouen, de Grand-Quevilly et la CCI de Rouen.

Cette saturation engendre du stationnement générant des problèmes de sécurité et de dégradation autour de l'équipement.

La logistique

La logistique est au cœur des enjeux géo-stratégiques de la Haute-Normandie et des ensembles métropolitains de son territoire.

Référentiel logistique / Séminaire Diagnostic-Enjeux [AURBSE]

« L'arc Nord-Ouest, façade communicante entre l'Europe et le monde

Cet arc géographique s'étend de la frontière belge à l'estuaire de la Loire. Ce territoire très puissant (45% de la population et de la valeur ajoutée industrielle de la France) révèle des complémentarités fonctionnelles et des intérêts convergents :

- le positionnement de plusieurs ports de pleine mer en tête du Rail Manche, premier corridor mondial de trafic maritime,*
- l'ouverture sur le continent européen qui bénéficie ou bénéficiera d'infrastructures de plus en plus importantes, Axe Est-Ouest du RTE-T (Réseau TransEuropéen-Transports),*
- un réseau reliant (ou en capacité de relier) plusieurs capitales européennes, notamment de rang mondial, entre elles (Paris, Londres, Amsterdam) et leur bassin de population respectif. Cependant, il n'est jamais apparu comme un objet d'aménagement du territoire. »*

« Des infrastructures fluviales et ferrées anciennes

Les politiques d'aménagement du territoire ont positionné l'Île-de-France comme nœud central des grandes infrastructures routières et ferrées. Pour cette dernière, les investissements ont toujours été réalisés sur de grandes radiales visant à « désenclaver » les territoires en les reliant à Paris. Les territoires déjà dotés de ces infrastructures –même vieillissantes– n'ont vu que très rarement la modernisation des réseaux nationaux. C'est particulièrement le cas du réseau ferroviaire normand.

Dans le même temps, les grandes liaisons autoroutières s'amélioraient, notamment entre le Nord et le Sud de l'Europe via l'A29 et l'A84, par les aménagements successifs de l'A13, ou encore par les grands contournements en Île-de-France. L'investissement quasi exclusif sur l'infrastructure routière a limité dans le temps l'utilisation des grands réseaux de transports massifiés que sont le fleuve et le réseau ferroviaire.

Pour le développement portuaire et industriel, et pour leur inscription dans un modèle soutenable, cette situation est source d'inquiétudes.

Les interfaces modales sont trop limitées. En conséquence, le rayonnement économique des ports et l'hinterland économique s'en trouvent réduits ».

Référentiel logistique / Séminaire Diagnostic-Enjeux [AURBSE]

L'axe Seine, territoire de vie à la recherche d'une cohérence d'ensemble

« C'est un axe de développement ancien au fort caractère industriel et logistique. Sa cohérence globale s'est heurtée à la répartition des bassins économiques au gré de la Seine et de ses affluents. Avec ses deux ports, leurs nombreuses plateformes d'une part, et ses infrastructures existantes ou en développement d'autre part, il est la principale porte d'entrée mondiale (gateway) de l'Île-de-France, première région économique européenne.

Il est l'objet d'une démarche d'aménagement et de développement importante (axe Seine) liée au devenir de Paris et à son élévation au rang de « ville monde » (Grand Paris). »

Séance plénière : Synthèse des ateliers

Référentiel logistique / Séminaire Diagnostic-Enjeux [AURBSE]

« **Le thème de la gouvernance** est le premier thème à apparaître. Il se décline à différents niveaux dans chaque atelier thématique : dans la programmation et l'usage des infrastructures, la localisation des industries, l'aménagement des plateformes, la définition des politiques de transport des marchandises en ville, la politique foncière... Le constat est clair : des acteurs multiples et des mondes politique et économique qui semblent avoir des difficultés à communiquer et à se connaître. Il en résulte des incompréhensions mutuelles sur les stratégies développées par chacun et leurs temporalités différentes, ce qui handicape l'émergence d'une stratégie globale.

Le thème de l'observation et du partage de l'information est le corollaire de la gouvernance. Sa mise en exergue traduit l'absence de connaissances globales sur les rôles et les responsabilités des acteurs, l'évolution des besoins d'infrastructures, de foncier, des modes de fonctionnement des collectivités et des entreprises. Par ailleurs, ce déficit rend difficile la formulation de réponses pertinentes et plus généralement la promotion de l'activité dans, et en dehors, de l'espace métropolitain.

Le thème de l'aménagement est également structurant. Il fait référence aux difficultés de cohabitation entre les fonctions urbaines mixtes, l'environnement et les activités économiques, notamment industrielles et logistiques. Il renvoie aux problèmes d'acceptabilité, de proximité, de risque et d'image « passéiste » présente dans l'inconscient collectif. Pourtant des atouts sont présents : foncier (re)-mobilisable, dynamisme du port, industries, bassins de production et de consommation, pôles de compétitivité et d'excellence.

Le thème des infrastructures est transversal aux ateliers. S'il fait le lien entre les thèmes de la gouvernance et de l'aménagement, il porte des constats particuliers. Tous partagent l'idée que, désormais, la congestion résulte d'une carence de renouvellement et de développement des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales. Cela pénalise la performance économique d'un territoire pourtant bien positionné et fait peser un risque sur les activités portuaires. Globalement, l'absence de cohérence multimodale, de logiques d'optimisation et de maillage du réseau global de déplacement est constatée.

Le thème de l'innovation est incontournable. La présence de formations, de recherches, de pôles compétitivité et d'excellence ainsi que d'expériences innovantes, est un atout. Mais celui-ci doit être plus valorisé. »

LA LOGISTIQUE ET LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE
DIFFICULTÉS / OPPORTUNITÉS

- > Une agglomération qui échange beaucoup avec les territoires extérieurs.
- > Le Grand Port Maritime de Rouen, les zones industrielles de Sotteville-lès-Rouen/Saint-Etienne-du-Rouvray et l'hyper-centre de Rouen : les principaux pôles générateurs de trafic.
- > Un mode de fonctionnement orienté vers le système routier.
- > Des réglementations locales peu harmonisées et peu adaptées.
- > Les transports exceptionnels pèsent sur le plan économique et social.
- > Des infrastructures fluviales et ferrées vétustes.
- > La logistique est au cœur des enjeux géostratégiques de la Haute-Normandie.
- > Des expériences innovantes déjà menées.
- > Rouen au cœur des itinéraires poids-lourds.
- > Des réglementations peu harmonisées et peu adaptées.

LA LOGISTIQUE ET LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE
LES ENJEUX

- > Assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain
- > Faciliter la mobilité des périurbains
- > Développer l'usage des transports en commun : prendre en compte les facteurs d'attractivité
- > Repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain
- > Mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison

Une stratégie logistique pour minimiser les impacts environnementaux et favoriser le développement économique du territoire.

LE PROJET DE TERRITOIRE : LA CREA, DEMAIN 2030

LES ÉCHELLES DE LA MOBILITÉ

Le PDU de la CREA s'inscrit dans la démarche territoriale du SCOT en cours d'élaboration, qui affiche les ambitions de développement de l'agglomération pour les vingt ans à venir, tout en inscrivant ce territoire dans le contexte du bassin de la Seine et de l'axe Paris-Rouen-Le Havre.

Le SCOT, véritable projet de territoire pour l'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe, propose 3 échelles de réflexion :

- l'échelle métropolitaine ;
- l'échelle de l'agglomération ;
- l'échelle de la proximité.

La réflexion sur ces trois échelles permet d'identifier des leviers d'action spécifiques et adaptés à l'espace considéré. La mobilité ne se traite pas de la même manière au sein d'un quartier, d'un bourg ou d'une région ; la question posée est celle de la zone de pertinence de chaque mode ou service de déplacement.

L'échelle métropolitaine est celle de l'inscription stratégique dans le bassin de la Seine, tenant compte de son rayonnement à l'échelle nationale voire internationale.



Rouen est située au carrefour d'importants axes de communication, le plus ancien étant le fleuve.

Aujourd'hui, l'axe Seine Paris-Rouen-Le Havre est à nouveau au cœur de différents projets de gouvernance et d'infrastructures, en premier lieu desquels la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (L.N.P.N.) qui réduira les temps de parcours entre la région capitale et l'aval du fleuve et permettra une amélioration des déplacements du quotidien à l'intérieur de l'axe Seine. C'est aussi l'échelle stratégique du développement économique à long terme de l'agglomération capitale de Haute Normandie.

Créé en mars 2012, le pôle métropolitain CREA-Seine Eure a pour objectifs de permettre de renforcer la dynamique de projet et les coopérations en termes de développement économique, de tourisme et de projets relatifs à la mobilité sur un territoire regroupant la CREA et la CASE.

L'échelle de l'agglomération correspond strictement au territoire de la CREA. C'est l'échelle à laquelle la Communauté d'agglomération a toute légitimité pour agir sur l'aménagement du territoire en général et sur la mobilité en particulier. L'important potentiel foncier permettra de reconstruire la ville sur la ville et d'associer de manière très étroite l'urbanisme et les déplacements, grâce à une intensification urbaine dans les grandes centralités, en conjuguant habitat, commerce, emploi, services à la population et infrastructures de transport. La desserte des grands projets (l'ensemble de projets regroupés sous l'appellation Seine Cité, le grand projet de développement économique Seine Sud) par les transports collectifs et l'arrivée de la nouvelle gare d'agglomération à Saint-Sever sont au cœur de cette démarche.

Les démarches lancées à l'échelle de la CREA dépendent pour partie d'actions plus vastes : les actions portant sur le trafic de transit à grande distance ne joueront à plein que lorsque le contournement Est sera réalisé. En revanche, il est tout à fait envisageable de définir des itinéraires à l'intérieur du périmètre de la CREA pour les déplacements de transit entre communes ou entre quartiers, grâce à des mesures sur les sens de circulation et les zones 30 dans les quartiers, au jalonnement, à l'information dynamique...

C'est aussi l'échelle des transports urbains qui structurent l'aménagement de l'espace, tant dans les grands projets urbains que dans l'organisation de l'armature territoriale par des centralités secondaires ou des pôles urbains.

Ainsi, prendre en compte l'échelle de l'agglomération, c'est raisonner en « grandes mailles », quel que soit le thème traité : c'est définir les grands itinéraires des lignes de transport à haut niveau de service, de bus, de déplacements en voiture et de stationnement, et une stratégie multimodale qui soit fonctionnelle et cohérente en termes de zones de pertinence des différents modes de déplacements.

Enfin, **l'échelle de la proximité** est celle de la vie quotidienne des habitants des communes de l'agglomération. Elle concerne l'organisation fine des quartiers en termes de formes urbaines et de maillage piéton et cyclable, du stationnement dans les quartiers résidentiels et près des équipements générateurs de déplacement (emploi, commerces, activité, équipements publics...).

DES TERRITOIRES INTERDÉPENDANTS, CONTRASTÉS ET AUX BESOINS DIFFÉRENCIÉS

S'ils sont très contrastés par leurs caractéristiques urbaines, les différents secteurs composant le territoire de la CREA n'en sont pas moins interdépendants.

Ainsi, le PDU doit s'attacher à offrir des solutions de déplacements pour les déplacements internes à chaque type de territoire, mais aussi reliant les différents secteurs de la CREA. Les déplacements dans les cœurs d'agglomération, les espaces urbains, les pôles de vie et les bourgs et villages ne peuvent en effet être traités isolément mais font l'objet d'une vision globale des déplacements dans l'agglomération, intégrant les particularités et les besoins propres à chaque type d'espace.

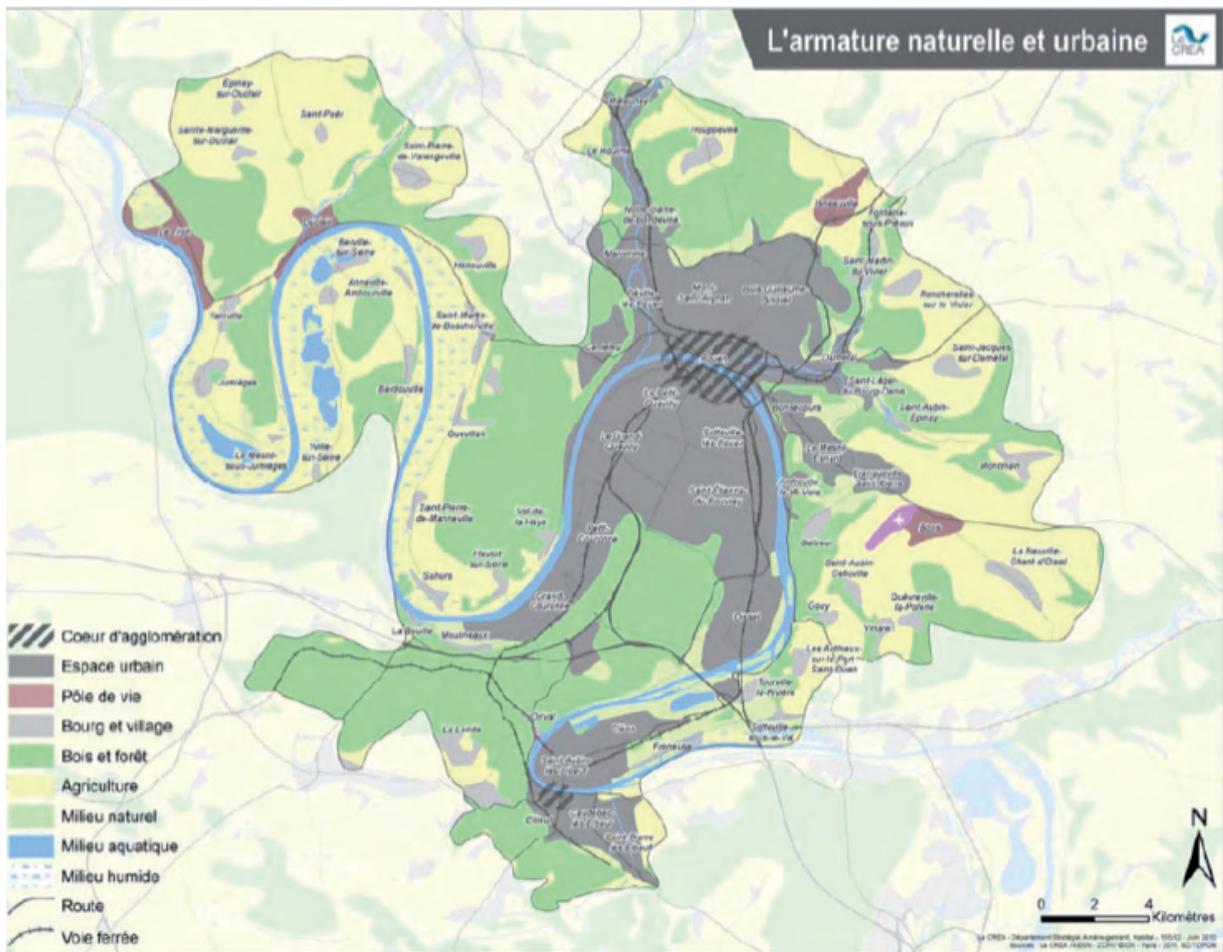
Les cœurs d'agglomération

Cœurs historiques de la Communauté d'agglomération, les centres de Rouen et d'Elbeuf ainsi que les quartiers alentour sont les lieux où l'intensité urbaine est la plus forte, et donc les lieux les plus propices à des déplacements courts et nombreux. Ils sont aussi parmi les secteurs de l'agglomération qui génèrent le plus de déplacements depuis l'ensemble de l'agglomération. Dans le cas du cœur de Rouen, il s'agit également du cœur du réseau de transports collectifs.

Le SCOT pérennise le caractère hautement stratégique et structurant de ces espaces. C'est là que s'implanteront les grands équipements et que seront priorités les efforts de renouvellement urbain et de densification urbaine.

Pour les déplacements en interne, mais aussi en lien avec les autres territoires, le PDU se fixe pour objectif de faire reculer l'usage de la voiture, de faire progresser l'usage des modes actifs et des transports collectifs, à l'intérieur des cœurs d'agglomérations comme en lien avec les autres secteurs de la CREA.

La densité des réseaux croisée aux caractéristiques des déplacements sur ce type d'espace justifient de tels objectifs. Néanmoins, les notions de compétitivité des transports collectifs et de praticabilité des espaces publics pour les modes actifs devront être inscrites au cœur de raisonnement pour offrir une alternative crédible aux véhicules particuliers, qui restent aujourd'hui fortement utilisés sur de courtes distances.



Les espaces urbains

Tissus urbains continus autour des cœurs d'agglomération, les « espaces urbains » sont moins denses et moins mixtes que les précédents. Ils sont néanmoins bâtis en continu, et accueillent des fonctions urbaines variées de logement, commerce, d'activités tertiaires et artisanales.

Leur développement se conçoit en complémentarité avec les cœurs d'agglomération, que ce soit en renouvellement urbain (pour l'habitat notamment, afin de participer à la dynamique démographique de l'agglomération) ou à travers des nouveaux secteurs d'urbanisation qui devront respecter un souci de gestion économe de l'espace (densité, efficacité foncière, formes urbaines) tant pour l'habitat que pour les activités économiques.

Le PDU de la CREA préconise de mettre l'accent sur les transports collectifs et les modes actifs pour les déplacements à l'intérieur des espaces urbains. En revanche, la marche n'est plus pertinente pour les déplacements vers les autres secteurs considérant les distances de déplacement.

Par ailleurs, la répartition des flux depuis ces secteurs ne permet pas d'apporter une alternative compétitive à l'usage du véhicule particulier pour l'ensemble des déplacements. Ainsi, la notion d'intermodalité prend tout son sens, à cette échelle, afin de favoriser une utilisation plus rationnelle du véhicule particulier et d'assurer une meilleure articulation entre les différents réseaux de transport collectif.

Les pôles de vie

Les pôles de vie constituent les centralités urbaines structurant l'espace rural alentour. Elles jouent le rôle de point d'appui du développement de ces secteurs et de pôle relais pour les déplacements, l'accès aux commerces, à l'emploi, aux soins, aux loisirs... Le SCOT de la CREA identifie 4 pôles de ce type : Le Trait, Duclair, Boos et Isneauville. Le PDU vise donc à maintenir et à faire progresser la marche dans ces espaces, à rendre plus performant l'usage des transports collectifs et à rationaliser l'usage de la voiture. La mise en place d'une desserte en transports collectifs performante vers les cœurs d'agglomérations et les espaces urbains, conjuguée au développement de l'intermodalité, devrait être de nature à atteindre ces objectifs. Le PDU préconise donc pour ces espaces d'orienter les automobilistes vers des points de rabattement sur des lignes structurantes de transports collectifs. Le transport à la demande (service FILO'R) est l'une des clés du report modal à l'échelle de ces espaces. Les pôles de vie sont ainsi des lieux de rabattement du transport à la demande, soit pour accéder aux centres bourgs et à leurs services depuis les espaces environnants, soit pour accéder aux transports collectifs permettant ainsi de se rendre dans les cœurs d'agglomération et dans les espaces urbains.

Les bourgs et villages

Ces espaces ruraux, essentiellement résidentiels, sont amenés à connaître un développement urbain modéré. Cette disposition du SCOT de la CREA vise tant à modérer la consommation d'espace agricole et naturel qu'à limiter les besoins de déplacements.

L'enjeu porte particulièrement sur l'intermodalité et un usage collectif des véhicules particuliers.

► Degré de pertinence des modes de déplacements fonction de l'armature naturelle et urbaine de la CREA

LES CŒURS D'AGGLOMÉRATION				
Les déplacements de proximité				
Marche à pied	Vélo	Autres transports collectifs	Voiture particulière	Transports en commun urbains
++	++	-	--	++
Les déplacements éloignés				
Marche à pied	Vélo	Autres transports collectifs	Voiture particulière	Transports en commun urbains
--	+	++	-	++

LES ESPACES URBAINS				
Les déplacements de proximité				
Marche à pied	Vélo	Autres transports collectifs	Voiture particulière	Transports en commun urbains
++	++	-	--	++
Les déplacements éloignés				
Marche à pied	Vélo	Autres transports collectifs	Voiture particulière	Transports en commun urbains
--	+	++	+	++

LES PÔLES DE VIE				
Les déplacements de proximité				
Marche à pied	Vélo	Autres transports collectifs	Voiture particulière	Transports en commun urbains
+	+	--	-	+
Les déplacements éloignés				
Marche à pied	Vélo	Autres transports collectifs	Voiture particulière	Transports en commun urbains
--	-	+	++	+

LES BOURGS ET VILLAGES				
Les déplacements de proximité				
Marche à pied	Vélo	Autres transports collectifs	Voiture particulière	Transports en commun urbains
+	+	--	-	+
Les déplacements éloignés				
Marche à pied	Vélo	Autres transports collectifs	Voiture particulière	Transports en commun urbains
--	--	+	++	+

► ++ : Très fort / + : Fort / - : Faible / -- : Très faible

LE PLAN D' ACTIONS

Compléter et organiser les réseaux de déplacements..... 67

Fiche Action 1 : poursuivre le développement des infrastructures de déplacements.....68

Action A : poursuivre l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire à l'échelle locale, régionale et nationale.....68

Action B : développer le réseau de transport à haut niveau de service (THNS).....70

Action C : achever la constitution du maillage routier de l'agglomération72

Fiche Action 2 : favoriser l'intermodalité..... 74

Action A : conforter les points de correspondance du réseau de transport en commun urbain (TCU).....74

Action B : développer les fonctions d'échanges aux abords des gares75

Action C : déployer un réseau de parcs relais et de parcs relais de proximité.....75

Action D : coordonner les services des différentes autorités organisatrices des transports (AOT).....76

Fiche Action 3 : améliorer les performances du réseau de transports collectifs existant..... 78

Action A : renforcer la hiérarchisation et la lisibilité de l'architecture du réseau de transport en commun urbain (TCU).....78

Action B : améliorer les conditions de transports urbains en commun (TCU) sur des axes prioritaires78

Action C : expérimenter une diversification des énergies pour les transports collectifs79

Action D : mettre en œuvre le schéma directeur d'accessibilité.....79

Action E : poursuivre la démarche de suivi qualité79

Action F : étudier les modalités de desserte de ces zones d'activité.....80

Fiche Action 4 : adapter l'offre collective de transport a l'echelle peri-urbaine 82

Action A : étudier les liaisons à haut niveau de service.....82

Action B : conforter le service de transport à la demande.....83

Action C : réfléchir a l'organisation de la mobilité à l'échelle du grand territoire.....83

Aménager un territoire moins consommateur en énergie et moins dépendant de la voiture particulière 85

Fiche Action 5 : favoriser l'intensification urbaine le long des axes de transports collectifs structurants existants et futurs.....86

Action A : organiser le stationnement prive dans les plans locaux d'urbanisme (PLU).....86

Action B : favoriser dans les plans locaux d'urbanisme (PLU.) une urbanisation prioritaire le long des axes de transports collectifs structurants87

Fiche Action 6 : promouvoir un aménagement du territoire favorisant la sobriété énergétique dans les déplacements88

Action A : anticiper la cohérence entre l'aménagement du territoire et la desserte du transport en commun88

Action B : prioriser les opérations de logement à programmer en fonction de criteres d'accessibilité dans le cadre du programme local de l'habitat (p.l.h.)88

Action C : tendre vers une préservation raisonnée des emprises ferroviaires88

Faire évoluer les comportements..... 91

Fiche Action 7 : favoriser la pratique de nouvelles formes de mobilité92

Action A : étudier les modes de transports nnovants.....92

Action B : développer une pratique collectivité du véhicule particulier.....92

Action C : favoriser le développement de l'électromobilité.....93

Fiche Action 8 : fédérer les acteurs autour d'une prise de conscience de l'environnement94

Action A : éduquer, informer, sensibiliser, communiquer.....94

Action B : développer les plans de mobilité.....95

Structurer un meilleur partage de l'espace public.....	97
Fiche Action 9 : optimiser la place de la voiture sur la voirie et l'espace public.....	98
Action A : mettre en place un système de gestion dynamique de trafic et d'aide aux déplacements	98
Action B : organiser la circulation sur la base d'une hiérarchisation du réseau viaire	99
Action C : coordonner les stratégies de stationnement communales	100
Fiche Action 10 : développer l'usage du vélo.....	102
Action A : accélérer la politique d'aménagement cyclable	102
Action B : élaborer et déployer un plan de jalonnement des itinéraires cyclables	102
Action C : conforter le système de location des vélos	103
Action D : organiser le stationnement des vélos sur l'espace public	103
Fiche Action 11 : affirmer la place des modes actifs sur l'espace public	104
Action A : définir une charte des bonnes pratiques visant à consolider la place du piéton dans l'espace public	104
Action B : améliorer la mobilité durable par une requalification des espaces publics et des grands axes de l'agglomération	104
Une organisation de la chaîne de transport de marchandises plus respectueuse de l'environnement.....	107
Fiche Action 12 : organiser et rationaliser le transport de marchandises en ville	108
Action A : pérenniser le groupe de travail marchandises en ville (g.t.m.v.)	108
Action B : mettre en place une charte des bonnes pratiques sur les livraisons de marchandises en ville	108
Action C : intégrer la problématique des livraisons de marchandises en ville en amont	109
dans tous les projets urbains	109
Fiche Action 13 : renforcer l'attractivité logistique du territoire	110
Action A : réfléchir à une stratégie logistique	110
Action B : valoriser les alternatives au transport routier de marchandises	110
Évaluer et suivre le PDU.	113
Fiche Action 14 : poursuivre l'amélioration des connaissances liées à la mobilité	114
Action A : réaliser une enquête ménages déplacements	114
Action B : poursuivre l'observation des déplacements sur la crea (OSCAR)	114
Action C : établir un compte déplacement.....	115
Action D : effectuer une enquête cordon.....	115
Fiche Action 15 : adapter les politiques de déplacements en fonction du suivi et de l'évaluation du PDU.....	116
Action A : mettre en place les instances de suivi et d'évaluation.....	116
Action B : évaluer le PDU.....	116



COMPLÈTER ET ORGANISER LES RÉSEAUX DE DÉPLACEMENTS

FICHE ACTION 1 : POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE DÉPLACEMENTS

Les infrastructures de déplacement sont le support de la mobilité. Dans ces circonstances, elles permettent ainsi d'offrir des possibilités pour relier les différents points d'un territoire.

Les saturations de l'infrastructure actuelle couplées à l'évolution du territoire interrogent les perspectives de développement de nouvelles infrastructures, afin de traiter les points durs du système de transport et d'accompagner l'évolution du territoire.

ACTION A : POURSUIVRE L'AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ FERROVIAIRE À L'ÉCHELLE LOCALE, RÉGIONALE ET NATIONALE

Une gare difficile à exploiter qui limite le nombre de trains, des quais trop courts donc des trains qui manquent de places et des points noirs sur l'ensemble du réseau ferré rouennais qui limitent les possibilités de faire face à l'augmentation du nombre de voyageurs et d'offrir de nouveaux services.

Avec une croissance forte du nombre de voyageurs ces dernières années et la volonté appuyée de développer l'usage du train, l'offre de services ferroviaires nécessite un développement dans toutes ses composantes :

- les trains régionaux,
- les trains de grandes lignes et les trains à grande vitesse,
- les dessertes périurbaines,
- le transport de marchandises.

Ce développement passe par le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie avec la construction d'une nouvelle gare à Rouen Saint-Sever, projet qui permettra de redonner de la capacité au nœud ferroviaire rouennais. Dans l'attente de la concrétisation de ce projet, quelques mesures permettent d'ores et déjà de gagner un peu de capacité.

Perspectives de développement de l'outil ferroviaire dans l'attente de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie

Les travaux de diamétralisation de l'axe Yvetot-Rouen-Elbeuf couplés au renouvellement du matériel roulant permettront de redonner de la capacité sur cet axe et d'envisager ainsi un accroissement des dessertes des gares situées sur le Périmètre de Transport urbain (PTU).

Ces travaux consistent à :

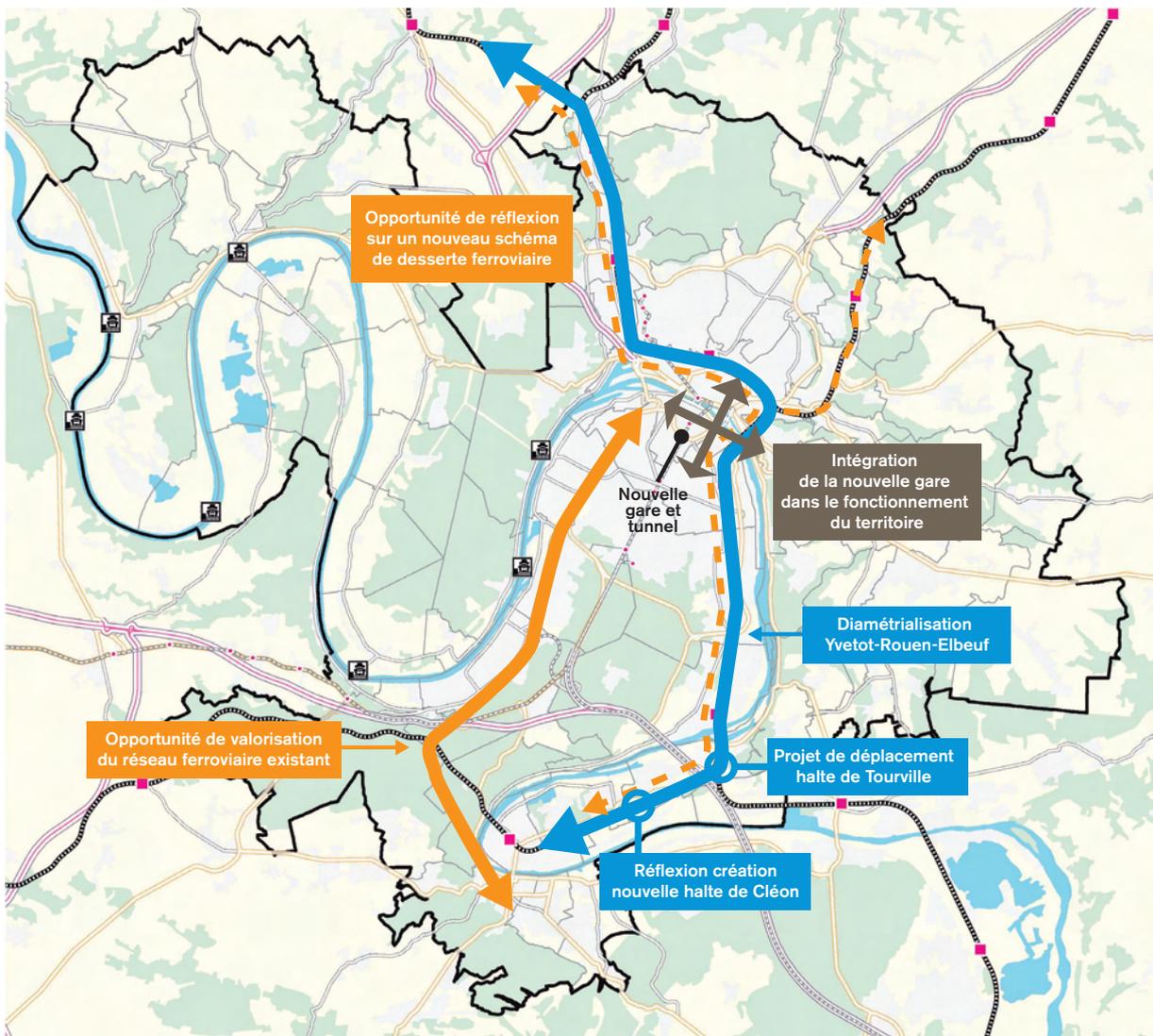
- créer un terminus en gare d'Yvetot et d'Elbeuf-Saint-Aubin afin d'éviter le stationnement et les manœuvres de retournement des TER sur les voies principales,
- électrifier la ligne de Oissel à Elbeuf-Saint-Aubin de façon à permettre plus de latitude dans le choix du matériel roulant,
- remplacer la signalisation actuelle par un nouveau système automatisé plus performant.

Néanmoins cette solution reste transitoire et l'implantation de la gare nouvelle à Rouen est un préalable nécessaire afin d'absorber durablement la hausse du trafic et d'envisager, en conséquence, un renforcement significatif des dessertes.

Perspectives de développement de l'outil ferroviaire avec la concrétisation du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie

Le projet de ligne nouvelle ferroviaire entre Paris et la Normandie, conduit par RFF depuis fin 2009, a fait l'objet entre octobre 2011 et février 2012 d'un Débat Public. Les conclusions du Débat Public ont confirmé

► AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES À MOYEN ET LONG TERME



Ce projet, inscrit au Schéma National des Infrastructures de Transport (S.N.I.T.), fait aujourd'hui l'objet d'une expertise par une commission gouvernementale, au même titre que les différents projets de développement (lignes à grande vitesse, autoroutes, projets fluviaux, projets de transport urbain) et de modernisation des réseaux, afin de tendre vers une hiérarchisation à l'échelle nationale.

l'opportunité du projet, et amené l'Etat, via le conseil d'administration de RFF, à prendre la décision de poursuivre le projet et lancer les études préalables à l'enquête publique.

La décision du maître d'ouvrage a confirmé l'implantation d'une gare nouvelle à Rouen sur le site de Saint-Sever se substituant à l'actuelle gare Rive Droite accompagnée d'une traversée nouvelle de la Seine.

La gare nouvelle constituera alors un nouveau pôle de déplacements majeurs.

Pour maintenir à minima la part de marché actuelle en faveur des transports collectifs pour l'accès à la gare, l'enjeu est de créer un véritable nœud des transports qui rayonne vers de nombreuses destinations sans correspondance.

Par ailleurs, cette nouvelle configuration du système ferroviaire ouvrira l'opportunité de valoriser le réseau ferroviaire existant et de réfléchir à un nouveau schéma de desserte périurbain.

FICHE ACTION 1 : POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE DÉPLACEMENTS

ACTION B : DÉVELOPPER LE RÉSEAU DE TRANSPORT À HAUT NIVEAU DE SERVICE (T.H.N.S.)

Le PDU identifie 4 projets structurants ainsi que 2 prolongations de ligne possibles. La CREA a en effet engagé des réflexions concernant le développement d'un réseau de Transport à Haut Niveau de Service pour répondre aux besoins de dessertes liés aux grands projets du territoire (Ecoquartier Flaubert / Nouvelle Gare) et compléter le réseau structurant de transports collectifs.

L'ARC Nord-Sud / Amélioration ligne 7

Ce projet vise à accompagner la mutation urbaine qui s'opère dans l'ouest du cœur de l'agglomération et à réorganiser complètement l'espace de la voirie impacté, afin de redonner une place aux modes actifs (piétons, vélos).

Une nouvelle ligne de transport à haut niveau de service sera aménagée entre le pôle d'échange du Boulingrin et le secteur du Zénith. En complément, la ligne 7 sera améliorée entre la ZAC de la Plaine de la Ronce et le rond-point des Bruyères par un traitement des points durs de circulation.

Dans la continuité de l'amélioration de la ligne 7, en lien avec le développement la ZAC de la Plaine de la Ronce, le développement d'un transport à haut niveau de service permettrait un gain de compétitivité pour faire le lien entre le Nord et le cœur de l'Agglomération.

T.H.N.S. Ecoquartier Flaubert

Initié par la problématique de desserte du cœur de l'écoquartier Flaubert, la saturation du tronçon commun des lignes TEOR et l'absence d'un lien entre le Nord et le Sud du cœur de l'agglomération sur sa façade Ouest, ce projet poursuit l'objectif d'ouvrir le réseau de transport collectif sur le secteur.

En effet, au-delà d'accompagner la mutation urbaine qui s'opère dans l'ouest de l'agglomération, il s'agit de permettre un lien performant entre les deux rives qui est aujourd'hui, de par la structuration actuelle du réseau, imposé au théâtre des Arts (point de contact avec le tramway).

Le phasage des aménagements sur l'écoquartier Flaubert impulsera des solutions graduelles et phasées dans le temps, au service du développement d'un transport à haut niveau de service Est-Ouest.

Prospective d'un nouvel axe T.H.N.S. Nouvelle Gare

Afin que l'ensemble des habitants de l'agglomération et, au-delà, que l'ensemble des hauts-normands profite pleinement de la nouvelle gare, les correspondances vers les transports urbains doivent être facilitées.

Il est donc nécessaire de relier facilement la gare à l'ensemble des zones d'habitat, des secteurs d'emplois et d'études.

Au regard de la concrétisation du projet de nouvelle gare à Rouen, en lien avec l'ossature globale du réseau de transport collectif, le développement d'un transport à Haut Niveau de Service sera étudié.

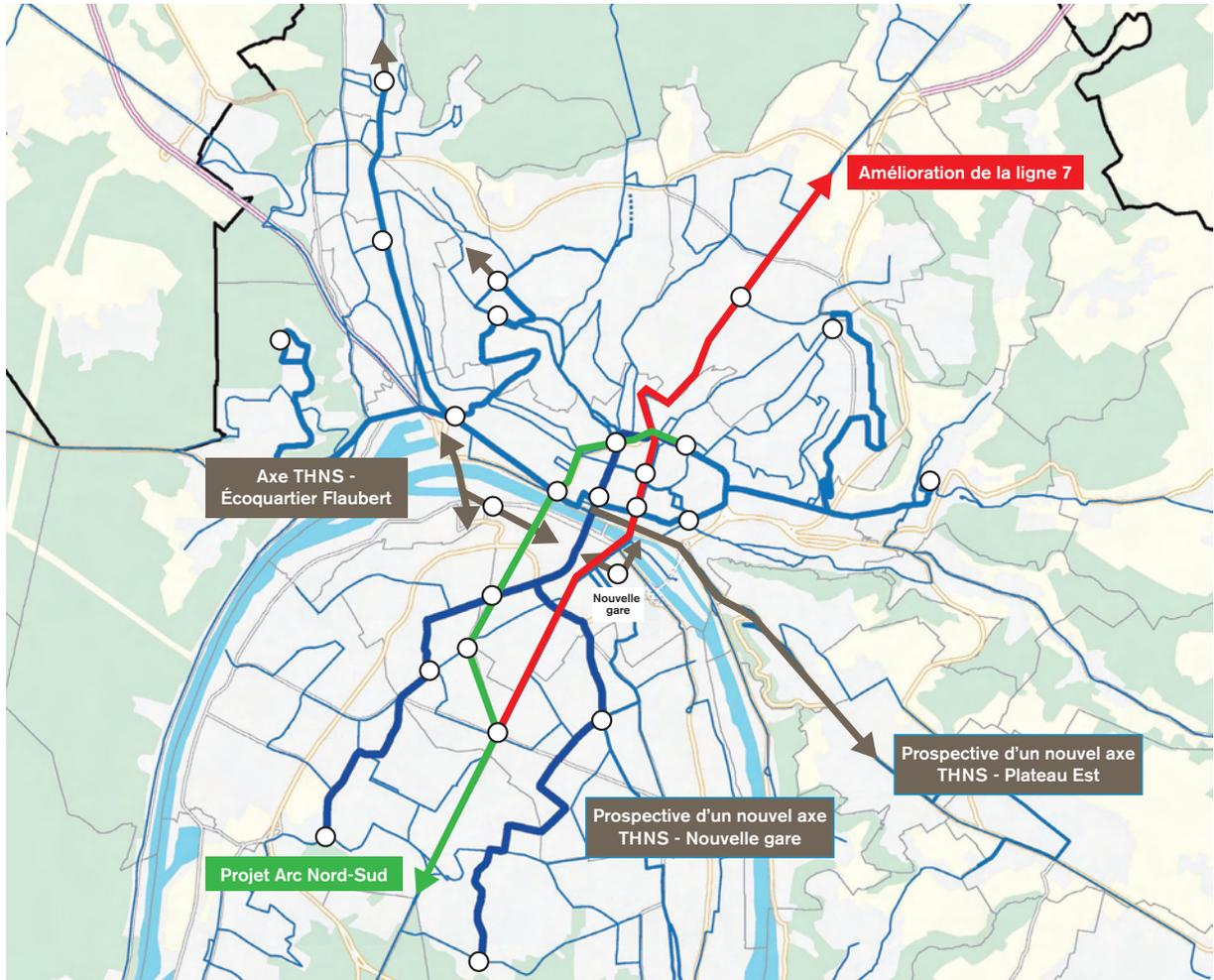
Prospective d'un nouvel axe T.H.N.S. Plateaux Est

La densité actuelle sur le secteur ne justifie pas l'aménagement d'une ligne de transport à haut niveau de service.

Afin de favoriser un lien performant entre les plateaux Est et le cœur de l'agglomération, il s'agit dans un premier temps d'améliorer le service et la desserte existante par un traitement des points durs de circulation sur les plateaux et sur la section place Saint-Paul / Théâtre des Arts.

À la lumière de la concrétisation du projet de liaison A28-A13 et de son barreau de raccordement, l'évolution vers un transport à haut niveau de service sera étudiée dans un second temps.

► DÉVELOPPER LE RÉSEAU DE TRANSPORT À HAUT NIVEAU DE SERVICE



Prolongement de TEOR (T1/Terminus Mont aux Malades-T2/Mairie V.Schoelcher)

Ces prolongements feront l'objet d'une étude d'opportunité et de faisabilité au regard des perspectives de développement urbain et des enjeux de cohésion des territoires.

FICHE ACTION 1 : POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE DÉPLACEMENTS

ACTION C : ACHEVER LA CONSTITUTION DU MALLAGE ROUTIER DE L'AGGLOMERATION

Plusieurs projets d'envergure doivent permettre d'y parvenir.

Les raccordements routiers du Pont-Flaubert

Nécessité reconnue par les acteurs institutionnels, le 6^e franchissement de la Seine à Rouen a été mis en service en 2008, poursuivant l'objectif de créer une liaison Nord-Sud à l'ouest de l'agglomération afin :

- d'améliorer l'environnement urbain en déchargeant les quartiers ouest de l'agglomération d'un trafic important de transit et d'échange ;
- de fluidifier le trafic dans la traversée de l'agglomération ;
- de développer les activités économiques et favoriser les échanges interrégionaux.

Aujourd'hui, l'absence d'accès définitifs à cet ouvrage d'art ne lui permet pas de remplir sa pleine fonctionnalité.

La réalisation du raccordement direct du Pont Flaubert à la voie rapide Sud III et de l'échangeur associé au droit de l'écoquartier Flaubert est nécessaire afin de reconfigurer la porte d'entrée routière sud de l'agglomération, marquée par le point de congestion du carrefour Europe/Rondeaux, en vue d'une meilleure répartition et organisation des flux de circulation grâce à la définition d'un plan de circulation sur le site de l'écoquartier.

La réalisation de la continuité autoroutière entre le pont Flaubert et la voie rapide Sud III est une condition nécessaire pour l'urbanisation future de l'écoquartier, dans la mesure où elle permettra de libérer le site et de requalifier la portion finale de la voie rapide aboutissant au Boulevard de l'Europe. Elle est le préalable à la définition du plan de circulation de l'écoquartier Flaubert (Véhicules Légers / Poids Lourds / Transports exceptionnels / Transports en commun / Modes actifs / Pôle d'échanges) qui permette un fonctionnement optimal de la mobilité à la hauteur des exigences d'un écoquartier.

Ce projet, inscrit au Schéma National des Infrastructures de Transport (S.N.I.T.), fait aujourd'hui l'objet d'une expertise par une commission gouvernementale, au même titre que les différents projets de développement (lignes à grande vitesse, autoroutes, projets fluviaux, projets de transport urbain) et de modernisation des réseaux, afin de tendre vers une hiérarchisation à l'échelle nationale.

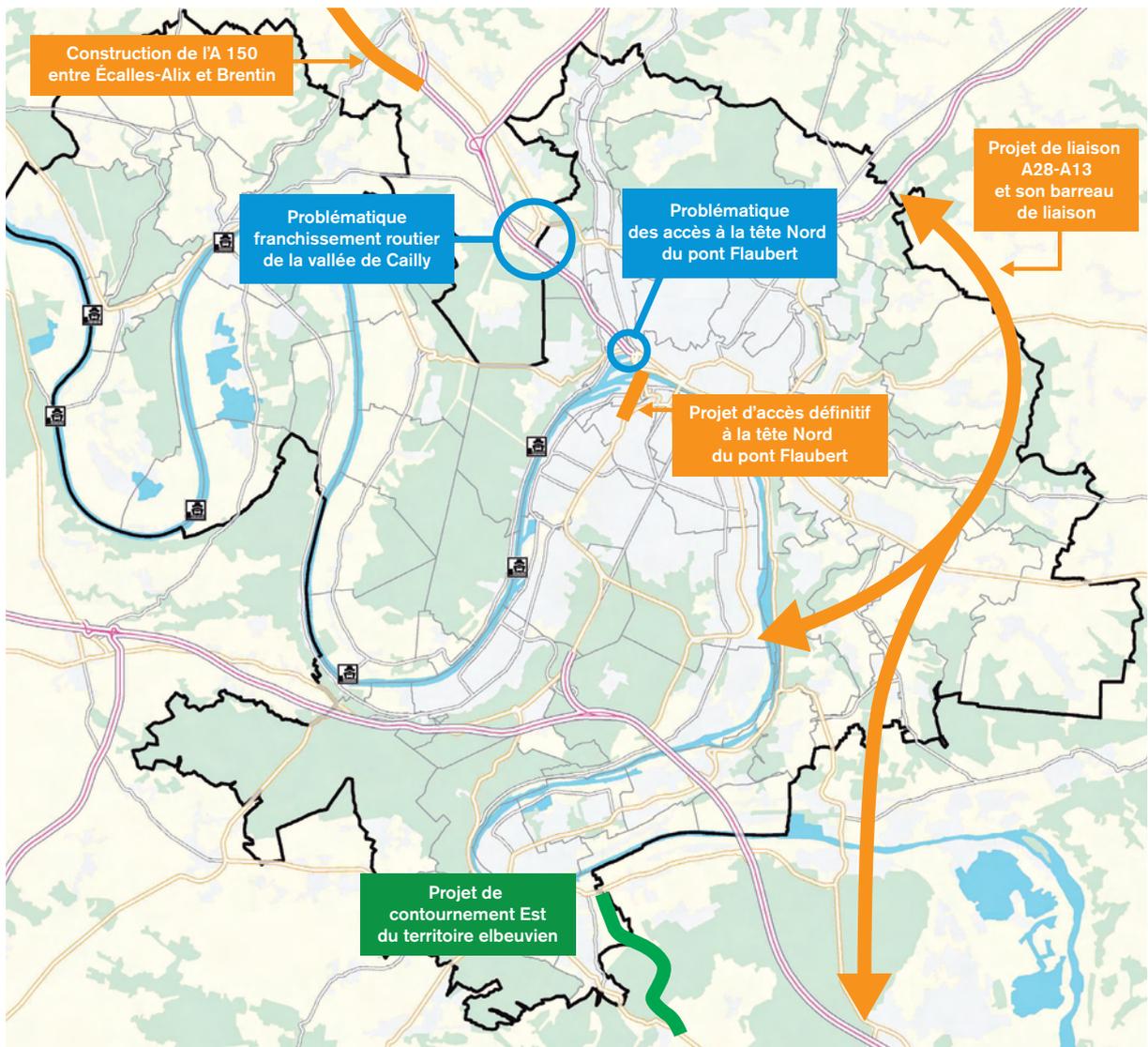
Le projet de liaison A28-A13 et son barreau de raccordement

L'agglomération de Rouen connaît un trafic très important, qui s'accompagne de forts problèmes de circulation, du fait du nœud routier vers lequel convergent :

- les autoroutes A28, A150 et A151 au nord et A13 au sud ;
- une dizaine de routes nationales et départementales structurantes qui convergent vers le centre-ville et le cœur d'agglomération.

Le projet de liaison A28-A13 et son barreau de raccordement, en désengorgeant le centre-ville de Rouen et en améliorant les liaisons entre Rouen et l'Eure, contribueront à l'amélioration de la qualité de vie dans le cœur de l'agglomération rouennaise, au développement urbain et à la dynamique économique régionale.

► DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES



Le projet de contournement Est du territoire elbeuvien

Le territoire elbeuvien constitue un pôle de déplacements important engendrant des trafics d'échanges concentrés dans le secteur Est. Afin de délester ce trafic dans un secteur urbanisé, le projet de contournement Est du territoire elbeuvien contribuera à améliorer le cadre de vie et la sécurité des riverains. Il permettra également d'optimiser le trafic de transit en évitant de traverser la commune de Saint-Pierre-Lès-Elbeuf.

La traversée de la Vallée du Cailly reliant la rocade Nord à l'A150 reste un des points noirs de circulation à l'Ouest de Rouen. Une étude de faisabilité conduite sur ce secteur n'a pas permis de faire émerger une solution économiquement acceptable à ce jour.

Contraint par la configuration des lieux, qui limite la capacité d'absorption des flux de véhicules, le fonctionnement viarie de ce secteur continue à se fragiliser ce qui engendre une dégradation de la qualité de vie sur ce territoire, situation à laquelle il convient d'apporter une réponse pragmatique et opérationnelle. Une étude sur la circulation à l'échelle du secteur en constituera la première étape, en complément des travaux sur l'amélioration des accès en rive droite de la Seine du Pont Flaubert.

FICHE ACTION 2 : FAVORISER L'INTERMODALITÉ

Mise en place par différents acteurs, l'offre de transport sur le territoire de la CREA est foisonnante. Favoriser l'intermodalité revêt deux objectifs majeurs : faciliter les déplacements s'effectuant avec plusieurs maillons de la chaîne de mobilité et mettre en synergie les moyens des collectivités afin d'articuler les offres de transport. L'enjeu est à la fois d'améliorer l'intermodalité « interne » et « externe » au territoire.

ACTION A : CONFORTER LES POINTS DE CORRESPONDANCE DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN URBAIN (TCU)

L'architecture du réseau de transports collectifs est construite pour répondre à la desserte de zones précises (habitats, activités économiques ou de loisirs, etc.). Chaque projet de nouvelle ligne permet d'imaginer des Origines – Destinations nouvelles. Le PDU se donne l'ambition de multiplier ces Origines – Destinations en poursuivant le maillage du territoire. Deux éléments composent ce projet : la construction ou la valorisation d'axes de transport lourds identifiés précédemment et l'amélioration des connexions entre eux afin que la correspondance ne soit plus vécue comme une étape pénalisante du trajet TC mais bien comme une nouvelle possibilité s'offrant au voyageur. L'aménagement de points stratégiques de correspondances du réseau de Transports en Commun Urbain doit permettre de :

- favoriser l'accessibilité pour les modes actifs,
- améliorer l'information voyageurs,
- faciliter les correspondances entre les différentes lignes,
- sécuriser les cheminements au sein du nœud de correspondance,
- offrir des conditions d'attentes adaptées pour les voyageurs.

L'opportunité offerte par la reconfiguration des espaces publics dans le cadre de projets urbains et/ou de projet de transport permettra, notamment, de prioriser l'intervention parmi les sites stratégiques identifiés.

ACTION B : DÉVELOPPER LES FONCTIONS D'ÉCHANGES AUX ABORDS DES GARES

En cohérence avec les projets de renforcement des dessertes ferroviaires périurbaines, permettant de proposer une desserte efficace des zones périurbaines de la CREA, la création de véritables pôles d'échanges autour des gares permettra de valoriser l'offre ferroviaire en favorisant :

- le transfert modal des automobilistes urbains et périurbains,
- l'articulation avec les axes de transports publics (bus, car...);
- l'accessibilité des différents modes (marche à pied, vélo, stationnement, organisation de la dépose minute, taxi...) dans de bonnes conditions de confort et de sécurité ;
- l'amélioration de la couture urbaine avec la ville.

Au-delà des interventions dictées par des urgences opérationnelles, les autres aménagements seront concrétisés et priorisés en fonction des résultats d'une étude de programmation.

ACTION C : DÉPLOYER UN RÉSEAU DE PARCS RELAIS ET DE PARCS RELAIS DE PROXIMITÉ

Des parcs relais bien positionnés permettent un rabattement efficace en voiture sur les axes lourds TC. Cette action permet de développer un réseau de points de rabattement hiérarchisé et en cohérence avec le territoire, et notamment avec les infrastructures de transport (voirie et TC).

L'aménagement d'un réseau de parcs relais permettra donc, en appui des lignes de T.C structurantes, d'encadrer les grandes voiries qui pénètrent vers le cœur de l'agglomération. Deux logiques permettront ainsi de concrétiser ces aménagements :

- les grands projets d'infrastructure de transport précédemment identifiés, qui emportent la réflexion sur l'aménagement d'un parc relais associé,
- l'identification de zones à enjeux sur la base desquelles des études de faisabilité sur la localisation et les aménagements devront être réalisées en lien étroit avec les communes concernées.

En complément et en fonction des opportunités, des aménagements de parcs relais de proximité pourraient être aménagés dans le tissu urbain dense.

Par ailleurs, les politiques locales de stationnement conditionnent directement le bon fonctionnement du Parc Relais et devront donc être adaptées afin d'éviter un usage détourné des espaces publics environnants.

FICHE ACTION 2 : FAVORISER L'INTERMODALITÉ

ACTION D : COORDONNER LES SERVICES DES DIFFÉRENTES AUTORITÉS ORGANISATRICES DES TRANSPORTS (AOT)

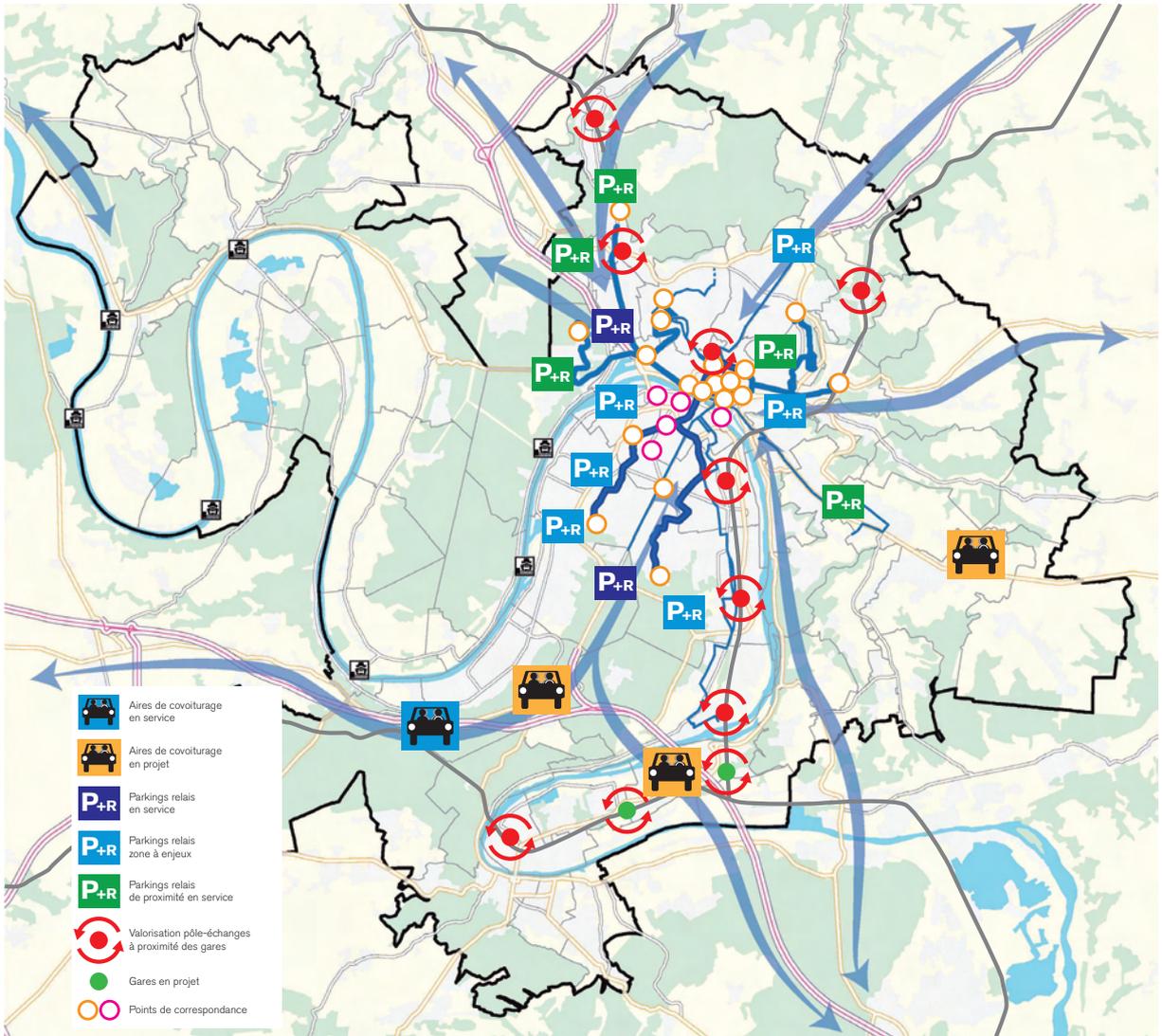
L'ensemble des autorités organisatrices de transports de la région Haute Normandie y compris la CREA ont adopté un objectif commun visant à favoriser les déplacements sur l'ensemble du territoire régional, formalisé dans le cadre de la Charte pour le développement de l'intermodalité des transports publics en Haute Normandie.

Cette charte intermodalité intègre quatre volets :

- faire connaître toutes les possibilités de trajets en transport qui ne nécessitent pas l'utilisation individuelle d'un véhicule particulier sur la base d'une source d'information unifiée (information multimodale) ;
- faciliter l'usage des réseaux de transport par une carte unique valable partout en Haute-Normandie (Billettique unique) ;
- mettre en place une tarification qui permet de circuler librement sur un certain nombre de zones déterminées, quel que soit le réseau de transport utilisé (tarification multimodale) ;
- coordonner l'organisation des différents réseaux pour faciliter les correspondances et la compétitivité des modes (coordination physique des réseaux).

Pour chacune des thématiques, une progression graduelle est nécessaire, via des séquences d'expérimentation, afin de tendre à long terme vers un système complètement intégré.

► FAVORISER L'INTERMODALITÉ



FICHE ACTION 3 : AMÉLIORER LES PERFORMANCES DU RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS EXISTANT

Les besoins de mobilité évoluent. Le réseau de transports collectifs doit s'adapter aux besoins des territoires. Ceci englobe une meilleure prise en compte des nouvelles attentes des usagers afin d'offrir un service pour tous (vitesse, fréquence, régularité, accessibilité) et une adaptation des moyens mis en œuvre, à la lumière des enjeux écologiques et économiques.

ACTION A : RENFORCER LA HIÉRARCHISATION ET LA LISIBILITÉ DE L'ARCHITECTURE DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN URBAIN (TCU)

Une recomposition du réseau TCU dans sa structure est nécessaire, afin de mieux adapter l'offre aux besoins de mobilité, tout en améliorant les performances du réseau. La démarche à suivre est d'atténuer les barrières d'usage des TC par ses utilisateurs potentiels en créant un réseau plus clair et plus facile à utiliser. En outre, les comportements des usagers ayant changé dans le temps, l'offre TC doit suivre ces nouveaux besoins.

Ceux-ci vont bien au-delà des classiques déplacements domicile-travail couverts par les heures de pointe le matin et soir. Notamment l'augmentation des amplitudes horaires de travail et la croissance des déplacements pour le motif loisirs nécessitent une adaptation de l'offre. Dans cette perspective, il apparaît nécessaire de faire évoluer les réseaux de transports actuels présents sur le périmètre de la CREA pour aboutir à un réseau de transport harmonisé et cohérent.

ACTION B : AMÉLIORER LES CONDITIONS DE TRANSPORTS URBAINS EN COMMUN (TCU) SUR DES AXES PRIORITAIRES

Aujourd'hui, plusieurs lignes de bus se trouvent ralenties voire bloquées à certains horaires par la circulation automobile.

Afin d'assurer une meilleure performance du réseau et une plus grande attractivité vis-à-vis des usagers, ces points noirs du réseau TC devront être traités, notamment s'ils sont situés sur des axes fortement fréquentés par des bus.

Ce travail nécessite de hiérarchiser les besoins d'intervention en fonction de critères : gain de vitesse commerciale, nombre de voyageurs concernés,... Les aménagements concerneront des priorités aux feux, des couloirs bus, des arrêts en avancée sur la chaussée afin de faciliter la réinsertion du véhicule dans la circulation.

ACTION C : EXPERIMENTER UNE DIVERSIFICATION DES ÉNERGIES POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Les enjeux environnementaux et les exigences économiques nécessitent de réfléchir à des modes de propulsion plus écologiques et moins coûteux à long terme, notamment pour le bus.

Par ailleurs, cette démarche impulsera une image novatrice pour les transports collectifs.

ACTION D : METTRE EN ŒUVRE LE SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ

La mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite est imposée par la loi. Au-delà des exigences réglementaires, cette démarche permet de rendre l'usage des transports collectifs plus simple et rendre l'exploitation plus efficace.

Le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) de la CREA, adopté en décembre 2012, a défini des objectifs de réalisation, répondant tant aux exigences réglementaires qu'à une volonté de simplifier l'usage des transports publics pour tous :

- mise en accessibilité des points d'arrêts de bus,
- mise en accessibilité des stations de tramway et de TEOR,
- mise en accessibilité des bâtiments accueillant du public : points de vente, commerces des dépositaires,
- mise en accessibilité du matériel roulant,
- mise en accessibilité des abords des points d'arrêt et stations,
- déploiement d'une offre de substitution pour pallier les impossibilités techniques de mise en accessibilité.

ACTION E : POURSUIVRE LA DÉMARCHE DE SUIVI QUALITÉ

Les attentes des utilisateurs des transports collectifs concernent majoritairement l'offre de service (fréquence et amplitude).

En second lieu, les voyageurs souhaitent bénéficier d'un service fiable, notamment les non-captifs.

Afin d'assurer une bonne qualité de service de son réseau, la CREA souhaite poursuivre une démarche qualité volontariste par la certification de lignes et le renforcement du processus qualité, en lien avec les exploitants.

FICHE ACTION 3 : AMÉLIORER LES PERFORMANCES DU RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS EXISTANT

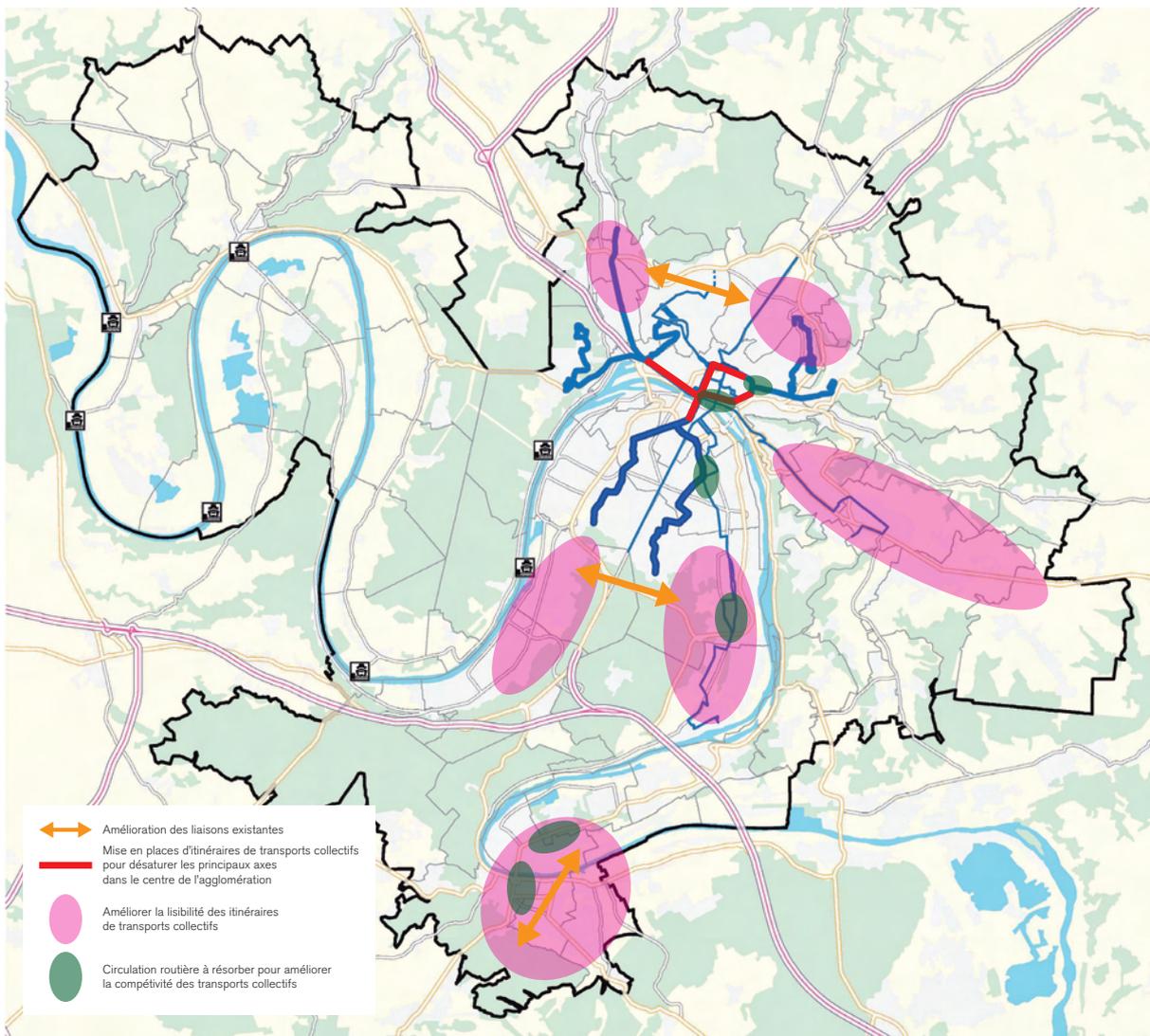
ACTION F : ÉTUDIER LES MODALITÉS DE DESSERTE DE CES ZONES D'ACTIVITÉ

De par leurs configurations et leurs usages, les zones d'activité sont des espaces complexes à desservir de manière compétitive en transport en commun.

Ainsi, au-delà des zones d'activité en projet, dont l'aménagement doit être anticipé à proximité des lignes de force du réseau de transport en commun, il est nécessaire de conduire une étude auprès des entreprises, dans le cadre des P.D.E., pour connaître les besoins de déplacements et les potentiels afin d'apporter les réponses de mobilité les plus adaptées et travailler sur la configuration des zones.

En effet, dans un contexte de renchérissement de l'énergie, la desserte de ces zones d'activité représente un enjeu pour la commercialisation et pour l'accessibilité des employés.

► AMÉLIORER LES TRANSPORTS COLLECTIFS



FICHE ACTION 4 : ADAPTER L'OFFRE COLLECTIVE DE TRANSPORT A L'ECHELLE PERI-URBAINE

Il s'agit d'améliorer l'offre en transports collectifs au-delà de la partie centrale de l'agglomération. L'objectif est de créer une alternative à la voiture individuelle, notamment pour les déplacements entre les communes périurbaines et le cœur d'agglomération, d'inciter au report modal et de poursuivre un rééquilibrage du niveau de l'offre en transports collectifs entre la partie centrale de l'agglomération et les communes périurbaines.

ACTION A : ETUDIER LES LIAISONS À HAUT NIVEAU DE SERVICE

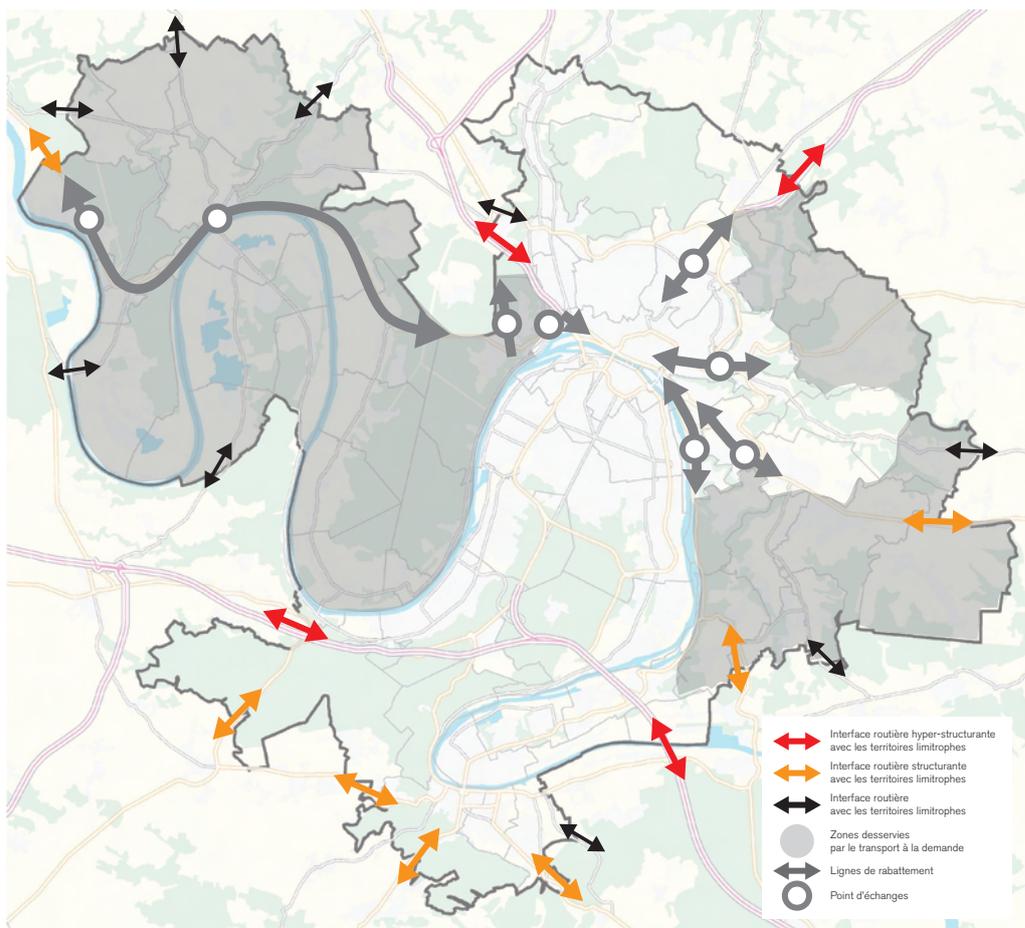
Semblable au Bus à Haut Niveau de Service (B.H.N.S.) dans ses caractéristiques, le Car à Haut Niveau de Service (C.H.N.S.) se différencie par la zone de pertinence qu'il dessert : le péri-urbain et l'inter-urbain. Le C.H.N.S. permet de proposer une offre et un niveau de service de transport en commun alternatif à la voiture pour les résidents du périurbain et pour les liaisons ville secondaire-ville centre. Il est d'autant plus efficace lorsque l'offre ferroviaire fait défaut sur le territoire concerné. Le C.H.N.S. répond aux exigences de mobilité (extension urbaine, variété des déplacements), de coûts (prix au kilomètre très faible) et de développement durable (report de la voiture vers le bus, faible empreinte carbone, fluidité des réseaux et du centre-ville).

Le dispositif du C.H.N.S. peut également être composé de liaisons express pour lesquelles les lignes de bus ou car ne desservent que les arrêts les plus importants. L'objectif est d'être plus compétitif en temps de parcours, sans nécessairement avoir la priorité absolue sur la circulation automobile.

Ce moyen de transport extra-urbain permet de desservir de nouvelles populations et de donner de la cohérence au territoire. Une étude, en lien avec les réflexions conduites sur la coordination physique des réseaux dans le cadre d'ATOUMOD, est nécessaire afin de travailler sur cet outil.

Cette étude pourrait, entre autres, s'emparer des problématiques suivantes :

- un potentiel justifiant la mise en place de tels services,
- une exploitation de qualité (amplitude horaire et haute fréquence),
- la flexibilité du service (dessertes qui peuvent soit s'arrêter aux limites de la centralité de l'agglomération en imposant une rupture de charge via des points d'échanges, soit aller jusqu'au centre-ville),
- des aménagements viaires pour fluidifier la circulation sur des points durs de congestion routière,
- un matériel roulant adapté aux besoins des citoyens (accessibilité, design attractif, confort).



ACTION B : CONFORTER LE SERVICE DE TRANSPORT À LA DEMANDE

La création du Transport À la Demande (TAD) en 2011 a permis d'offrir un service de transports collectifs aux habitants de la CREA qui jusqu'à présent n'en bénéficiaient pas. Les zones les moins denses du territoire sont ainsi particulièrement adaptées à ce type de service que le PDU propose d'affirmer. En lien avec l'amélioration du réseau de transports collectifs, le service TAD (Filo'r et Allo-bus) devra continuer à s'adapter aux pratiques et aux besoins du territoire.

ACTION C : RÉFLECHIR A L'ORGANISATION DE LA MOBILITÉ À L'ÉCHELLE DU GRAND TERRITOIRE

Les déplacements ne se limitent pas au sein des périmètres de compétences des AOT ou des structures intercommunales, il convient donc de développer un partenariat au-delà des limites administratives pour traiter dans des conditions optimales la question du report modal. Différentes instances ou réflexions ont permis d'enclencher des travaux :

- Pôle Métropolitain CREA-Seine-Eure ;
- ATOUMOD-Coordination physique des réseaux ;
- Inter-SCOT.

Il s'agit de prolonger et de concrétiser les pistes d'actions identifiées dans ces circonstances, au regard des prérogatives et des stratégies des différentes collectivités.



**AMÉNAGER UN TERRITOIRE
MOINS CONSOMMATEUR EN ÉNERGIE
ET MOINS DÉPENDANT
DE LA VOITURE PARTICULIÈRE**

AMÉNAGER UN TERRITOIRE MOINS CONSOMMATEUR EN ÉNERGIE ET MOINS DÉPENDANT DE LA VOITURE

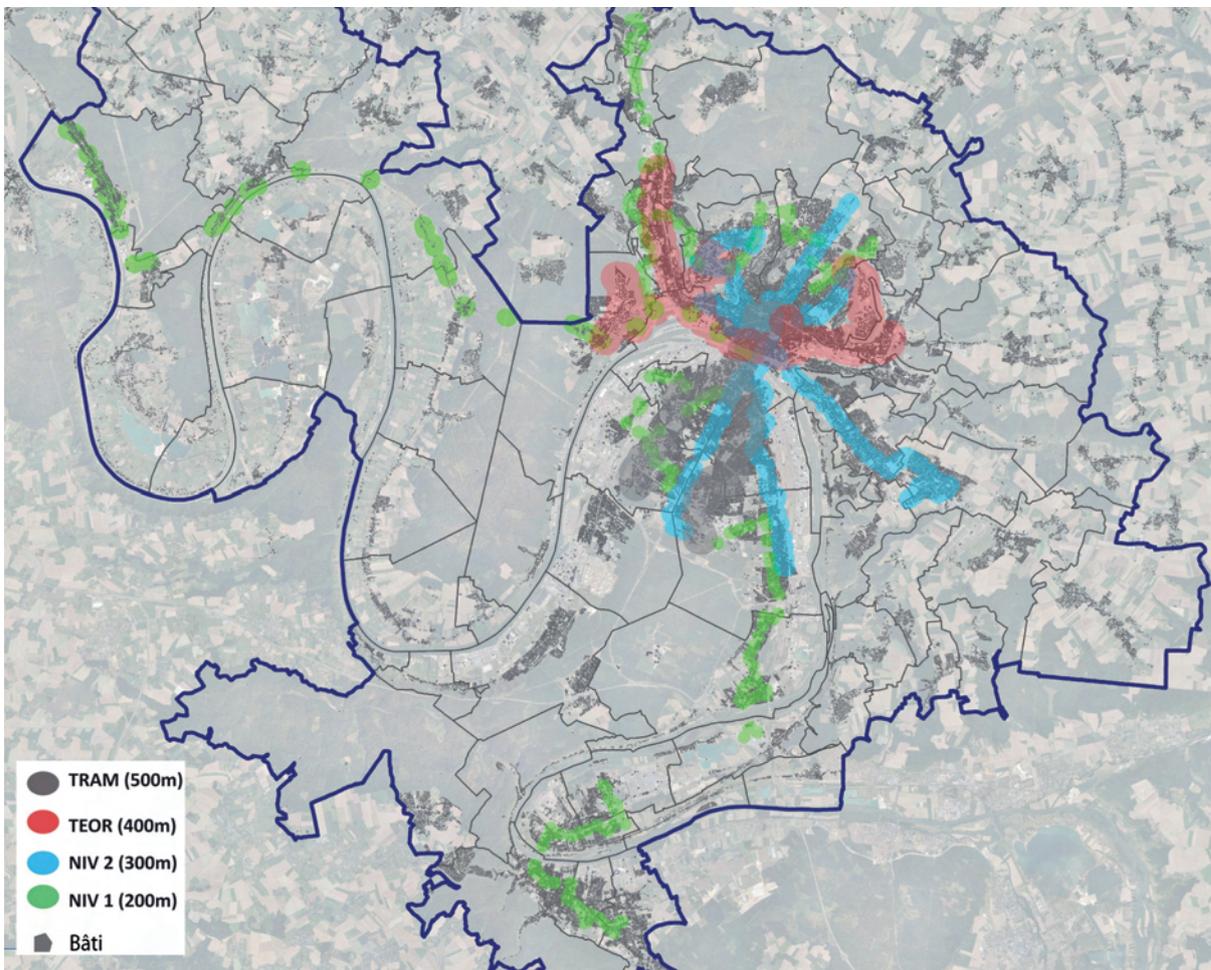
FICHE ACTION 5 : FAVORISER L'INTENSIFICATION URBAINE LE LONG DES AXES DE TRANSPORTS COLLECTIFS STRUCTURANTS EXISTANTS ET FUTURS

À un problème de mobilité ne correspond pas toujours une solution de transports : le mode d'urbanisation peut aussi y répondre. la CREA propose de réorienter l'aménagement de son territoire vers un urbanisme plus dense et plus intense, axé sur les transports collectifs, permettant de régénérer les espaces urbains actuels et d'éviter de fragiliser davantage l'équilibre des espaces agricoles et naturels.

ACTION A : ORGANISER LE STATIONNEMENT PRIVE DANS LES PLANS LOCAUX D'URBANISME (PLU)

	Les bâtiments neufs à usage principal d'habitation			Les bâtiments neufs à usage principal tertiaire et/ou de bureaux		
Mode de transport	Vélo	Véhicules automobiles thermiques	Véhicules électriques ou hybrides rechargeables	Vélo	Véhicules automobiles thermiques	Véhicules électriques ou hybrides rechargeables
Tous périmètres	Arrêté ministériel	Fonction article.12 / Plan Local d'Urbanisme	Arrêté ministériel	Arrêté ministériel	Fonction article.12 / Plan Local d'Urbanisme	Arrêté ministériel
Dans le périmètre d'attractivité des stations de transports en commun de la CREA	Dans les secteurs dotés d'une desserte en transport collectif structurant, les exigences en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les vélos seront augmentées.	Dans les secteurs dotés d'une desserte en transport collectif structurant, les exigences en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules automobiles seront réduites.	Similaire normes tous périmètres	Dans les secteurs dotés d'une desserte en transport collectif structurant, les exigences en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les vélos seront augmentées.	Dans les secteurs dotés d'une desserte en transport collectif structurant, les exigences en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules automobiles seront réduites.	Similaire normes tous périmètres

► CORRIDORS DE TRANSPORTS EN COMMUN STRUCTURANTS



ACTION B : FAVORISER DANS LES PLANS LOCAUX D'URBANISME (PLU) UNE URBANISATION PRIORITAIRE LE LONG DES AXES DE TRANSPORTS COLLECTIFS STRUCTURANTS

Il est proposé que le PDU favorise l'urbanisation des projets situés dans le périmètre d'attractivité des transports en commun, périmètre défini en coordination avec les réflexions conduites dans le cadre du S.C.O.T. Ce périmètre est fixé selon les itinéraires structurants actuels ou programmés du réseau de transport en commun urbain desservant le territoire.

Dans ces périmètres, il est proposé :

- de poursuivre l'intensification de l'urbanisation (par la construction de logement, la création d'emplois, d'équipements, de services et de commerces) le long des axes structurés par des lignes déjà très performantes (Métro, TEOR) et autour des gares,
- d'intensifier l'urbanisation le long des lignes structurantes qui disposent de potentiel de développement de l'offre de transport. Aussi, est-il proposé une densité minimale de construction de logements dans les opérations d'urbanisme supérieure de 10 % à celle recommandée pour le reste du territoire. À cette fin, il est proposé, dans le cadre de la mise en œuvre du PDU et du S.C.O.T., d'organiser des « ateliers de la ville intense » en lien avec les communes, pour étudier les potentiels mobilisables.

FICHE ACTION 6 : PROMOUVOIR UN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE FAVORISANT LA SOBRIÉTÉ ÉNERGETIQUE DANS LES DÉPLACEMENTS

Lors des décennies passées, la ville s'est étendue sans qu'existe toujours un lien avec les transports collectifs. Les habitants vivent toujours plus loin de leur lieu de travail et les temps de trajets continuent de s'allonger. Le projet de territoire de la CREA promeut un aménagement propice aux courtes distances, un urbanisme mixant les fonctions pour une ville plus intense et des espaces moins spécialisés, valorisant les investissements publics dans les transports collectifs.

ACTION A : ANTICIPER LA COHÉRENCE ENTRE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LA DESSERTE DU TRANSPORT EN COMMUN

Il est proposé d'étudier l'urbanisation des projets situés hors du périmètre d'attractivité des transports en commun, périmètre défini en coordination avec les réflexions conduites dans le cadre du S.C.O.T.

Ces études pourront être notamment conduites à l'occasion de la révision des documents d'urbanisme locaux, en concertation avec l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains. Ainsi, les caractéristiques de ces projets en lien avec une éventuelle desserte en transports collectifs seront-elles précisées, au regard des exigences de faisabilité technique.

ACTION B : PRIORISER LES OPERATIONS DE LOGEMENT À PROGRAMMER EN FONCTION DE CRITERES D'ACCESSIBILITE DANS LE CADRE DU PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT (PLH)

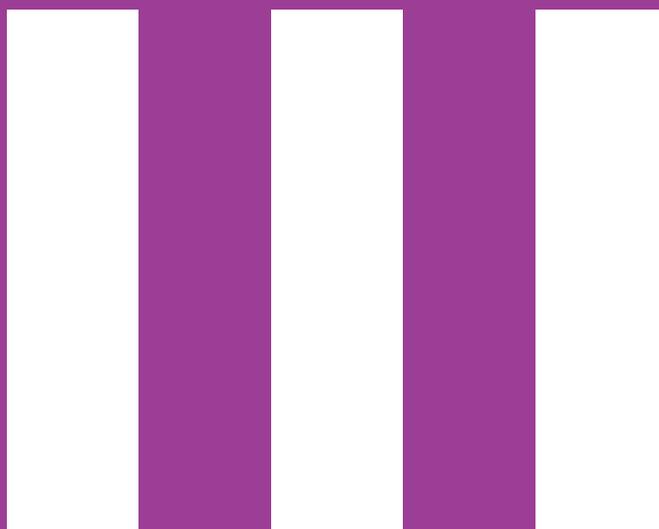
Les objectifs de production de logements neufs par an, réaffirment l'ambition d'un développement de l'offre de logements qui participe par sa typologie et sa localisation à améliorer le fonctionnement du territoire.

Les critères de priorisation des opérations contribuant à la réalisation du PLH seront ainsi définis selon leur proximité aux centralités existantes et au réseau structurant de transports collectifs.

ACTION C : TENDRE VERS UNE PRÉSERVATION RAISONNÉE DES EMPRISES FERROVIAIRES

En lien avec la Région Haute-Normandie, Autorité Organisatrice des Transports et R.F.F., le gestionnaire du réseau, un travail de sensibilisation des élus et des acteurs est nécessaire sur la préservation des voies ferroviaires non exploitées et des emprises foncières, afin de ne pas obérer l'avenir.

Par exemple, avec la concrétisation du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie, la nouvelle configuration du système ferroviaire ouvrira l'opportunité de valoriser le réseau ferroviaire existant et de réfléchir à un nouveau schéma de desserte périurbain. Dans cette perspective, il importe de préserver l'avenir en vue du développement de nouvelles dessertes ou haltes ferroviaires à long terme.



**FAIRE ÉVOLUER
LES COMPORTEMENTS**

FICHE ACTION 7 : FAVORISER LA PRATIQUE DE NOUVELLES FORMES DE MOBILITÉ

La CREA souhaite accompagner chacun vers le changement des habitudes, en encourageant de nouvelles pratiques qui sont souvent peu connues des habitants.

Pour cela, la CREA s'engage en faveur de la promotion des nouveaux outils, et agit pour développer les pratiques de déplacement innovantes et collectives de l'automobile.

ACTION A : ETUDIER LES MODES DE TRANSPORTS INNOVANTS

La CREA souhaite promouvoir le développement de systèmes de déplacements innovants afin de compléter la chaîne de mobilité actuelle. Ces systèmes font appel à des techniques non conventionnelles mais qui émergent progressivement dans le paysage des transports en France.

Dans un territoire marqué par des reliefs et un fleuve, ils peuvent ouvrir d'autres perspectives de réflexion et porter une image renouvelée du transport collectif.

Aussi, des études seront conduites afin d'estimer la faisabilité de tels systèmes : navette fluviale, transport par câble...

Néanmoins, des problématiques localisées et la définition d'un besoin précis devront être un préalable au lancement de ces réflexions, afin de donner du sens à ces investigations.

ACTION B : DÉVELOPPER UNE PRATIQUE COLLECTIVE DU VÉHICULE PARTICULIER

La CREA souhaite promouvoir la pratique du covoiturage et de l'autopartage, et accroître le nombre de voyages effectués de cette manière, afin d'optimiser l'usage de la voiture particulière.

En termes de promotion du covoiturage, la CREA participera stratégiquement à la mise en œuvre à l'échelle du Département du Seine-Maritime du schéma directeur des aires de covoiturage, afin de proposer un maillage cohérent d'aires de covoiturage sécurisées en :

- intégrant de façon systématique la « dimension covoiturage » lors des études sur les pôles d'échanges et les parkings relais (réservation de places de stationnement dédiées aux véhicules des covoitureurs),
- conduisant des actions ciblées de sensibilisation à l'usage du covoiturage dans le contexte des plans de mobilité.

Dans le cadre de l'élaboration du PDU et du plan en faveur du développement du véhicule électrique (CREA'VENIR), la CREA a réfléchi à l'opportunité de mettre en place un service d'autopartage comme outil de valorisation de l'usage du véhicule électrique. Au vu des impacts financiers révélés par cette étude, l'opportunité de lancer un projet d'autopartage n'est pas apparue évidente.

La maturation de la réflexion sur un tel service, à la lumière de l'évolution du contexte national et des intentions locales, permettra, avec le recul nécessaire, d'envisager à moyen terme les suites données par la CREA à cette opportunité.

ACTION C : FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉLECTROMOBILITÉ

Suite aux expérimentations réalisées dans le cadre du plan en faveur du développement du véhicule électrique « CREA'VENIR » (Véhicules Electriques Novateurs, Intelligents et Responsables), les mesures suivantes seront prises:

- poursuivre le déploiement d'infrastructures de rechargement ouvertes au public sur le territoire de la CREA. En complément des points de charges déployés dans le centre-ville, certains parkings-relais de l'agglomération, les centres urbains et les quatre pépinières d'entreprises de la CREA seront équipés de points de charge,
- renouvellement du parc automobile de la CREA,
- groupement de commandes avec les communes pour l'achat mutualisé de véhicules électriques et de bornes de rechargement,
- réflexion sur la mise en place d'aide à l'acquisition de bornes de recharge pour les entreprises.

FICHE ACTION 8 : FÉDÉRER LES ACTEURS AUTOUR D'UNE PRISE DE CONSCIENCE DE L'ENVIRONNEMENT

La mobilité est un besoin essentiel, mais aussi un droit, qui conditionne l'accès à l'emploi, aux services, aux lieux de loisirs... la CREA souhaite aller au-delà de la mise en place des nouvelles infrastructures de transport, en faisant évoluer les habitudes de déplacements vers des pratiques plus durables.

ACTION A : ÉDUCUER, INFORMER, SENSIBILISER, COMMUNIQUER

La CREA souhaite mettre en place une palette d'outils permettant de sensibiliser et d'informer les habitants sur les enjeux de la mobilité. Il s'agit de faire prendre conscience à chacun de la nécessité du changement, tant au niveau individuel que collectif, ainsi que de favoriser l'apprentissage de la pratique des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, selon son degré d'autonomie et le contexte.

L'objectif est de donner envie aux différents publics de tester et combiner différents modes de déplacement, adaptés à son trajet.

Ce programme sera adapté en fonction de plusieurs publics-cibles :

- les scolaires (1er degré et 2nd degré) et le périscolaire,
- les étudiants,
- les entreprises,
- le grand public.

Dans le cadre du Plan local d'éducation à l'environnement (PLEE) adopté au Conseil Communautaire de décembre 2012, ce programme consistera à :

- identifier les besoins (plus particulièrement, pour les publics spécifiques, à destination des bénéficiaires du Plan Local d'Insertion à l'Emploi, des personnes en parcours d'insertion, des habitants des quartiers en Contrats Urbains de Cohésion Sociale et en renouvellement urbain) des entreprises, les partenaires et les relais,
- concevoir les outils pédagogiques et le plan de communication,
- diffuser les outils pédagogiques sur la thématique de l'écomobilité (Définition, conception ou acquisition d'outils pédagogiques, animations),
- s'appuyer sur les dispositifs de diffusion existants,
- proposer des actions de sensibilisation autour des différents modes de déplacements durables lors des grands événements relatifs à la mobilité (semaine de la mobilité, semaine des transports publics...),
- créer et proposer des animations ciblées pour les plus jeunes, lors des événements pour le grand public,
- organiser un concours pour valoriser l'engagement de citoyens dans des pratiques écomobiles,
- développer des actions de promotion des transports collectifs et des parkings relais à relayer par les commerçants des centres-villes,
- mener des actions de promotion des pratiques de mobilité (cours de vélo en ville, autopartage, covoiturage...).

ACTION B : DÉVELOPPER LES PLANS DE MOBILITÉ

En complément des actions de sensibilisation et de communication, une démarche initiée à une échelle très locale (entreprise, établissement scolaire, administration, zone d'activités...) doit être menée afin d'adapter finement aux besoins l'offre des différents moyens de déplacements, mais aussi de relayer efficacement les actions menées à une échelle communautaire. C'est le rôle des plans de mobilité [plan de déplacements d'entreprises (P.D.E.), interentreprises (P.D.I.E.), d'administrations (P.D.A.)] que la CREA souhaite encourager et accompagner, via son rôle de conseil à la mobilité.

Ce partenariat, mis en place par la CREA, se formalise, entre autres, par des conventions multipartites: entreprises ou administrations, TCAR, CREA, et communes (le cas échéant).

Dans le cadre de ces conventions, la CREA s'engage, à titre d'exemple, sur les actions suivantes:

- apporter son soutien financier sur les abonnements de transport en commun souscrits par les salariés,
- assurer des missions conseil en mobilité,
- accorder des tarifs réduits de location des vélos,
- étudier l'amélioration de la desserte en transports en commun,
- participer à des animations en entreprise,
- élaborer des documents pédagogiques,
- Participer au suivi du plan de déplacements d'entreprise.

IV

**STRUCTURER UN MEILLEUR PARTAGE
DE L'ESPACE PUBLIC**

FICHE ACTION 9 : OPTIMISER LA PLACE DE LA VOITURE SUR LA VOIRIE ET L'ESPACE PUBLIC

Le développement des infrastructures viaires a été conduit sans interroger le fonctionnement global du système routier ce qui conduit aujourd'hui à des usages détournés des voiries.

Aussi, il est essentiel de créer les conditions d'une mise en corrélation de traitement des voies et des fonctions qu'elles assurent, ou que l'on souhaite leur faire assurer.

ACTION A : METTRE EN PLACE UN SYSTÈME DE GESTION DYNAMIQUE DE TRAFIC ET D'AIDE AUX DÉPLACEMENTS

En raison de la fragilité du fonctionnement du réseau viaire, il y a une volonté de créer un outil de coordination et d'optimisation de la gestion routière entre les multiples gestionnaires de voirie et d'information des usagers sur l'état de circulation, ainsi que sur les modes alternatifs à la voiture particulière.

À titre d'exemple et non exhaustif, pourront s'intégrer dans ce système de gestion dynamique de trafic et d'aide aux déplacements de l'agglomération :

- le déploiement de systèmes de recueil de données de trafic routier, en temps réel, (comptage, vidéosurveillance...),
- le développement de la gestion dynamique de la signalisation lumineuse tricolore pour une optimisation de la voirie et une amélioration de la performance des transports collectifs,
- l'agrégation des données collectées par les différents gestionnaires de voirie pour le partage, en temps réel, des informations en situation récurrente ou exceptionnelle,
- l'information cohérente et globale des usagers avant et pendant leurs déplacements sur l'ensemble des modes offerts à travers différents supports de communication, notamment pour favoriser l'intermodalité. Cette information pourrait être divulguée sur :
 - des panneaux à message variable (temps de parcours, particularités, taux de remplissage des parkings relais, temps en minute restant pour un départ en transport collectif...)
- un portail de la mobilité intégrant des données routières (traficolor, temps de parcours, taux de remplissage des parkings et des parcs relais...), sur les transports collectifs (horaire, temps de parcours, correspondances...), sur les deux roues (taux de remplissage des parcs vélos fermés, disponibilité de vélos en location courte ou longue durée...), ...

La synthèse des données ainsi collectées permettra d'alimenter l'observatoire des déplacements OSCAR.

ACTION B : ORGANISER LA CIRCULATION SUR LA BASE D'UNE HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU VIAIRE

La hiérarchisation du réseau de voirie vise à mettre en cohérence l'aménagement de la voirie avec les types de trafics qu'elle supporte (en fonction du niveau de trafic et du caractère de desserte locale ou au contraire de transit des déplacements). Elle permet aussi d'orienter les grands flux sur les axes structurants, pour préserver la vie locale le long des voies secondaires.

À l'horizon du PDU, plusieurs projets structurants de voirie pourraient être mis en œuvre ; il s'agit donc de prévoir ces évolutions et de préparer les aménagements à venir pour requalifier et apaiser les circulations routières.

La concrétisation de cette classification pourrait se traduire par la mise en place de trois outils :

- un schéma de circulation : répartition des flux à l'intérieur des espaces afin de résoudre les problèmes « d'usage » (charges de trafic importantes sur des axes peu adaptés, accidentologie),
- un schéma directeur de jalonnement : mise en cohérence du jalonnement directionnel avec le niveau de hiérarchisation de la voie pour offrir aux usagers une information adaptée,
- un plan de modération des vitesses afin d'assurer la cohérence de la lisibilité des aménagements et d'améliorer la sécurité des différents usagers de la voirie.

STRUCTURER UN MEILLEUR PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

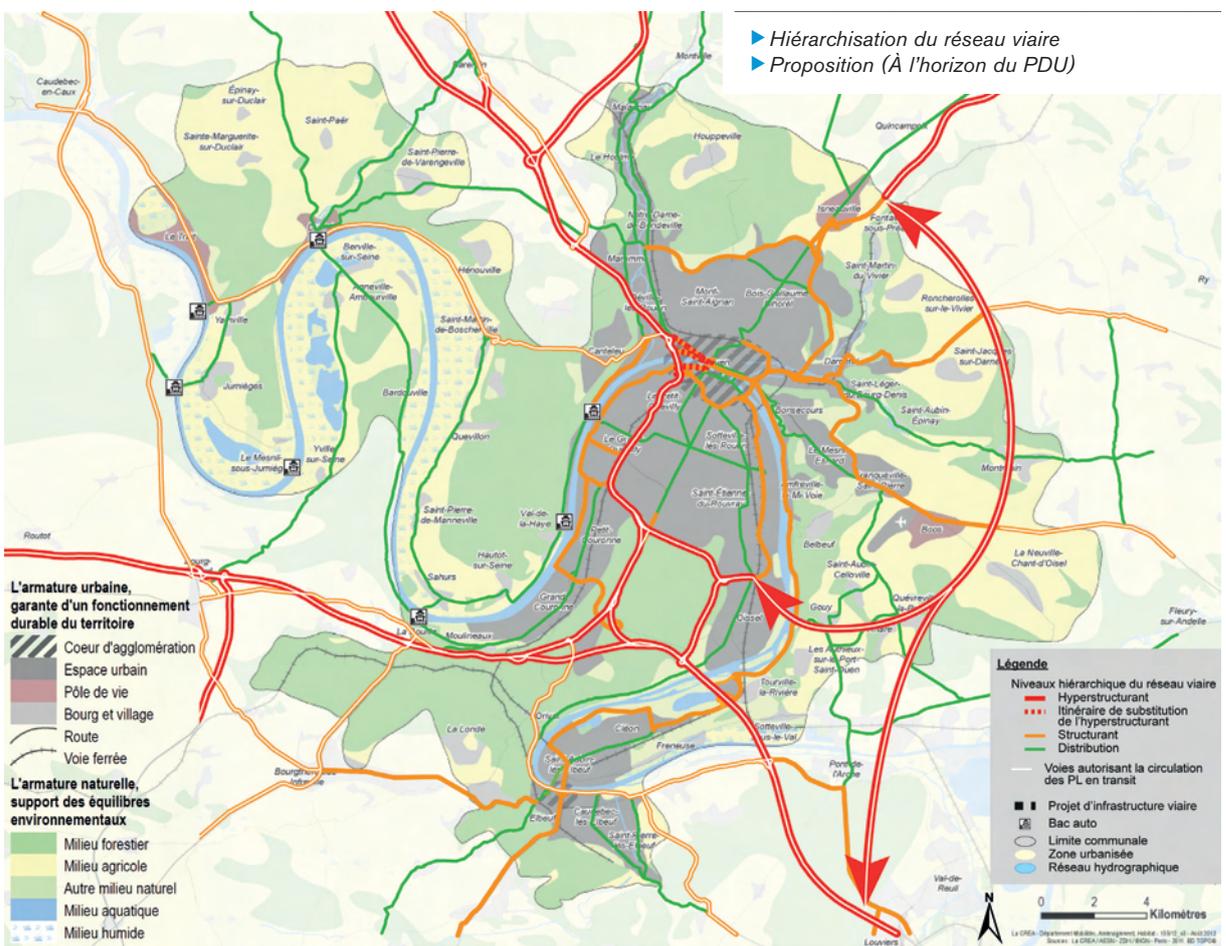
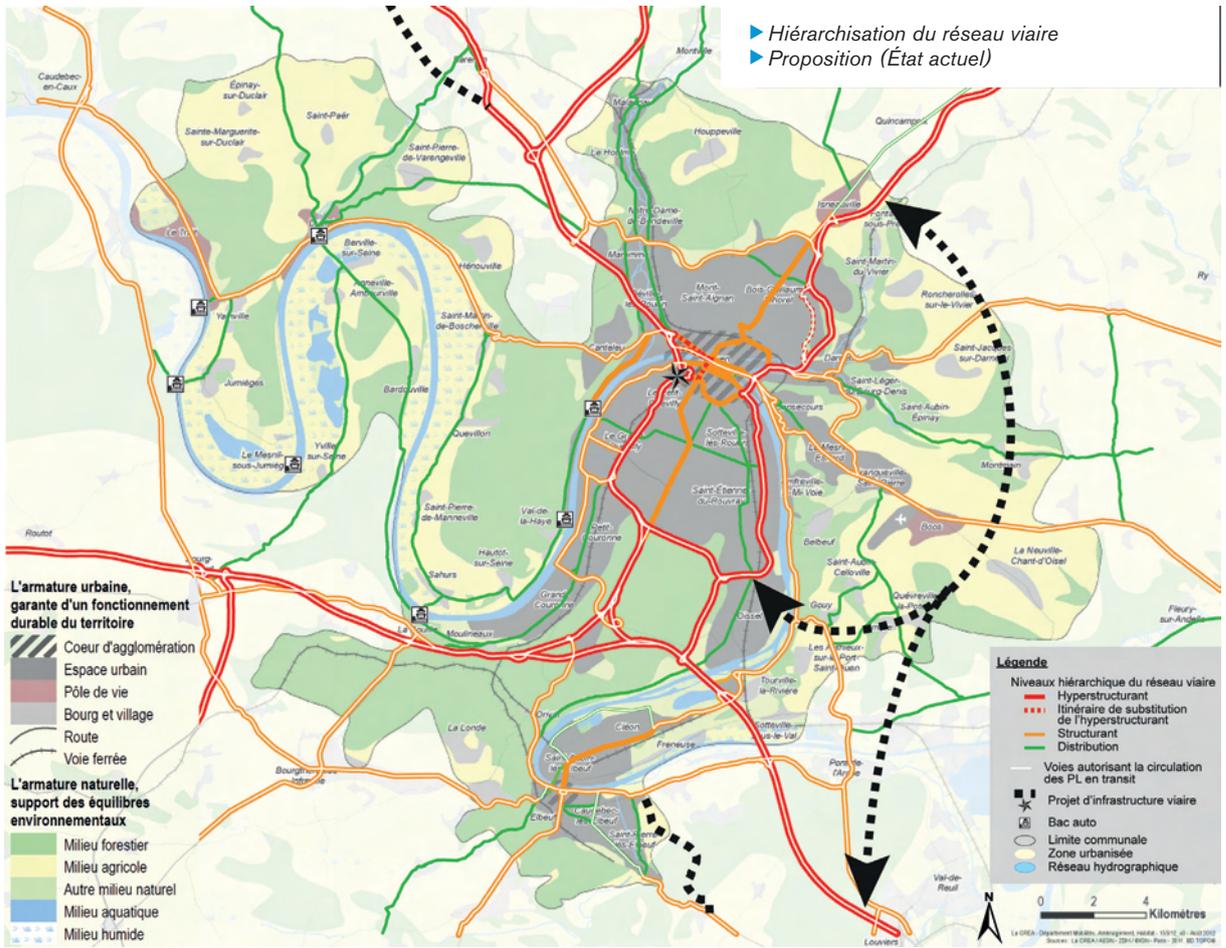
FICHE ACTION 9 : OPTIMISER LA PLACE DE LA VOITURE SUR LA VOIRIE ET L'ESPACE PUBLIC

ACTION C : COORDONNER LES STRATEGIES DE STATIONNEMENT COMMUNALES

Dans un souci d'une meilleure cohérence et d'une meilleure articulation des politiques locales en terme de stationnement, la CREA instaurera un espace de concertation afin :

- d'éclairer les politiques locales de maîtrise du stationnement à la lumière d'un système de transport dans sa globalité,
- d'accompagner l'évolution des comportements vers un usage moins systématique de la voiture et plus fréquent du vélo,
- d'améliorer la qualité du paysage urbain en optimisant son occupation par le stationnement et en encourageant l'usage raisonné des modes motorisés individuels.

Niveau hiérarchique	Fonctionnalité	Partage de l'espace public				
		TC	Vélo	MAP	VP	PL
Hyperstructurant 70 à 130 km/h	Axes de circulation permettant l'écoulement des trafics et d'échanges, contournement du cœur de l'agglomération	Lignes express interurbaines Éventuellement voies dédiées TC/covoiturage			La totalité de l'espace public est dédié aux VP et aux PL pour le trafic de transits et d'échanges	
Structurants 50 à 90 km/h	Axes de circulation accueillant le trafic d'échanges avec le cœur de l'agglomération Les traversées de pôles de vie doivent avoir des circulations apaisées	Axes débouchant sur des pôles d'échanges (P+R, gares...) supportant des TC structurants	Aménagements sécurisés	Aménagements sécurisés cheminement dédiés Les traversées piétonnes ne doivent pas excéder 2 voies de circulation sans refuge intermédiaire	Mode privilégié mais débouchant sur des points de restrictions incitant au report modal	Axe de circulation dédié au trafic d'échanges avec les secteurs d'activités du territoire à l'extérieur de la ceinture du réseau hyperstructurant
Distribution 30 à 70 km/h	Axes de circulation permettant l'irrigation des cœurs d'agglomération et des pôles de vie	Axes ayant vocation à accueillir des lignes TC structurantes avec aménagement bus (résorption des points noirs, sites propres...)	Aménagements sécurisés	Aménagements sécurisés cheminements dédiés	VL contraints afin de libérer de l'espace pour les autres modes notamment TC, espaces de stationnement contraints et organisés	Axe de circulation dédié à la desserte locale fine et à la livraison urbaine



FICHE ACTION 10 : DÉVELOPPER L'USAGE DU VÉLO

Les cyclistes sont des usagers vulnérables. Pour favoriser la pratique de ce mode, il faut donc travailler sur l'ensemble des maillons qui composent la chaîne de déplacement, afin de rendre les trajets lisibles, performants et sécurisés.

ACTION A : ACCÉLÉRER LA POLITIQUE D'AMÉNAGEMENT CYCLABLE

La CREA s'est engagée depuis de nombreuses années dans le déploiement d'un réseau cyclable d'agglomération. Elle souhaite poursuivre cet effort en accompagnant financièrement et techniquement les communes dans la réalisation de leurs itinéraires, afin de permettre au plus grand nombre de se déplacer à vélo en toute sécurité sur l'ensemble du territoire de la CREA.

Une part importante de la densification des aménagements cyclables reposant sur les projets portés par les communes, la CREA a souhaité infléchir son action en faveur du développement de la pratique du vélo en accentuant son soutien technique et financier (via un fonds de concours) au profit de communes, voire des autres gestionnaires d'espaces publics sur le territoire de la CREA. À ce titre la notion de carte prédéfinie des aménagements est abandonnée.

La CREA poursuit par ailleurs la réalisation du Plan CREA Vélo sur le territoire de l'ex-CAR ainsi que sur les pôles d'Elbeuf, de Duclair et du Trait, notamment dans le cadre de la mise en oeuvre de la trame bleue.

ACTION B : ÉLABORER ET DÉPLOYER UN PLAN DE JALONNEMENT DES ITINÉRAIRES CYCLABLES

Les aménagements cyclables sont nécessaires mais ne représentent qu'une partie des services à mettre en place pour favoriser l'usage du vélo. Un plan de jalonnement permettra aux habitants de la CREA de mieux connaître les itinéraires cyclables et les temps de parcours à vélo pour se rendre d'un point à un autre : des panneaux indiqueront les grandes directions, la distance mais aussi le temps de parcours moyen pour s'y rendre.

ACTION C : CONFORTER LE SYSTÈME DE LOCATION DES VÉLOS

Pour encourager la pratique par l'acquisition d'un vélo personnel, la CREA a souhaité poursuivre le développement de son système de location de vélos. Une évaluation périodique sera réalisée.

Ainsi, avoir la possibilité de tester les déplacements à vélo dans l'agglomération permet de mieux se rendre compte de la réalité du territoire et des nombreuses possibilités de déplacements offertes par ce mode souple, peu coûteux et efficace en milieu urbain. Dans les centres-villes de Rouen, d'Elbeuf et du Trait, la CREA met à disposition des particuliers un parc de vélos classiques, de vélos à assistance électrique et de vélos pliants pour une location de longue durée.

En complément, un dispositif de subvention à l'attention des particuliers ayant loué un vélo a été mis en place par la CREA en cas d'achat d'un véhicule à assistance électrique neuf (pour répondre aux spécificités du territoire : déplacements de longue distance, fortes pentes...) ou d'un vélo pliant neuf.

En fonction des opportunités et des pratiques, il pourrait être envisagé :

- de réfléchir à l'implantation de services de location de vélo sur d'autres espaces du territoire,
- de revoir les modalités qui régissent le dispositif de subventionnement.

ACTION D : ORGANISER LE STATIONNEMENT DES VÉLOS SUR L'ESPACE PUBLIC

Plus encore que les itinéraires cyclables, la possibilité de garer son vélo, et sans risque de vol, est le levier essentiel pour convaincre de nouveaux publics de se déplacer à vélo. Il s'agit donc dans cette action de développer l'offre en stationnement sur l'espace public.

Cela nécessite la mise à disposition d'arceaux de stationnement ou d'autres dispositifs, lorsque le besoin le justifie (parcs vélos, consignes collectives, usage mutualisé des parkings de stationnement public...). Une stratégie d'implantation pourra être développée. En appui de cette action, une information sur la localisation des stationnements sur l'espace public sera un outil nécessaire.

FICHE ACTION 11 : AFFIRMER LA PLACE DES MODES DOUX SUR L'ESPACE PUBLIC

Aujourd'hui encore, l'espace est trop souvent monopolisé par la voiture, et l'espace public urbain semble organisé pour elle. Donner la place qui leur revient à tous les modes de déplacements nécessite de repenser l'aménagement et la gestion au quotidien de l'espace public.

ACTION A : DÉFINIR UNE CHARTE DES BONNES PRATIQUES VISANT À CONSOLIDER LA PLACE DU PIÉTON DANS L'ESPACE PUBLIC

La CREA se fixe l'objectif de requalifier l'espace public au profit des modes alternatifs au véhicule particulier, et en particulier la marche.

Cette action consiste à élaborer une charte « piétons » permettant d'initier la mise en sécurité et l'accessibilité de cheminements piétons autour de 4 objectifs :

- favoriser les déplacements à pied,
- assurer la sécurité du piéton,
- réaliser des aménagements de qualité,
- informer, sensibiliser et éduquer l'utilisateur.

ACTION B : AMÉLIORER LA MOBILITÉ DURABLE PAR UNE REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS ET DES GRANDS AXES DE L'AGGLOMÉRATION

La CREA souhaite encourager une meilleure prise en compte des modes actifs et des transports en commun dans les projets communaux de requalification des espaces publics et des grands axes d'agglomération.

Aussi, elle a souhaité mettre en place un fonds de concours afin de d'encourager la prise en compte de cette dimension qualitative dans les projets portés par les communes.

Cet appui financier permet ainsi de faciliter l'action des communes tout en veillant à l'homogénéité des types d'aménagements rencontrés, au service d'un espace public plus favorable aux modes alternatifs au véhicule particulier.

A large, bold, white letter 'V' is centered on a dark olive green rectangular background. The letter is simple and sans-serif, with a slight shadow or gradient effect.

**FAVORISER
UNE ORGANISATION DE LA CHAÎNE
DE TRANSPORT DE MARCHANDISES
PLUS RESPECTUEUSE
DE L'ENVIRONNEMENT**

FICHE ACTION 12 : ORGANISER ET RATIONNALISER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE

La logistique urbaine est la façon d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville. Champ stratégique très complexe de par la dispersion des compétences et des stratégies, il est essentiel de consolider les réflexions entre les différents acteurs afin d'assurer durablement les conditions performantes pour l'approvisionnement des territoires.

ACTION A : PÉRENNISER LE GROUPE DE TRAVAIL MARCHANDISES EN VILLE (GTMV)

Afin d'améliorer les fonctions de livraison et de distribution de marchandises en ville, les objectifs assignés au groupe de travail marchandises en ville (GTMV) pourraient être :

- approfondir et partager les connaissances, les usages et besoins du transport de marchandises en ville, entre les collectivités et les acteurs économiques,
- prendre en compte les nouveaux comportements d'achat et de distribution, notamment le développement du e-commerce,
- mettre en œuvre une politique de livraisons de marchandises en ville équilibrée et évolutive, issue d'une concertation avec les acteurs.

En contribuant à la construction d'une culture commune afin d'améliorer la connaissance et l'action sur la logistique urbaine, ce groupe de travail permettra ainsi de promouvoir la concertation entre les acteurs et de favoriser la mise en œuvre opérationnelle d'actions pour une logistique urbaine plus soutenable.

ACTION B : METTRE EN PLACE UNE CHARTE DES BONNES PRATIQUES SUR LES LIVRAISONS DE MARCHANDISES EN VILLE

Dans la continuité des réflexions et des actions menées par le groupe de travail « marchandises en ville », il est proposé d'établir une charte concertée sur « les marchandises en ville » au sein du groupe de travail dédié afin de formaliser collectivement des engagements.

À la lumière des réflexions en cours, cette charte pourra notamment porter sur l'harmonisation des réglementations en matière de circulation des véhicules de transport de marchandises sur le territoire et sur la problématique des places de livraison.

ACTION C : INTEGRER LA PROBLÉMATIQUE DES LIVRAISONS DE MARCHANDISES EN VILLE EN AMONT DANS TOUS LES PROJETS URBAINS

Pour s'assurer du bon fonctionnement d'un projet urbain dans sa composante logistique, il convient de réserver des emprises fonctionnelles pour les livraisons lors de projets de réaménagement de l'espace public.

Le PDU préconise que pour les nouvelles activités générant du trafic de véhicules utilitaires, soient prévues des aires de livraisons hors des voiries publiques (Cf. article 12 des PLU).

Le PDU recommande d'établir à minima les normes suivantes dans les PLU :

- pour les commerces : une aire de livraison pour 1000 m² de surface de vente. Cette aire doit permettre l'accueil d'un véhicule de 2,60 m de large, d'au moins 6 m de long et 4,20 m de haut, y compris le débattement de ses portes et d'un hayon élévateur. En outre, elle doit disposer d'une zone de manutention (de l'ordre de 10 m²). Ces dimensions pourraient être diminuées sur justification
- pour les bureaux et activités : une aire de livraison de 100 m² pour 6 000 m² de SHON.

FICHE ACTION 13 : RENFORCER L'ATTRACTIVITE LOGISTIQUE DU TERRITOIRE

La logistique fait partie de l'identité économique du territoire, connecté aux grands corridors d'échanges, il est essentiel de valoriser cet atout dans un contexte économique et énergétique incertain, afin de conforter collectivement cette ambition.

ACTION A : RÉFLECHIR À UNE STRATÉGIE LOGISTIQUE

Le diagnostic du PDU a démontré la nécessité d'accompagner un développement cohérent de la filière logistique en structurant la dynamique territoriale.

La réflexion sur un schéma logistique permettra, à l'échelle de la CREA, de :

- définir les moyens à mettre en œuvre afin de valoriser les infrastructures ferroviaires et fluviales existantes pour le transport de marchandises,
- préserver les espaces susceptibles de participer à la valorisation des infrastructures ferroviaires et fluviales pour le transport de marchandises,
- intégrer la réflexion fret sur le devenir de l'étoile ferroviaire rouennaise,
- mettre en cohérence les projets de plateforme portés par les différents acteurs du transport de marchandises.

Ce schéma pourrait venir concrétiser la démarche « référentiel logistique » initié par les acteurs du territoire en lien avec l'A.U.R.B.S.E.

ACTION B : VALORISER LES ALTERNATIVES AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Au-delà d'une nécessaire réflexion stratégique sur la logistique, le fonctionnement actuel et futur du système de transport de marchandises comporte un certain nombre de points de fragilité qui obèrent le développement des alternatives au transport routier des marchandises. Il convient donc que chaque acteur, en concertation et en responsabilité, puisse s'approprier ces problématiques afin de travailler ensemble à leur solution, de manière à favoriser une mobilité plus soutenable du transport de marchandises à l'échelle du territoire.

Les points de vigilances sont les suivants :

La tranchée couverte de Rouen

La tranchée couverte de Rouen permet la superposition de deux infrastructures de transport sur la rive gauche de la Ville de Rouen. En partie inférieure, la tranchée permet le passage de la voie ferrée Rouen Gauche-Couronne, laquelle constitue la seule sortie ferrée de ce côté de la Seine pour le Grand Port Maritime de Rouen (G.P.M.R.). En partie

supérieure, la voie portée est une chaussée à 2 fois 2 voies reliant la RD 181 E, au G.P.M.R. (rive gauche) et à l'A 150.

Des investigations récemment conduites ont démontré la fragilité de l'ouvrage. Il convient dès lors de proposer des solutions permettant d'en préserver et/ou renforcer les caractéristiques structurelles afin de garantir la pérennité de l'ouvrage.

Le centre routier

Seul équipement de l'agglomération de ce type, le centre routier est aujourd'hui saturé. Sa gestion est confiée à un syndicat mixte comprenant les villes de Rouen, de Grand-Quevilly et la CCI de Rouen.

Cette saturation engendre du stationnement générant des problèmes de sécurité et de dégradation autour de l'équipement.

La modernisation de la Ligne Serqueux-Gisors

Le projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors repose sur un double impératif :

- créer un nouvel itinéraire fret pour renforcer la desserte ferroviaire du port du Havre,
- libérer de la capacité de trafic sur la ligne Paris-Rouen-Le Havre.

Les travaux de modernisation doivent permettre de hisser la ligne Serqueux-Gisors quasiment au même niveau de performance que la ligne Paris-Rouen-Le Havre autour de 4 priorités :

- la réalisation d'un raccordement direct au sud de Serqueux,
- un nouveau système de télécommunication,
- la mise en place d'une signalisation automatique,
- l'électrification de la ligne.

Seine-Sud

Cette future zone d'activité dispose d'atouts géographiques remarquables qui la positionnent comme une plate-forme multimodale extrêmement attractive, le long de l'axe Seine, en complément des deux grands ports Maritimes de Rouen et du Havre, et d'autres plate-formes avoisinantes. Autour d'activités innovantes, d'industries à forte valeur ajoutée, de la logistique, des services, Seine Sud a vocation à contribuer de manière importante au développement de la CREA.

Les premières études ont permis de constituer le Plan Directeur d'Aménagement et de Développement Durable (PDADD) de Seine Sud, document cadre définissant le programme, les grandes orientations pour la redynamisation et la reconversion économique de ce secteur.

VMI

**ÉVALUER ET
SUIVRE LE PDU**

FICHE ACTION 14 : POURSUIVRE L'AMÉLIORATION DES CONNAISSANCES LIÉES À LA MOBILITÉ

Il est nécessaire d'éclairer les acteurs du territoire sur la mobilité. Cette connaissance se construit sur la base de différents indicateurs qui doivent être ciblées, appropriées et structurées afin d'en faciliter l'appropriation.

ACTION A : RÉALISER UNE ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS

Consécutivement à celles conduites en 1983, 1996 et 2007, l'enquête sera réalisée selon la méthodologie nationale des « enquêtes ménages déplacements » définie par le CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques). Elle sera effectuée auprès d'un échantillon représentatif de ménages résidant dans le périmètre d'enquête retenu sur la base d'entretien par téléphone et/ou à domicile, afin recueillir les habitudes de déplacement des personnes qui composent ces ménages.

Permettant de mieux connaître les habitudes de déplacements des habitants et d'en mesurer les évolutions, c'est une base de données fiable et complète qui sert de support décisionnel aux élus et acteurs des politiques de déplacement.

La lourdeur du dispositif ne permet pas de conduire régulièrement ce type d'enquête. Aussi, il sera important de s'interroger sur un dispositif plus léger qui permette de suivre les habitudes de déplacement des habitants à intervalle plus régulier.

Les logiques de déplacements peuvent justifier d'arrêter un périmètre d'enquête qui dépasse les limites administratives du territoire de la CREA : cela a d'ailleurs été le cas lors de la dernière enquête en 2007.

ACTION B : POURSUIVRE L'OBSERVATION DES DÉPLACEMENTS SUR LA CREA (OSCAR)

Cet observatoire évolutif, issu d'un travail partenarial dans un souci de mutualisation des connaissances et des moyens, a plusieurs objectifs :

- suivi et analyse des données relatives aux déplacements : trafics routiers, accidentologie, stationnement, transports collectifs urbains, modes actifs et qualité de l'air,
- mise à jour et exploitation d'un modèle de trafic sur le périmètre de l'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe, qui comprend actuellement un modèle routier complet et un modèle de choix modal,
- aide à la décision : l'observatoire analyse chaque année différents thèmes tels que les événements majeurs en lien avec le réseau viaire, le stationnement, l'accidentologie afin d'étayer les réflexions des différents partenaires,
- action de communication : outil technique à destination des décideurs et des acteurs de l'aménagement du territoire, OSCAR s'adresse à un large panel de personnes par le biais d'une exploitation visuelle facile d'accès.

ACTION C : ÉTABLIR UN COMPTE DEPLACEMENT

La loi SRU fait obligation aux autorités compétentes pour l'organisation des transports publics (pour des PTU comprenant plus de 100 000 habitants) d'établir un compte déplacements. L'objet en est de faire apparaître pour les différentes pratiques de mobilité dans l'agglomération, et dans son aire urbaine, les coûts pour l'utilisateur et ceux qui en résultent pour la collectivité.

Cependant la loi SRU ne précise ni les délais, ni les périodicités, ni les modalités de réalisations de ces comptes.

L'expérience montre que :

- il s'agit d'un exercice relativement complexe qui aborde les aspects économiques et les aspects financiers, les coûts directs et les externalités, la fiscalité ; la sphère privée et la sphère publique, les investissements et l'exploitation, ... ce qui nécessite la mise en place de moyens spécifiques appropriés,
- le compte déplacement est essentiellement rétrospectif (un bilan sur plusieurs années écoulées), mais il permet d'engager des réflexions prospectives telles que : objectifs sur la ventilation par modes des investissements consacrés aux transports, modes de financement, impact financier d'une hausse de l'offre de transport, recherche de nouvelles sources de financement,
- les résultats d'un compte déplacement constituent des éléments utiles pour le suivi de la politique publique de déplacements mais aussi pour sensibiliser l'ensemble des acteurs aux différentes facettes des coûts et du financement des déplacements, avec des données pédagogiques concrètes relatives à un territoire déterminé.

La mise en œuvre d'un tel compte déplacement constitue donc une des actions du PDU qui prendra place dans le processus d'observation et de suivi.

ACTION D : EFFECTUER UNE ENQUÊTE CORDON

Une « enquête cordon » de circulation routière a pour objectif de connaître les origines et destinations des trafics routiers entrant dans l'agglomération ou qui la traversent. La dernière enquête datant de 1997 sur le secteur de Rouen et de 1998 sur le secteur d'Elbeuf, l'actualisation des données anciennes est nécessaire.

Le PDU prévoit la réalisation d'une nouvelle enquête cordon selon des modalités à définir.

FICHE ACTION 15 : ADAPTER LES POLITIQUES DE DÉPLACEMENTS EN FONCTION DU SUIVI ET DE L'ÉVALUATION DU PDU

Le PDU programme des mesures qu'il convient de suivre et d'évaluer pour juger de leur efficacité, et si nécessaire réorienter la politique de déplacements de l'agglomération. La loi prévoit une évaluation au bout de 5 ans, éventuellement suivie d'une révision du PDU si les conclusions de cette évaluation la jugent nécessaire. Pour mener à bien cette évaluation quinquennale, il convient de définir les modalités de suivi au cours des cinq premières années de la mise en œuvre du programme d'actions.

ACTION A : METTRE EN PLACE LES INSTANCES DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

L'élaboration du PDU s'est déroulée en concertation avec les acteurs du territoire, dans un souci permanent de dialogue. Le suivi et l'évaluation du présent PDU prolongeront cette association grâce à :

- la consultation régulière des associations et de la société civile au travers du Conseil Consultatif de Développement de la CREA ;
- la poursuite de l'association régulière des communes via des réunions par secteurs géographiques.

ACTION B : EVALUER LE PDU

Le processus d'évaluation et d'actualisation du PDU s'appuiera notamment sur le tableau des indicateurs de façon à apprécier l'impact du PDU sur la mobilité et l'aménagement du territoire. Les résultats et recommandations de l'évaluation seront publiés.

► TABLEAU DES INDICATEURS

N°	Descriptif	Pilote	Usage	Aménagement	Fiche action 1	Fiche action 2	Fiche action 3	Fiche action 4	Fiche action 5	Fiche action 6	Fiche action 7	Fiche action 8	Fiche action 9	Fiche action 10	Fiche action 11	Fiche action 12	Fiche action 13	Fiche action 14	Fiche action 15
1	Comptages routiers	Ville de Rouen DIRNO La CREA CG 76 CG 27																	
	Kms infrastructures nouvelles	DIRNO CG 76 CG 27																	
2	Nombre d'accidents corporels	CETE																	
	Répartition des accidents en fonction des catégories d'usager																		
	Localisation des accidents corporels																		
3	Nombre de places de stationnement sur voirie, non réglementées et gratuites	Communes																	
	Nombre de places payantes sur voirie																		
	Fréquentation des parkings en ouvrage																		
	Fréquentation points stratégiques de stationnement																		
4	Fréquentation parkings relais	La CREA																	
	Nombre de places aménagées																		
5	Fréquentation parkings des gares	La CREA RHN																	
	Nombre de places aménagées																		
6	Offre km (tous types de ligne)	La CREA																	
	Offre km (par type de ligne)																		
	Nombre de voyages par km (tous types de lignes)																		
	Nombre de voyages par km (par type de ligne)																		
	Vitesse commerciale moyenne (tous types de ligne)																		
	Vitesse commerciale moyenne (par type de ligne)																		
	Nombre total de déplacements (tous types de ligne)																		
	Nombre total de déplacements (par type de ligne)																		
	Age moyen du parc																		
	Répartition modes de propulsion parc																		

À DÉFINIR

SANS OBJET

5. SYNTHÈSE STRATÉGIQUE ET FINANCIÈRE

Le tableau permet de croiser les 11 objectifs d'un PDU édictés par le code des transports avec les fiches actions.

Ainsi, cette synthèse permet d'identifier les actions qui, de façon directe ou indirecte, contribuent à répondre à ces objectifs.

Synthèse stratégique

	L'approche équilibrée du PDU	Renforcement de la cohésion sociale et urbaine	Sécurité des déplacements	Diminution du trafic automobile	Développement des T.C. et des modes de déplacement les moins polluants	Amélioration de l'usage du réseau de voirie	Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics	Organisation des conditions d'approvisionnement	Plan de mobilité	Tarifification et billetterie intégrée	Véhicules électriques
FICHE ACTION 1											
FICHE ACTION 2											
FICHE ACTION 3											
FICHE ACTION 4											
FICHE ACTION 5											
FICHE ACTION 6											
FICHE ACTION 7											
FICHE ACTION 8											
FICHE ACTION 9											
FICHE ACTION 10											
FICHE ACTION 11											
FICHE ACTION 12											
FICHE ACTION 13											
FICHE ACTION 14											
FICHE ACTION 15											

- Actions qui de façon directe contribuent à répondre aux objectifs.
- Actions qui de façon indirecte contribuent à répondre aux objectifs.

Synthèse financière

Depuis plusieurs années, et notamment dans le budget 2013 de la CREA, les transports constituent le premier poste de dépense représentant près de 30 % des investissements.

Malgré un contexte économique national difficile, la CREA souhaite poursuivre cette politique tout en proposant une stratégie à la fois prudente et offensive.

D'autre part, compte tenu des incertitudes qui pèsent sur l'aboutissement de certains grands projets et des nécessaires études préalables à d'autres projets, il s'agit de donner ici une tendance qui permet d'appréhender la surface financière de l'ambition portée par le PDU au sein de l'ensemble des politiques publiques de La CREA.

Une certaine vigilance reste néanmoins nécessaire compte-tenu de l'évolution des finances publiques et de la fragilité qui pèse sur les ressources des collectivités.

Cette synthèse financière présente les montants qui pourraient être consacrés à la politique de mobilité dans le cadre de la programmation pluriannuelle de la CREA.

Afin de se donner les moyens d'atteindre les objectifs du Plan de Déplacement Urbain, la CREA envisage d'investir près de 400 M€ entre 2014 et 2019.

Outre cette capacité d'investissement, les moyens humains et matériels internes viendront compléter ce dispositif en offrant des capacités importantes d'études, de réalisation et de suivi de ces orientations.

Ces efforts consacrés à la mise en œuvre de la politique de la mobilité sur le territoire contribueront à la réalisation du plan d'actions dans les 5 ans qui viennent.

Les dépenses envisagées sur la période 2014 / 2019 pour répondre au plan d'action sont les suivantes :

1 – afin de compléter et organiser les réseaux de déplacement : environ 350M€

> dont 187 M€ afin de poursuivre le développement des infrastructures de déplacement :

- la réalisation de l'ARC Nord Sud ;
- la desserte en transport en commun de l'Eco quartier Flaubert ;
- l'accompagnement des grands projets d'infrastructures ferroviaires et routières (ligne nouvelle Paris Normandie et nouvelle gare de Rouen, grands projets routiers dont accès au Pont Flaubert, maintien des accès ferroviaires de la zone portuaire) ;
- les anticipations relatives à la desserte en transport en commun de la Nouvelle Gare.

> plus de 150 M€ afin de mettre en œuvre les actions permettant de favoriser l'intermodalité et d'améliorer les performances du réseau de transport collectif existant :

- la création de parking relais ;
- l'aménagement des abords de gare ;
- l'amélioration du réseau de bus et notamment son accessibilité ;
- l'acquisition de nouveaux véhicules avec une volonté d'orienter les achats vers des technologies propres mais éprouvées ;
- l'entretien, la maintenance et le renouvellement des systèmes et équipements ;
- la participation au projet ATOUMOD régional.

2 – afin de faire évoluer les comportements : environ 1,8 M€

> dont 1,3 M€ afin de favoriser la pratique de nouvelles formes de mobilité :

- la mise en œuvre de bornes de recharge électrique
- l'acquisition de véhicules électriques
- des réflexions relatives à l'autopartage.

> dont 0,5 M€ pour fédérer les acteurs autour d'une prise de conscience de l'environnement en déclinant le schéma directeur d'Education à l'Environnement

3 – afin de structurer un meilleur partage de l'espace public : 26 M€

> dont 25 M€ pour la réalisation de pistes cyclables

> dont 1 M€ pour le fonctionnement de la VELOSTATION.

4 – afin de renforcer l'attractivité logistique du territoire : 12 M€ consacrés à la participation aux travaux du chenal maritime

5 – afin de poursuivre l'amélioration des connaissances liées à la mobilité : 4,2 M€ consacrés à la réalisation d'enquêtes, d'études et la mise en œuvre d'un système de gestion de trafic

Afin de compléter ces éléments financiers, le tableau suivant précise, pour chaque action présentée dans le Plan de Déplacement Urbain, le pilotage, la nature de l'action ainsi qu'un calendrier prévisionnel.

► Synthèse financière

		Pilotage	Infrastructures	Exploitation	Information	Réflexions	Observation	Court terme	Moyen Terme	Long Terme
1.A	Achever la constitution du maillage routier de l'agglomération	●								
1.B	Popursuivre l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire à l'échelle locale, régionale et nationale	●								
1.C	Développer le réseau de transport à haut niveau de service (T.H.N.S.)	●●●								
2.A	Conforter les points de correspondance du réseau de transport en commun urbain (TCU)	●●●							Continu	
2.B	Développer les fonctions d'échanges aux abords des gares	●●								
2.C	Déployer un réseau de parcs relais et de parcs relais de proximité	●●●								
2.D	Coordonner les services des différentes Autorités Organisatrices des Transports (AOT)	●●								
3.A	Renforcer la hiérachisation et la lisibilité du réseau de transports en commun urbain (TCU)	●●●								
3.B	Améliorer les conditions de circulation des transports en commun urbains (TCU) sur des axes prioritaires	●●●							Continu	
3.C	Expérimenter une diversification des énergies pour les transports collectifs	●●							Continu	
3.D	Mettre en œuvre le schéma directeur d'accessibilité	●●●							Continu	
3.E	Poursuivre la démarche de suivi qualité	●●							Continu	
3.F	Etudier les modalités de desserte des zones d'activité	●●								
4.A	Etudier les liaisons à haut niveau de service	●●								
4.B	Conforter le service de transport à la demande	●●●								
4.C	Penser la mobilité à l'échelle du grand territoire	●								
5.A	Organiser le stationnement privé dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU)	●								
5.B	Favoriser et étudier les principes de densification urbaine le long des axes de transports collectifs structurants dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU)	●								
6.A	Identifier les territoires de projet et s'assurer de la cohérence de la desserte de transport en commun	●							Continu	
6.B	Prioriser les opérations de logement à programmer en fonction des critères d'accessibilité dans le cadre du Programme Local de l'Habitat (PLH)	●●●							Continu	
6.C	Tendre vers une préservation raisonnée des emprises ferroviaires	●							Continu	

► Synthèse financière

		Pilotage	Infrastructures	Exploitation	Information	Réflexions	Observation	Court terme	Moyen Terme	Long Terme
7.A	Etudier les modes de transport innovants	●●								
7.B	Développer une pratique collective du véhicule particulier	●								
7.C	Favoriser le développement de l'électromobilité	●●						Continu		
8.A	Eduquer, informer, sensibiliser, communiquer	●●								
8.B	Développer les plans de mobilité	●●								
9.A	Mettre en place un système de gestion dynamique du trafic et d'aide aux déplacements	●								
9.B	Organiser la circulation sur la base d'une hiérarchisation du réseau viaire	●								
9.C	Coordonner les stratégies de stationnement	●								
10.A	Poursuivre la politique d'aménagement cyclable	●●								
10.B	Elaborer et déployer un plan de jalonnement des itinéraires cyclables	●●								
10.C	Conforter le système de location des vélos	●●●						Continu		
10.D	Organiser le stationnement des vélos sur l'espace public	●●								
11.A	Définir une charte des bonnes pratiques visant à consolider la place du piéton dans l'espace public	●								
11.B	Améliorer la mobilité durable par une requalification des espaces publics et des grands axes d'agglomération	●●								
12.A	Peréniser le groupe de travail Marchandises en Ville (GTMV)	●						Continu		
12.B	Mettre en place une charte des bonnes pratiques sur les livraisons de marchandises en ville	●								
12.C	Intégrer la problématique des livraisons de marchandises en ville en amont dans tous les projets urbains	●						Continu		
13.A	Réfléchir à une stratégie logistique	●								
13.B	Valoriser les alternatives au transport routier de marchandises	●								
14.A	Réaliser une enquête ménages déplacements	●●								
14.B	Poursuivre l'observation des déplacements sur la CREA (OSCAR)	●●						Continu		
14.C	Etablir un compte déplacement	●●●								
14.D	Effectuer une enquête cordon	●●								
15.A	Mettre en place les instances de suivi et d'évaluation	●●●						Continu		
15.B	Evaluer le PDU	●●●						Continu		

Les recettes pour financer les dépenses liées aux déplacements

« Il est rappelé que la loi 73-640 du 11 juillet 1973 prévoit, que les autorités organisatrices (collectivités territoriales et leurs groupements), afin de financer l'organisation des transports publics, peuvent bénéficier de l'instauration d'une taxe : le Versement Transport (VT).

Ainsi selon l'article L2333- 64 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), les personnes physiques ou morales, publiques ou privées, à l'exception des fondations et associations reconnues d'utilité publique à but non lucratif dont l'activité est de caractère social, peuvent être assujetties à un versement destiné au financement des transports en commun lorsqu'elles emploient plus de neuf salariés.

Selon l'article L.2333-68 du CGTC, le versement est affecté au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics urbains et des autres services de transports publics qui, sans être effectués entièrement à l'intérieur du périmètre des transports urbains, concourent à la desserte de l'agglomération dans le cadre d'un contrat passé avec l'autorité responsable de l'organisation des transports urbains. Le versement est également affecté au financement des opérations visant à améliorer l'intermodalité transports en commun-vélo. »

Le versement transport est estimé à un peu plus de 90 millions d'euros / an, sous réserve de l'évolution des bases d'imposition. Il permettra de financer une partie des dépenses prévues.

Les restants seront financés par le budget de la CREA qui, de par son statut d'établissement public intercommunal, est autorisé à percevoir un certain nombre de recettes. Celles-ci sont constituées :

- des recettes de remplacement de la taxe professionnelle (contribution foncière des entreprises, contribution sur la valeur ajoutée des entreprises, taxe d'habitation, taxe sur foncier bâti, taxe sur foncier non bâti, imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux, taxe additionnelle sur les surfaces commerciales) ;
- des dotations de l'État (dotation globale de fonctionnement et fonds national de garantie individuelle des ressources notamment) ;
- en outre, la CREA est également autorisée à faire appel à l'emprunt pour assurer le financement d'une partie de ses investissements.

Les principales recettes directement liées à la mobilité s'établissent comme suit :

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Versement transport	93,2	95,1	97,0	98,9	100,9	102,9
Reversement DGD par le Département (suite ext. PTU)	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
DGD (Dotation Globale de Décentralisation)	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7
	96,5	98,4	100,3	102,2	104,2	106,2

Le coût des transports urbains

Chaque année, la CREA consacre des sommes importantes pour le fonctionnement du réseau de transport.

Une des actions importantes de la politique de mobilité de la CREA est le maintien dans la durée de sa contribution à l'exploitation du réseau.

Les recettes et les dépenses s'établissent comme suit :

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Lignes de transport Rouen-Elbeuf	2,1	2,2	2,2	2,3	2,3	2,4
Lignes de transport pôles de proximité de Duclair et du Trait	2,7	2,9	2,9	2,9	3,0	3,1
Service de transport à la demande (Filo'R)	4,1	4,2	4,2	4,3	4,4	4,5
Exploitation SOMETRAR/ TCAR	104,7	107,8	111,1	113,7	116,1	117,4
Exploitation TAE	7,1	7,3	7,4	7,6	7,8	7,9
Autres dépenses d'exploitation du réseau	2,6	2,6	2,6	2,7	2,8	2,8
coût global d'exploitation (hors ARC NS mise en service 09/2018)	123,4	126,9	130,6	133,6	136,3	138,1

recettes commerciales TCAR	26,1	27,3	28,4	29,5	30,4	31,3
recettes commerciales autres	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
recettes commerciales TAE	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9
recettes commerciales totales	28,2	29,3	30,5	31,6	32,5	33,4
taux de couverture Recettes/ Dépenses	22,8%	23,1%	23,3%	23,7%	23,8%	24,2%



Juin 2013

Plan de déplacements urbains de l'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe

Rapport environnemental

SOMMAIRE

1	Préambule.....	4
2	Présentation des objectifs du PDU.....	7
3	Articulation avec les autres documents de planification.....	8
4	Etat initial de l'environnement.....	10
	4.1 La qualité de l'air et ses impacts.....	10
	4.2 Le bruit.....	48
	4.3 La consommation d'espace.....	54
	4.4 La biodiversité et les milieux naturels.....	60
	4.5 L'eau.....	63
	4.6 Le paysage et le patrimoine.....	72
	4.7 Les risques majeurs.....	77
5	Carte de synthèse des enjeux, perspectives d'évolution et caractéristiques des zones susceptibles d'être concernées par la mise en œuvre du PDU.....	84
6	Justification du choix du projet.....	85
7	Méthodologie de l'évaluation environnementale.....	87
8	Impacts de la mise en œuvre du PDU.....	95
	8.1 L'évaluation qualitative.....	95
	8.2 L'évaluation quantitative.....	112
	8.3 Evaluation des incidences Natura 2000.....	116
9	Indicateurs de suivi environnemental.....	117
10	Mesures compensatoires.....	118
11	Résumé non technique.....	120
12	Glossaire.....	123

1 Préambule

La directive européenne 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement définit le cadre et les grands principes de l'évaluation environnementale pour les « plans et programmes susceptibles d'avoir une incidence notable sur l'environnement ».

La mise en œuvre de l'évaluation environnementale poursuit un double objectif :

- **aider à la définition d'un meilleur plan/programme pour l'environnement** : « [...] l'évaluation environnementale est un outil important d'intégration des considérations, en matière d'environnement dans l'élaboration et l'adoption de certains plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement dans les États membres, parce qu'elle assure que ces incidences de la mise en œuvre des plans et programmes sont prises en compte durant l'élaboration et avant l'adoption de ces derniers. » ;
- **améliorer la transparence du processus décisionnel** : « Pour contribuer à une plus grande transparence du processus décisionnel ainsi que pour assurer l'exhaustivité et la fiabilité de l'information fournie en vue de l'évaluation, il y a lieu de prévoir que les autorités chargées des questions d'environnement en cause seront consultées, de même que le public. »

La transposition de cette directive en droit français a été assurée par l'ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004, et deux décrets d'application : les décrets n°2005-613 du 27 mai 2005 et n°2005-608 du 27 mai 2005. Ces textes rendent obligatoire la réalisation d'une évaluation environnementale pour tous les plans et programmes dont l'élaboration ou la modification a été prescrite après le 21 juillet 2004.

Les Plans de Déplacements Urbains (PDU) qui sont visés à l'article R 122-17 du Code de l'environnement entrent dans cette catégorie et doivent à ce titre se soumettre aux exigences induites par l'évaluation environnementale et notamment :

- l'établissement d'un rapport environnemental (visé à l'article L 122-6 du Code de l'environnement) ;
- la mise à disposition de ce rapport environnemental lors de la consultation du public qui, dans le cas des PDU, est une enquête publique (article L 1214-15 du Code des Transports) ;
- l'avis de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement communément désignée sous le nom d'autorité environnementale. Dans le cas d'un PDU, il s'agit du Préfet de département (R 122-19 du Code de l'environnement) qui s'appuie sur les services de l'Etat compétents (DREAL notamment). Il se prononce, conformément à l'article L 122-7 du Code de l'environnement, à deux moments distincts : en tant que de besoin sur le degré de précision des informations que doit contenir le rapport environnemental et lors de l'avis d'autorité environnementale. Ce dernier est un avis simple et public qui doit être joint au dossier d'enquête publique (article L 122-8 du Code de l'environnement). Il porte à la fois sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement dans le PDU.

En application des articles 232 et 233 de la loi Grenelle 2, le décret n° 2012-616 du 2 mai 2012 relatif à l'évaluation de certains plans et documents ayant une incidence sur l'environnement confirme l'obligation pour les PDU de faire l'objet d'une évaluation environnementale sous l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement (le Préfet de département) et fixe le contenu du rapport environnemental, qui se trouve complété de manière plus précise.

Composition du rapport environnemental du PDU

Le contenu du rapport environnemental du PDU est défini à l'article R 122-20 (1) du Code de l'environnement. L'évaluation environnementale est proportionnée à l'importance du plan, schéma, programme et autre document de planification, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée. Le rapport environnemental, qui rend compte de la démarche d'évaluation environnementale, comprend successivement :

1° Une présentation générale indiquant, de manière résumée, **les objectifs du PDU et son contenu, son articulation** avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification et, le cas échéant, si ces derniers ont fait, feront ou pourront eux-mêmes faire l'objet d'une évaluation environnementale ;

2° Une description de **l'état initial de l'environnement** sur le territoire concerné, **les perspectives de son évolution probable si le PDU n'est pas mis en œuvre**, les principaux **enjeux environnementaux** de la zone dans laquelle s'appliquera le plan, schéma, programme ou document de planification et **les caractéristiques environnementales des zones qui sont susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du PDU**. Lorsque l'échelle du plan, schéma, programme ou document de planification le permet, les zonages environnementaux existants sont identifiés ;

3° Les **solutions de substitution raisonnables** permettant de répondre à l'objet du plan, schéma, programme ou document de planification dans son champ d'application territorial. Chaque hypothèse fait mention des avantages et inconvénients qu'elle présente, notamment au regard des 1° et 2° ;

4° L'exposé des **motifs pour lesquels le projet de PDU a été retenu** notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement ;

5° L'exposé :

a) Des **effets notables probables de la mise en œuvre du PDU** sur l'environnement, et notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la population, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages.

Les effets notables probables sur l'environnement sont regardés en fonction de leur caractère positif ou négatif, direct ou indirect, temporaire ou permanent, à court, moyen ou long terme ou encore en fonction de l'incidence née du cumul de ces effets. Ils prennent en compte les effets cumulés du plan, schéma, programme avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification ou projets de plans, schémas, programmes ou documents de planification connus ;

b) De l'évaluation des **incidences Natura 2000** mentionnée à l'article L. 414-4 ;

6° La présentation successive des mesures prises pour :

a) **Eviter les incidences négatives** du PDU sur l'environnement et la santé humaine ;

b) **Réduire l'impact des incidences** mentionnées au a ci-dessus n'ayant pu être évitées ;

c) **Compenser**, lorsque cela est possible, **les incidences négatives** notables du PDU sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évitées ni suffisamment réduites. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, la personne publique responsable justifie cette impossibilité.

Les mesures prises au titre du b du 5° sont identifiées de manière particulière.

La description de ces mesures est accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes et de l'exposé de leurs effets attendus à l'égard des impacts du PDU identifiés au 5° ;

7° La présentation des **critères, indicateurs et modalités**-y compris les **échéances**-retenus :

a) Pour vérifier, après l'adoption du PDU, la correcte appréciation des effets défavorables identifiés au 5° et le caractère adéquat des mesures prises au titre du 6° ;

(1) : modifié par décret n°2012-616 du 2 mai 2012 – art. 1

b) Pour identifier, après l'adoption du PDU, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et permettre, si nécessaire, l'intervention de mesures appropriées ;

8° Une présentation des **méthodes utilisées pour établir le rapport** environnemental et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré ;

9° Un **résumé non technique** des informations prévues ci-dessus.

Dans le cadre de l'évaluation environnementale d'un PDU, il semble peu pertinent de tenter de répondre au « 3°, les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du plan, schéma, programme ou document de planification dans son champ d'application territorial ». En effet, la démarche d'élaboration du PDU diffère nettement d'un projet plus opérationnel, auquel ce paragraphe semble destiné. En revanche, la justification du choix de PDU retenu sera d'autant argumentée, avec notamment les bénéfices attendus au regard du scénario au fil de l'eau.

Enfin, l'évaluation environnementale doit être réalisée en appliquant le principe de proportionnalité rappelé à l'article L.122-6 (1) du Code de l'environnement :

« Le rapport environnemental contient les informations qui peuvent être raisonnablement exigées, compte tenu des connaissances et des méthodes d'évaluation existant à la date à laquelle est élaboré ou révisé le plan ou le document, de son contenu et de son degré de précision et, le cas échéant, de l'existence d'autres documents ou plans relatifs à tout ou partie de la même zone géographique ou de procédures d'évaluation environnementale prévues à un stade ultérieur.»

(1) Modifié par LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 232

2 Présentation des objectifs du PDU

Le Plan de Déplacements Urbains de la CREA vise à répondre à cinq enjeux :

- Assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain
- Faciliter la mobilité des périurbains
- Développer l'usage des transports en commun : prendre en compte les facteurs d'attractivité
- Repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace urbain
- Mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison

Le nouveau Plan de Déplacements Urbains s'organise sur deux échelles de temps : un plan d'actions faisant l'objet d'une programmation détaillée à 5 ans s'inscrivant dans une perspective de plus long terme. Ces actions répondent à une organisation multimodale des déplacements, dont les principes de base sont les suivants :

- La poursuite du développement des infrastructures de déplacements en améliorant l'intégration de la CREA dans les grands réseaux de mobilité, en valorisant l'outil ferroviaire pour les déplacements de proximité, en aménageant et en étudiant de nouvelles lignes de Transport à Haut Niveau de Service,
- Le développement de l'intermodalité par le déploiement d'un réseau maillé de points d'échanges entre les différents modes de déplacements et par la coordination des services organisés par les Autorités Organisatrices des Transports (A.O.T.) sur le territoire,
- L'amélioration des performances du réseau de transports collectifs urbains existant en adaptant l'offre aux besoins du territoire, en améliorant les conditions de circulation sur des axes prioritaires, en expérimentant une diversification des énergies et en poursuivant la démarche de suivi qualité,
- L'adaptation de l'offre collective de transports à l'échelle périurbaine en étudiant la possibilité de liaison à haut niveau de service, en confortant le service de transport à la demande et en pensant la mobilité en lien avec les territoires limitrophes,
- La mise en place de recommandations et d'outils pour mettre en cohérence les politiques publiques de développement urbain et de déplacements,
- L'accompagnement de l'émergence de nouvelles formes de mobilité en étudiant le développement de modes de transports innovants, en accompagnant la pratique collective du véhicule particulier et en favorisant le développement de l'électromobilité,
- La mobilisation des acteurs autour d'une prise de conscience des impacts de la mobilité sur l'environnement en éduquant, informant, sensibilisant les différents publics et en développant les plans de mobilité au sein des entreprises,
- L'optimisation de la place de la voiture sur l'espace public en organisant la circulation sur la base d'un réseau de voiries hiérarchisé,
- Le développement de l'usage des modes doux par l'aménagement d'infrastructures pour les cyclistes, par la valorisation de l'expérience collective, la requalification des espaces publics et des grands axes d'agglomération,
- La mise en place d'outils de réflexion et d'expérimentation en lien avec les différents acteurs de la logistique encouragent des pratiques de mobilité durable,
- La mise en place d'un dispositif d'évaluation et de suivi du PDU en améliorant la connaissance de la mobilité sur le territoire et en évaluant collectivement les impacts des actions au regard des objectifs fixés.

3 Articulation avec les autres documents de planification

Conformément à l'article L1214-7 du code des transports, le PDU devra être **compatible** avec :

- La **Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine (DTA)**, approuvée par décret interministériel le 10 juillet 2006 ;
- le **Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) de Haute Normandie**, arrêté le 21 mars 2013 par le Préfet de la région Haute-Normandie, suite à l'approbation du Conseil Régional le 18 mars 2013.
- le **Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération de Rouen** approuvé le 26 février 2007 (cf. article 14 du décret n° 2001-449 du 25 mai 2001). Ce document est actuellement en cours de révision. Le PDU tiendra compte des avancés des travaux de définition des objectifs du futur plan.

Le rapport de compatibilité exige que les dispositions du PDU ne fassent pas obstacle à l'application des dispositions des documents mentionnés.

Le PDU devra également tenir compte des travaux du **Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) de l'agglomération de Rouen-Elbeuf-Austreberthe** en cours d'élaboration, dans la mesure où celui-ci s'imposera au PDU une fois approuvé. Le PDU alimentera le volet Déplacement du SCoT.

Le contenu résumé de ces Plans et Programmes sont présentés dans le chapitre « Contexte de la démarche » du PDU. (p.9 à 18)

Conformément à l'article R122-17 du code de l'environnement, le PDU de la CREA doit également prendre en compte dans le cadre de son élaboration les documents suivants :

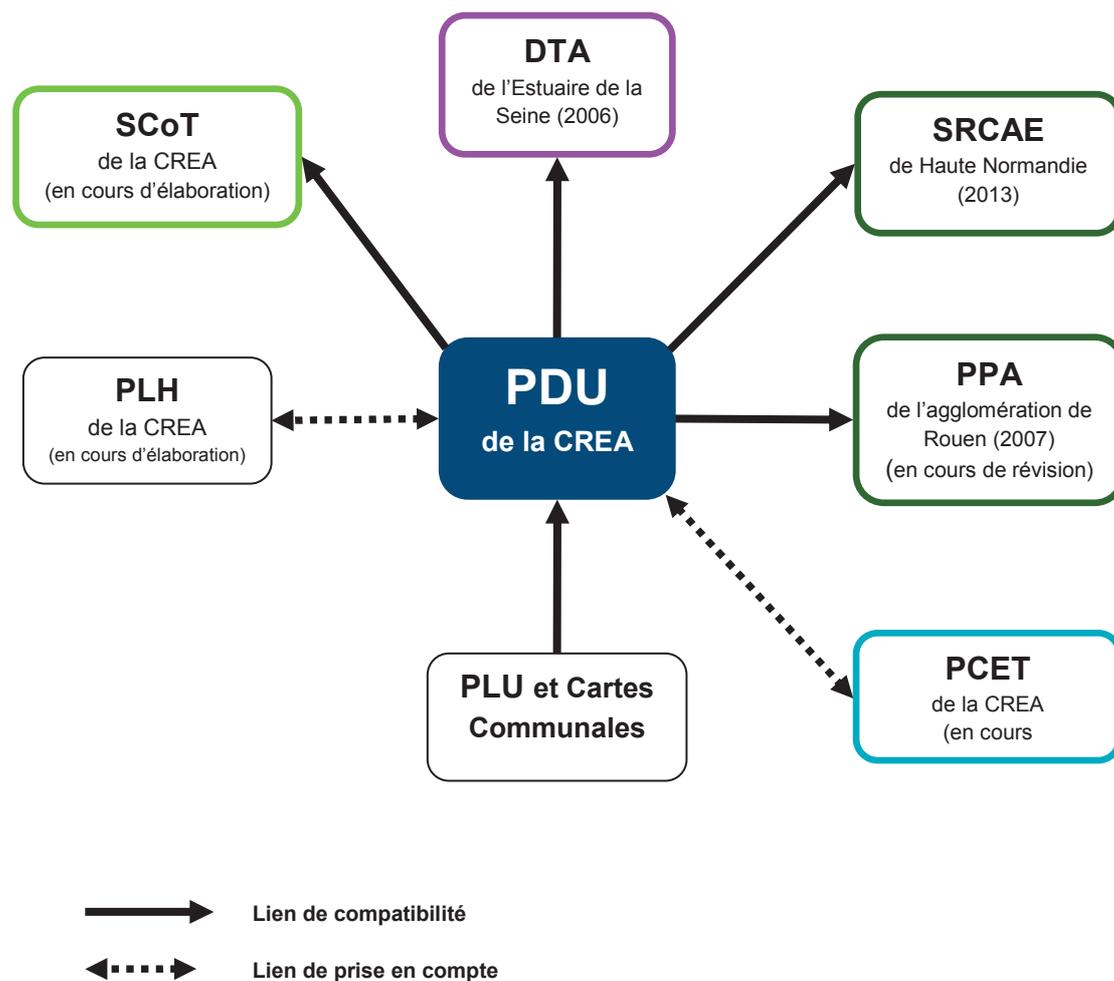
- Le Plan Climat Énergie Territorial (**PCET**) de la CREA, actuellement en cours d'élaboration.
- Le Programme Local de l'Habitat (**PLH**) de la CREA, adopté le 25 juin 2012 après avis des communes de la CREA et de l'Etat. Il alimentera le volet Habitat du SCoT.
- Le Schéma Régional des infrastructures et de Transports (**SRIT**), adopté en décembre 2009.
- Le Contrat de Projets État-Région (**CPER**) 2007-2013.
- Le Plan Régional Santé Environnement (**PRSE**) 2010-2013, adopté le 12 juillet 2011
- Les Plans de Protection des Risques Technologiques (**PPRT**) de Monville (prescrit en 2009), de Rouen Ouest, de Saint-Aubin-lès-Elbeuf, Saint-Pierre-lès-Elbeuf et de Lubrizol à Rouen (prescrits en 2010).
- Les Plans de Prévention des Risques d'Inondation (**PPRI**) de la Vallée de la Seine-Boucle d'Elbeuf (approuvé en 2001), de la Vallée de la Seine-Boucle de Rouen (approuvé en 2009).
- Les projets de Plans de Prévention des Risques d'Inondation des bassins versant du Cailly, de l'Aubette et du Robec, du bassin versant de la Rançon et de la Fontenelle et du bassin versant de l'Austreberthe et du Saffimbec.
- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (**SDAGE**) du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands approuvé le 29 octobre 2009.
- Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (**SAGE**) des bassins du Cailly, de l'Aubette et du Robec approuvé le 23 décembre 2005.
- Le plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés (**PDEDMA**) de Seine Maritime approuvé le 04 août 1998 et prochainement en cours de révision.

- Le plan Régional d'Élimination des Déchets Industriels Spéciaux (**PREDIS**) de Haute Normandie approuvé le 11 septembre 1995.
- Le plan national de décontamination et d'élimination des appareils contenant des PCB et des PCT approuvé le 26 février 2003.
- Le Schéma Départemental des Carrières de Seine Maritime approuvé par arrêté préfectoral du 06 mars 1998.
- Le programme d'action pour la protection des eaux contre la pollution par les nitrates approuvé par arrêté préfectoral du 06 juillet 2004
- La directive régionale d'aménagement des forêts domaniales approuvée le 23 juin 2006
- Le schéma régional d'aménagement des forêts des collectivités approuvé le 23 juin 2006
- Le schéma régional de gestion sylvicole des forêts privées approuvé le 13 juin 2006

Rappelons également qu'une fois le nouveau PDU 2013-2023 approuvé, les communes devront s'assurer que leur document d'urbanisme (POS/PLU, carte communale) est en conformité avec ce nouveau PDU.

La mise en compatibilité des documents approuvés avant l'approbation du PDU doit intervenir, le cas échéant, dans un délai de trois ans (articles L123-1-9 et L124-2 du code de l'urbanisme).

Le schéma ci après montre l'articulation du Plan de Déplacement Urbain avec les autres documents de planification :



4 Etat initial de l'environnement

4.1 LA QUALITE DE L'AIR ET SES IMPACTS SUR LA SANTE

Les impacts sur la santé et le coût de la pollution ⁽²⁾

La qualité de l'air est un des déterminants essentiels de la santé des personnes. De nombreuses études européennes ont établi un lien de causalité entre la qualité de l'air d'une part, différentes pathologies et la survenue de décès prématurés d'autre part.

A court terme, les études ont montré la relation entre l'augmentation des concentrations de polluants gazeux (NO₂, O₃) et particulaires (PM₁₀, PM_{2,5}) et la mortalité (notamment cardiovasculaire). L'existence d'une association significative a été mise en évidence entre la pollution de l'air et les hospitalisations pour pathologies cardio-vasculaires.

A long terme, les études ont montré les relations entre la pollution de l'air et la mortalité par cancer du poumon ou cardiovasculaire. Un lien est aussi établi entre l'exposition chronique à la pollution et la survenue de maladies cardiovasculaires, de cancer du poumon ou de l'apparition de l'asthme chez l'adulte.

A retenir :

- la pollution de l'air diminue l'espérance de vie de 9 mois pour chaque Français (source UE/CAFE),
- l'exposition aux particules fines causerait 42 000 décès chaque année (source The Lancet — étude ADEME-OMS2),
- diminuer davantage les niveaux de particules fines dans l'air des villes européennes entraînerait un bénéfice non négligeable en termes d'augmentation de l'espérance de vie et de réduction des coûts pour la santé (source Aphekom 2011)
- habiter à proximité du trafic routier augmente sensiblement la morbidité attribuable à la pollution atmosphérique (source Aphekom 2011)

L'évaluation de l'impact global a fait l'objet de plusieurs travaux en Europe et dans le monde. Pour la France, une analyse récente des enjeux sanitaires liés à la pollution atmosphérique a été conduite par le CGDD pour la Commission des comptes de l'économie de l'environnement (CCEE) et la commission des comptes des transports de la nation (CCTN). En s'appuyant sur les travaux de l'ADEME et sur le rapport Boiteux, l'étude évalue a minima le coût de l'exposition chronique à la pollution de l'air entre 20 et 30 Mds€/ an, et de l'ordre de 400 à 500 €/habitants/an. Ces coûts sont principalement liés à la mortalité seule compte tenu de la difficulté à prendre en considération la morbidité et l'ensemble des impacts sanitaires de tous les polluants.

Par ailleurs, Rouen faisait partie des 9 villes françaises qui ont participé au projet Aphekom 2008-2011. Ce projet scientifique visait la production de nouvelles connaissances et d'outils à l'attention des décideurs.

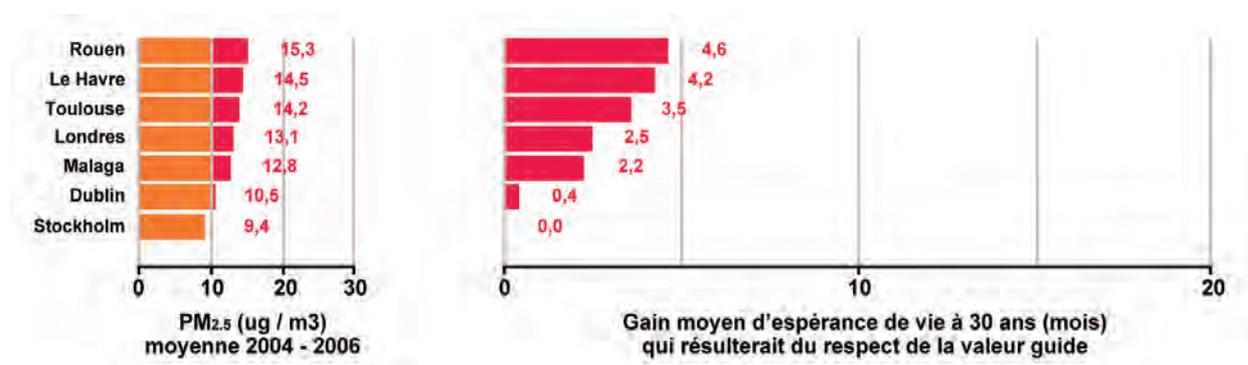
L'étude a été reprise dans le SRCAE. Elle montre que Rouen comme toutes les villes étudiées en France présentent des valeurs de particules supérieures aux valeurs guides recommandées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

(2) : source : ADEME Presse – mai 2012

Les bénéfices sanitaires et économiques potentiels associés à une amélioration de la qualité de l'air et au respect des valeurs guides de l'OMS sont les suivants :

- « l'espérance de vie à 30 ans pourrait augmenter de plus de 4 mois, ce qui équivaut à différer plus de 110 décès par an sur la zone d'étude de Rouen (dont la moitié pour causes cardio-vasculaires), si les concentrations moyennes annuelles de PM2,5 respectaient la valeur guide de l'OMS (10 µg/m3). Le bénéfice économique associé est estimé à près de 180 millions € par an à Rouen ;
- plus de 20 hospitalisations cardiaques et respiratoires par an pourraient être évitées à Rouen, si les concentrations moyennes annuelles de PM10 respectaient la valeur guide de l'OMS (20 µg/m3). Le bénéfice économique associé à une diminution de la mortalité et des hospitalisations est estimé à près de 500 000 € par an pour Rouen. »

Gain moyen d'espérance de vie (mois) à l'âge de 30 ans dans les 25 villes du projet Apekom si les niveaux moyens annuels de particules fines (PM2,5) étaient ramenés à 10 microgrammes par mètre-cube (valeur guide préconisée par l'OMS)



Source : Institut de Veille sanitaire / Projet Apekom

Le suivi de la qualité de l'air dans l'agglomération rouennaise

La qualité de l'air est particulièrement bien suivie dans l'agglomération rouennaise grâce à la présence d'Air Normand.

Air Normand, Observatoire de la qualité de l'air en Haute-Normandie

Un dispositif mis en place il y a 35 ans

L'importance des questions relatives à la qualité de l'air dans la région a conduit en 1973-1974 à la création des réseaux de mesure de la pollution sur l'estuaire de la Seine et à Rouen : ALPA et REMAPPA. Ils étaient, à l'époque, parmi les tout premiers créés en France.

Aujourd'hui, réunis sous l'appellation Air Normand, ils s'intègrent au dispositif national de surveillance qui compte 40 associations agréées par le Ministère de l'Environnement.

Les missions d'Air Normand

Les missions d'Air Normand sont d'assurer le suivi de la pollution, d'informer, de prévoir les épisodes de pollution et de participer à l'effort de recherche, notamment en vue de caractériser les relations pollution-santé. Une équipe de vingt personnes travaille aujourd'hui au sein de cet observatoire.

Localisation des stations de mesures d'Air Normand en 2011

Les mesures effectuées par Air Normand

Derrière le terme de pollution atmosphérique, se cache une grande variété de polluants. Les sources d'émissions polluantes sont multiples et elles évoluent dans le temps.

La surveillance s'effectue en mesurant un nombre limité de paramètres physico-chimiques, car les réseaux ne peuvent mesurer en routine l'ensemble des substances émises directement ou indirectement dans l'atmosphère.

Il est donc nécessaire d'effectuer un choix de polluants indicateurs de la pollution atmosphérique d'origine industrielle, automobile, photochimique... Les plus classiques sont les suivants : le dioxyde de soufre (SO₂), les oxydes d'azotes (NO et NO₂), l'ozone (O₃) et les poussières en suspension.

Une bonne partie des mesures est automatisée. L'intérêt est de pouvoir disposer d'une mesure en temps réel 24h sur 24h, et le cas échéant d'alerter les industriels, les pouvoirs publics ou la population.

Air Normand dispose par ailleurs d'un camion laboratoire dont la vocation est d'effectuer des mesures sur des secteurs non couverts par le réseau fixe ou des campagnes d'évaluation de nouveaux polluants.

Le fonctionnement d'Air Normand

Les réseaux de surveillance de la qualité de l'air tel Air Normand sont des associations à but non lucratif (loi 1901) constituées de 4 Collèges : des représentants de l'Etat, des collectivités locales, des industriels, d'associations de consommateurs et de défense de l'environnement et des professionnels de santé.

Un partenariat avec Air Normand mis en place pour le suivi du PDU de la Communauté d'Agglomération de Rouen, renouvelé pour l'élaboration du PDU de la CREA

Depuis plusieurs années, Air Normand travaille en collaboration avec la Communauté d'Agglomération de Rouen, puis dans le cadre de l'évaluation et du suivi du PDU 2000-2010. Les actions d'Air Normand pour l'évaluation des impacts environnementaux du PDU sont multiples :

- la réalisation d'études d'impact dans le cadre de projets en lien avec le PDU (émissions des bus de l'agglomération, de la ligne TEOR, mesure des effets de l'interdiction des circulations des poids lourds en rive droite,...) ;
- le suivi de la qualité de l'air par des mesures sur plusieurs secteurs de l'agglomération susceptibles de subir des modifications dans le cadre du PDU et de sa révision (campagnes de mesures en 2002 et 2005 et 2009 sur le NO₂ et le benzène) ;
- Une campagne de mesures spécifique du dioxyde d'azote, à l'échelle de la CREA
- la cartographie des émissions de polluants qui doit permettre d'évaluer l'objectif de réduction des émissions (cadastre des émissions pouvant être ajusté au périmètre d'étude du PDU, outil permettant de faire des hypothèses sur le nombre d'habitants potentiellement exposés aux différents polluants, ...).

En 2011, Air Normand a produit un inventaire territorial des émissions de gaz à effet de serre, de polluants atmosphériques et des consommations d'énergie de la CREA. Ce partenariat a abouti à une évaluation qualitative et quantitative des rejets de substances chimiques (polluants atmosphériques et gaz à effet de serre) sur la communauté d'agglomération. Les résultats, qui ont également servi à alimenter le PCET, seront détaillés dans les chapitres suivants.

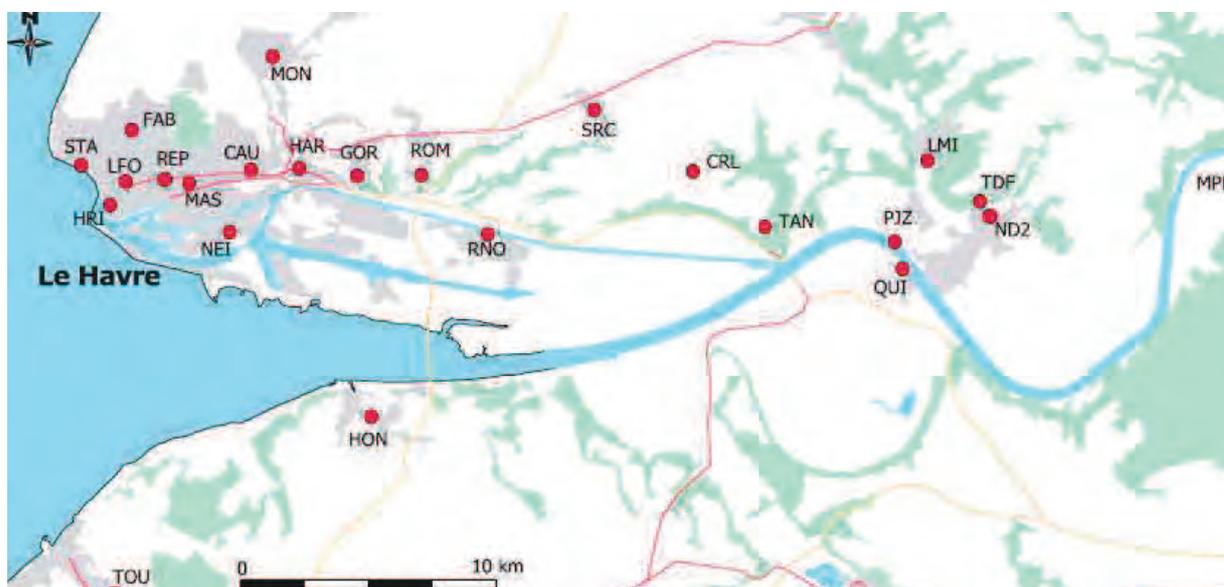
Air Normand a développé une approche intégrée air-climat-énergie pour laquelle l'atmosphère est considérée au sens large incluant les changements climatiques. L'association est impliquée dans la révision du Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération de Rouen et dans l'élaboration du Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) de Haute Normandie.

Les stations de mesures

La carte ci-après, localise les stations de mesures d'Air Normand dans l'agglomération rouennaise. Les stations utilisées dans le cadre du PDU sont essentiellement :

- les stations « urbaines » (5 stations situées à Rouen Centre, Sotteville-lès-Rouen, Petit-Quevilly, Déville-lès-Rouen et Grand-Quevilly, les 2 dernières ne mesurant que le SO₂) ;
- les stations de « trafic » (2 stations situés à Rouen Centre et Rouen Quai du Havre).

Localisation des stations de mesures d'Air Normand en 2011



Les stations "industrielles"

NEI SO₂, PM₁₀, NO, NO₂, HT, HNM - Neiges - Stade Eugène Friot - Rue Eugène Friot - Le Havre
GOR SO₂, BTX, HT, HNM, métaux toxiques - Parc de la mairie - Place Jean Jaures - Gonfreville l'Ocher
 + BTX - Pissotière à Madame + BTX - Côte Blanche - Gonfreville l'Ocher
ROM SO₂ - Rue René Cory - Rogerville
CRL SO₂ - Ateliers municipaux - La Cerlangue
TAN SO₂ - Départementale 39 - près de la mairie - Tancarville
LMI SO₂ - Maison de l'intercommunalité - allée Caillon - Lillebonne
ND2 SO₂, (NO, NO₂: arrêté en mars 2011), O₃, PM₁₀, BTX - Rue Maridor - Notre Dame de Gravenchon
 + BTX - rue Prévert
QUI SO₂, BTX - Place du Phare - Quillebeur sur Seine + BTX - rue Ferret

Les stations "rurales"

MPB O₃, PM_{2.5} - Maison du Parc - Hameau de l'Eglise - Notre-Dame de Bliquetuit

Les stations météo

PJZ DV, VV - Feu de Lillebonne - Encinte du Port Autonome - Lillebonne
TDF T, DV, VV - Pylône TDF - Rue des Pins - Notre Dame de Gravenchon
RNO DV, VV, T, HR, SOL, PL - ZI - Encinte de l'usine Renault - Sandouville
CAU T, DV, VV - Caucriauville - pylône TDF Rue Andréi Sakharov - Le Havre
HRI T, HR, PA - Ecole Herriot (Le Havre centre) - Bvd François 1^{er} - Le Havre

Les stations "d'observation"

HON SO₂, O₃ - Services techniques municipaux - Rue Emile Renouf - Honfleur

Les stations "Urbaines"

HRI SO₂, PM₁₀, O₃, Métaux toxiques, BaP - Ecole Herriot (Le Havre centre) - Bvd François 1^{er} - Le Havre
FAB SO₂, PM₁₀, PM_{2.5}, NO, NO₂, O₃ - Bibliothèque municipale - Rue Henry Fabre - Le Havre
MAS SO₂, NO, NO₂ - Jardin Massillon - Rue Massillon - Le Havre
CAU SO₂ - Caucriauville - pylône TDF Rue Andréi Sakharov - Le Havre
STA SO₂ - poste EDF - Rue Jean Devilder - Sainte Adresse
HAR SO₂, (NO, NO₂: arrêté en mars 2011), BTX - Ecole Germaine Côté - Place d'Armes - Harfleur

Les stations de "Trafic"

REP PM₁₀, NO, NO₂, CO, BTX - Cours de la République - Le Havre
LFO PM₁₀, NO, NO₂, CO, BTX - Rue Georges Lafaurie - Le Havre

Les stations "Périurbaines"

MON SO₂, O₃ - Ecole maternelle Charles Perrault - Rue aux Eaux - Montivilliers
SRC SO₂, O₃ - Bâtiment de la perception - Rue François Hanin - Saint Romain de Colbosc
TOU O₃ - Chemin du Calvaire - Touques

Définitions

Emission : des substances polluantes sont rejetées par des sources fixes (industrie, chauffage, incinération) ou mobiles (automobile) et gagnent l'air ambiant.

Immission : ce terme est employé pour caractériser la concentration des polluants dans l'air ambiant.

Pollution de fond : cette pollution est représentative de l'exposition de la population à une qualité de l'air générale. Un site de mesure de fond vise à mesurer la pollution moyenne, non influencée par une source de pollution proche. Il doit être suffisamment éloigné d'une voie de circulation.

Pollution de proximité automobile : ce type de pollution caractérise la situation à proximité immédiate d'une voie de grande circulation. La station Guillaume Le Conquérant permet de mesurer en continu la pollution automobile de proximité depuis 2000.

Relief et climat de l'agglomération de Rouen (3)

Le relief et les conditions météorologiques jouent un rôle important dans la dispersion de polluants atmosphériques.

Vallée et plateau : l'estuaire et la pointe de Caux

Le territoire de l'agglomération rouennaise s'étend sur le rebord Sud du plateau du pays de Caux au niveau de Malaunay, Houpeville et Isneauville, sur le rebord ouest du plateau entre Caux et Vexin au niveau de Franqueville-Saint-Pierre et Saint-Aubin-Epinay et suit les deux méandres de la Seine de Rouen et de Roumare. Le rebord sud du plateau sédimentaire du pays de Caux, composé de craie et d'argile à silex, se situe à une altitude de 100 à 160 mètres. Ce plateau faiblement ondulé est fortement marqué par l'encaissement de la vallée de la Seine formant, au droit de la ville de Rouen, un vaste amphithéâtre de coteaux crayeux et de corniches abruptes, avec des dénivellations de l'ordre de 80 à 100 mètres. Trois vallées secondaires s'inscrivent dans le plateau et encadrent la ville de Rouen : la vallée de l'Aubette au sud-est, la vallée du Robec à l'est et la vallée du Cailly à l'ouest. Ces trois vallées présentent des encaissements importants de l'ordre de 50 à 80 mètres. Enfin au sud de l'agglomération, le relief est marqué par la partie convexe du méandre de Rouen qui s'étage progressivement du Sud vers le Nord en 5 ou 6 terrasses passant d'une altitude de 120 mètres à 12 mètres au niveau du fleuve.

Climat : normand avec nuances

Le climat de l'agglomération rouennaise, bien que représentatif du climat tempéré océanique normand, présente quelques nuances.

Il se caractérise par une humidité en toute saison mais les précipitations y sont un peu plus faibles que dans le reste de la Seine-Maritime avec 600 millimètres de pluie par an. Le nombre de jours de précipitation se situe entre 150 et 160 jours par an, alors qu'il peut aller jusqu'à 190 jours à l'ouest du département.

Les vents du secteur ouest sont à peine dominants. De surcroît, la vallée de la Seine protégée par les éperons des méandres successifs est moins ventée que le plateau qui la domine.

L'interaction entre la pollution de l'air, la topographie et la météo

On peut distinguer trois catégories principales d'atmosphères :

- Atmosphère instable : situation apparaissant par fort réchauffement du sol et rencontrée principalement le jour en absence de vent fort. La dispersion des polluants est alors facilitée.
- Atmosphère neutre : situation qui est aussi favorable à la dispersion des polluants. Elle correspond à des conditions climatiques à vents modérés ou à des situations de ciel couvert.
- Atmosphère stable : cette situation freine le déplacement des masses d'air et est donc néfaste à la bonne dispersion des polluants. Elle est induite par des inversions thermiques près du sol. On la retrouve principalement la nuit par vent faible.

Le vent et la pluie favorisent une bonne dispersion des polluants. Cependant, le vent peut aussi avoir un effet néfaste, appelé retombée de panache, qui se déclenche par vent établi, modéré ou fort en toutes saisons.

La température, au fil des saisons, agit sur la chimie des polluants : le froid diminue la volatilité de certains gaz tandis que la chaleur estivale favorise la formation photochimique de l'ozone.

La topographie d'un site peut influencer la circulation des masses d'air. On peut citer, les phénomènes des rues canyon, des brises de mer et de terre ainsi que les phénomènes liés aux vallées.

Enfin, le temps de séjour du polluant dans l'atmosphère dépend de sa capacité à se déposer sous forme sèche (sol, végétaux, constructions...) ou humide (lessivage ou dissolution), ou à se transformer chimiquement.

(3) : source : PPA de l'agglomération de Rouen

Ce phénomène de «transformation» d'un ou plusieurs polluants primaires conduit à la formation de polluants secondaires. Les cas les plus fréquents sont les pluies acides et la pollution photochimique.

Dans l'agglomération de Rouen, les pointes de pollution par le dioxyde de soufre les plus importantes s'observent à Petit-Couronne et, dans une moindre mesure, Val de la Haye et Grand-Quevilly. Il s'agit de phénomènes de panache qui interviennent en atmosphère généralement neutre, accompagnés dans le cas de Petit-Couronne de vents de sud-ouest.

Par conditions anticycloniques et atmosphère stable, des pointes de pollution par le dioxyde de soufre peuvent toucher l'ensemble de l'agglomération mais ces épisodes sont à présent très rares.

Avec des variations liées aux émissions locales et à l'occupation du sol, c'est entre avril et septembre que s'observent les pointes de pollution photo-chimiques (formation d'ozone) qui s'étendent à toute la région.

Dans l'agglomération rouennaise, les concentrations les plus élevées s'observent sur les plateaux.

Sources et effets des polluants

La pollution de l'air affecte en premier lieu la santé des populations par son action directe à court terme, mais exerce également une toxicité à plus long terme pour certaines pathologies. Outre les problèmes de santé, la pollution participe à la dégradation du patrimoine bâti par corrosion et salissure. De même, la végétation peut être également affectée, par effets directs sur les feuilles ou indirects sur les sols. Dans le même temps, bien qu'il n'y ait pas de corrélation entre pollutions et odeurs, ces dernières peuvent procurer une gêne importante.

Les principaux polluants atmosphériques se classent dans deux grandes familles bien distinctes : les polluants primaires et les polluants secondaires.

Les **polluants primaires** sont directement issus des sources de pollution (trafic routier, industries, chauffage, agriculture...).

On y trouve des gaz tels que les oxydes de carbone, les oxydes de soufre, les oxydes d'azote, les hydrocarbures légers, les composés organiques volatils (COV), les particules (PM10 et PM2.5) et les métaux (plomb, mercure, cadmium...).

En revanche, les **polluants secondaires** ne sont pas directement rejetés dans l'atmosphère mais proviennent de réactions chimiques de gaz entre eux. C'est le cas notamment des particules secondaires, de l'ozone et du dioxyde d'azote.

L'ozone (O₃) résulte ainsi de la transformation chimique de l'oxygène au contact d'oxydes d'azote et d'hydrocarbures, en présence de rayonnement ultra-violet solaire et d'une température élevée. L'ozone ainsi que d'autres polluants photochimiques constituent le smog, ce nuage brunâtre qui stagne parfois au-dessus des grandes villes.

Certains polluants comme le dioxyde d'azote et les particules sont à la fois des polluants primaires et secondaires.

Les polluants suivis dans le cadre du PDU sont les suivants :

- les oxydes d'azote (NO_x) : leur part émise par le trafic automobile est importante, notamment le dioxyde d'azote (NO₂);
- les particules en suspension (PM10) : leur part émise par le trafic automobile n'est pas la plus importante mais suspectée d'être la plus toxique (particules diesel),
- le benzène : composé cancérigène et réglementé permettant de surveiller les émissions des COV.

Quant au dioxyde de carbone (CO₂), ce composé est suivi dans le cadre de la contribution du trafic automobile à l'émission de gaz à effet de serre (GES).

La réglementation

Les critères de qualité de l'air sont fixés principalement par décrets, retranscrits dans le code de l'Environnement.

Le tableau suivant détaille les seuils et valeurs réglementaires à respecter (février 2013).

Polluants	Seuil de recommandation et d'information	Seuil d'alerte	Objectif de qualité	Valeurs limites
Dioxyde d'azote (NO₂)	Moyenne horaire : 200 µg/m ³	Moyenne horaire : -400 µg/m ³ -200 µg/m ³ si la procédure d'information et de recommandation a été déclenchée la veille et le jour même et que les prévisions font craindre un nouveau risque de déclenchement pour le lendemain	Moyenne annuelle : 40 µg/m ³	Protection de la santé humaine : *Centile 99,8 (18 heures de dépassement autorisées par an) des concentrations horaires : 200 µg/m ³ *Moyenne annuelle : 40 µg/m ³ Protection de la végétation : *Moyenne annuelle : 30 µg/m ³ de NOx
Particules en suspension (PM10)	50 µg/m ³ sur 24 heures	80 µg/m ³ sur 24 heures	Moyenne annuelle : 30 µg/m ³	Protection de la santé humaine : *Centile 90,4 (35 jours de dépassement autorisés par an) des concentrations journalières : 50 µg/m ³ *Moyenne annuelle : 40 µg/m ³
Particules en suspension (PM2,5)	N/R	N/R	Moyenne annuelle : 10 µg/m ³	Protection de la santé humaine : *Moyenne annuelle : 27 µg/m ³ pour 2012, décroissant linéairement chaque année pour atteindre 25 µg/m ³ en 2015.
	Valeur cible : 20 µg/m ³ en moyenne annuelle			
Benzène	N/R	N/R	Moyenne annuelle : 2 µg/m ³	Protection de la santé humaine : Moyenne annuelle : 5 µg/m ³

Note : µg/m³ signifie microgramme par mètre cube

Note : l'évolution récente de la réglementation s'accompagne d'une diminution du seuil d'information et de recommandation pour les **PM10**, passant au 1^{er} janvier 2012, de 80 à 50 µg/m³, en moyenne journalière. L'application de ce nouveau seuil devrait avoir pour conséquence l'augmentation du nombre de dépassements.

Les mesures de qualité de l'air dans l'agglomération Rouennaise

Evaluation des émissions de polluants sur la CREA

Contexte

Le territoire de la CREA présente certaines particularités qui jouent un rôle non négligeable sur la qualité de l'air et la santé de ses habitants :

- Un centre densément urbanisé, avec la présence d'une zone industrialo-portuaire majeure
- Le sud de l'agglomération avec un tissu urbain développé
- La partie ouest, avec des territoires plus ruraux et marquée par les activités agricoles
- Le transport fluvio-maritime reliant et traversant le territoire
- Les espaces forestiers qui recouvrent 34% de la CREA.

La CREA accueille une grande diversité d'activités consommatrices d'énergies et concourant à l'émissions de polluants atmosphériques et de GeS (logements, zones commerciales, transport fluvio-maritime, raffineries et autres industries, chaufferies urbaines,...).

Seuls trois polluants réglementés seront ici traités à l'échelle de la CREA (dioxyde d'azote(NO_2), particules en suspension (PM10 et 2.5) et benzène). Par ailleurs, les analyses sont recentrées sur la contribution du transport routier dans le cadre du PDU.

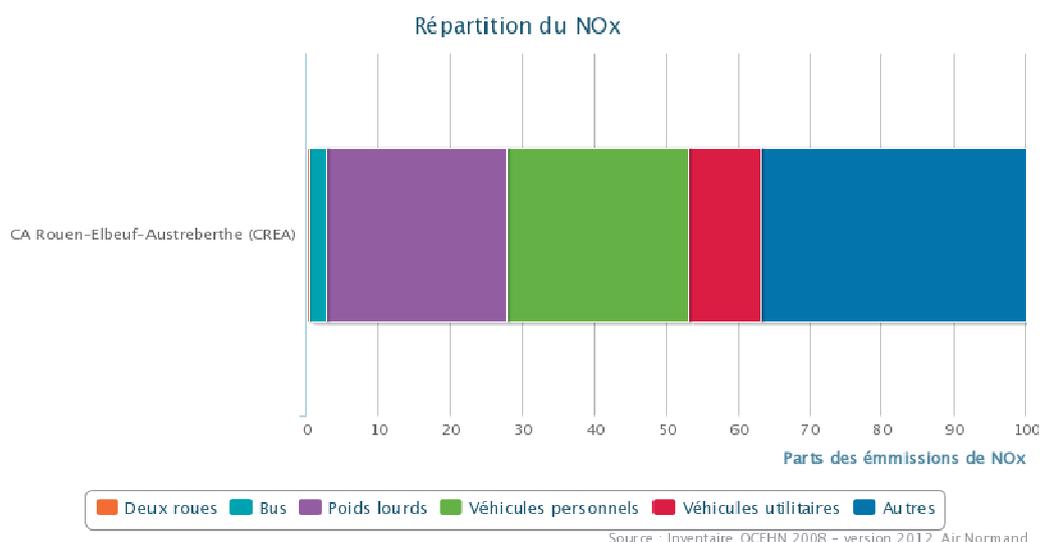
Les oxydes d'azote (NO_x)

Les oxydes d'azote (NO_x) sont émis lors des phénomènes de combustion et le dioxyde d'azote (NO_2) est issu de l'oxydation du monoxyde d'azote (NO). Les sources principales sont les transports (60 %), l'industrie (14 %), l'agriculture (9 %), la transformation d'énergie (8 %) et le résidentiel tertiaire (9%) (4)

Les automobiles, les installations de combustion (dont les gazinières dans les cuisines) et les ateliers utilisant l'acide nitrique sont les principaux émetteurs.

Sur le territoire de la CREA, qui conserve un fort tissu économique industriel, la provenance des oxydes d'azote (NO_x) diffèrent des répartitions nationales : 45% sont dus aux transports, 43% aux industries, 10 % au résidentiel et tertiaire et 2% à l'agriculture et aux espaces naturels (Source : Inventaire OCEHN 2008).

L'inventaire territorial élaboré avec Air Normand précise également les répartitions des émissions d'oxyde d'azote des transports, pour l'année 2008, à l'échelle de la CREA. Les poids lourds et les véhicules personnels émettent la moitié des oxydes d'azote (25% chacun) et les véhicules utilitaires près de 10%. Le bus représente 2% des émissions. La catégorie autres (37%) regroupe les transports fluviomaritime et aérien.



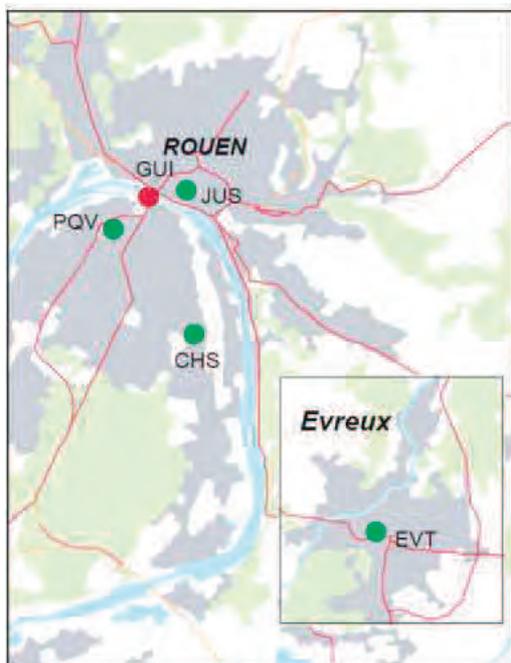
Les émissions d'oxydes d'azote (monoxyde d'azote plus dioxyde d'azote) apparaissent dans toutes les combustions, à haute température, de combustibles fossiles (charbon, fuel, pétrole...). Le monoxyde d'azote (NO) n'est pas toxique pour l'homme aux concentrations auxquelles on le rencontre dans l'environnement mais le dioxyde d'azote (NO_2) est un gaz irritant pour les bronches. Chez les asthmatiques, il augmente la fréquence et la gravité des crises.

Le NO_2 participe aux phénomènes des pluies acides, à la formation de l'ozone troposphérique, dont il est l'un des précurseurs, à l'atteinte de la couche d'ozone stratosphérique et à l'effet de serre.

L'impact de l'Azote dans l'air sur la végétation est non négligeable. En effet, un trop fort apport d'azote la fragilise, pouvant mener à une perte de biodiversité ou des déséquilibres qui diminuent sa résistance vis-à-vis de toute autre perturbation (ravageurs, événements climatiques exceptionnels, ...).

(4) : source : SOeS / CITEPA, CORALIE, format SECTEN (données 2009 – mise à jour avril 2011)

Les émissions d'oxyde et de dioxyde d'azote



Source : bilan annuel Air Normand 2011

Les résultats du bilan 2011 pour les émissions annuelles de NO₂ montrent une évolution à la baisse depuis 2007, sur l'ensemble des stations.

Cependant, l'objectif de qualité et la valeur limite sont toujours dépassés sur certains sites à Rouen (stations « Quai du Havre » et « Guillaume le Conquérant »), ce qui est le signe d'une qualité de l'air dégradée en situation de proximité de trafic routier.

Même si la valeur limite est dépassée, notons toutefois une diminution depuis 2007 des émissions en moyenne annuelle de dioxyde d'azote, au niveau de la station du pont Guillaume le Conquérant (cf. tableau ci-dessous). La marche franchie entre 2008 et 2009 est à souligner

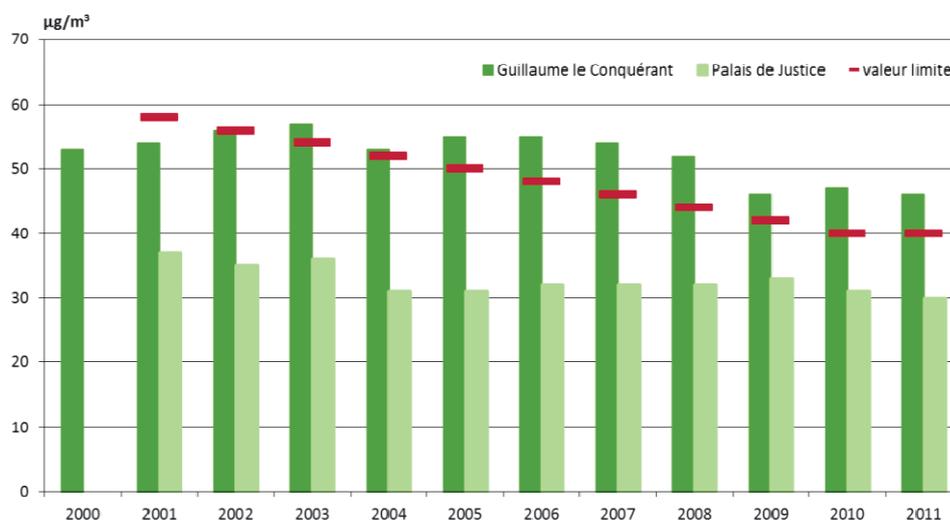
- respect
- non respect de la valeur limite

Evolution des moyennes annuelles des concentrations en NO₂ mesurées par la station « Guillaume le Conquérant »

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Moyenne annuelle en µg/m ³	53	54	56	57	53	55	55	54	52	46	47	46

Rappel : Objectif de qualité = 40 µg/m³ en moyenne annuelle / Valeur limite = 40 µg/m³ en 2010 en moyenne annuelle

Nombre de dépassements des valeurs limites des émissions de dioxyde d'azote (NO₂) pour les deux stations urbaines



Source : bilan annuel Air Normand 2011

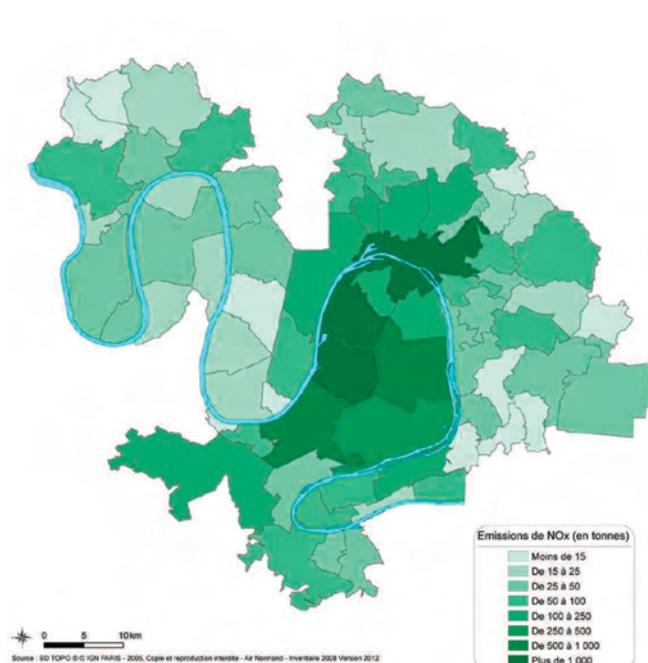
Mesures du dioxyde d'Azote, d'origine mixte (automobile et industrie)

Dioxyde d'azote 2011 résultats exprimés en microgrammes par m ³		Harfleur	Le Havre - Henry Fabre	Le Havre cours de la République	Le Havre Massillon	Le Havre Neiges	Notre Dame de Gravronchon	Petit Quevilly	Rouen Guillaume le Conquérant	Rouen centre	Sotheville les Rouen	Evreux centre
Moyenne annuelle	*arrêt le 17-mars	18	38	23	23	*arrêt le 21-mars	29	46	30	21	18	
Moyenne journalière maximale		58	56	82	71	68	39	73	114	83	69	56
Date du maximum journalier		08-mars	25-mars	19-janv	30-sept	19-janv	01-févr	03-janv	03-janv	03-janv	03-janv	21-janv
Moyenne horaire maximale		121	110	200	168	177	74	144	196	124	116	122
Date du maximum horaire		21-janv	08-févr	22-nov	19-janv	19-janv	08-mars	22-nov	22-nov	22-nov	03-févr	25-mars
Moyenne annuelle 2010 (pour mémoire)		24	19	43	24	25	15	30	47	31	23	21
Moyenne horaire maximale 2010 (pour mémoire)		122	118	182	188	134	100	141	222	147	124	129
Nombre de dépassements par rapport aux valeurs limites *												
Nb de dépassements de 200 µg/m ³ en moyenne horaire		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
* Valeurs limites et seuils établis par décret n° 2002-213 du 15 février 2002 Valeurs limites : 200 µg/m ³ à ne pas dépasser plus de 18 heures par an ou 40 µg/m ³ en moyenne annuelle.												
Mesures complémentaires et indicatives à ROUEN (par la méthode des tubes à diffusion passive)												
		Quai du Havre										
Moyenne annuelle 2011		64										
Moyenne annuelle 2010 (pour mémoire)		71										

Source : bilan annuel Air Normand 2011

Un inventaire des polluants atmosphériques réalisé par Air Normand à l'échelle de la CREA, nous permet une observation précise, obtenue par modélisation. La carte présente les émissions de NO_x dues au transport routier pour chaque commune du périmètre d'étude du PDU. Les émissions sont calculées à partir de comptages routiers. Il s'agit des émissions liées aux trafics de transit (essentiellement déplacements de personnes résidant hors de Rouen et se rendant à Rouen pour leur travail ou les loisirs).

Répartition communale des émissions d'oxyde d'azote des transports routiers sur la CREA en 2008



La cartographie met en évidence la ville de Rouen qui concentre densité d'infrastructure routières et trafic intense.

Les communes de Grand Quevilly, Petit Couronne, Grand Couronne et Saint Etienne du Rouvray ressortent également, compte tenu à la fois du trafic poids lourds supporté par les boulevards Maritime et Industriels, ainsi que le trafic sur la voie rapide « Sud 3 ». Les émissions de Mont Saint Aignan et Bois Guillaume contrastent également, car elles sont traversées par la voie rapide D43. Le constat est le même pour Canteleu avec la traversée de l'A150.

Il est intéressant de noter que la répartition des émissions de GeS offre quasiment la même représentation cartographique.

A l'échelle de la CREA, Les émissions de NO_x proviennent largement des véhicules diesels (78%) avec un parc de plus en plus important (56% des véhicules particuliers et des poids lourds).

Les dépassements des seuils réglementaires, sources de sanction de l'Union Européenne

La France doit respecter un plafond national d'émission de NO_x de 810 kt en 2010 (Directive plafond 2001/81/CE). En 2009, l'estimation était de 1 117 kt émises en France (source CITEPA, Optinec 4). **Une baisse de 40 % des émissions de NO_x d'ici à 2015** est nécessaire pour rattraper le plafond 2010 et se mettre dans la perspective des objectifs.

Au niveau national, 18 régions connaissent des dépassements de la valeur limite en 2010, majoritairement à proximité d'axes routiers.

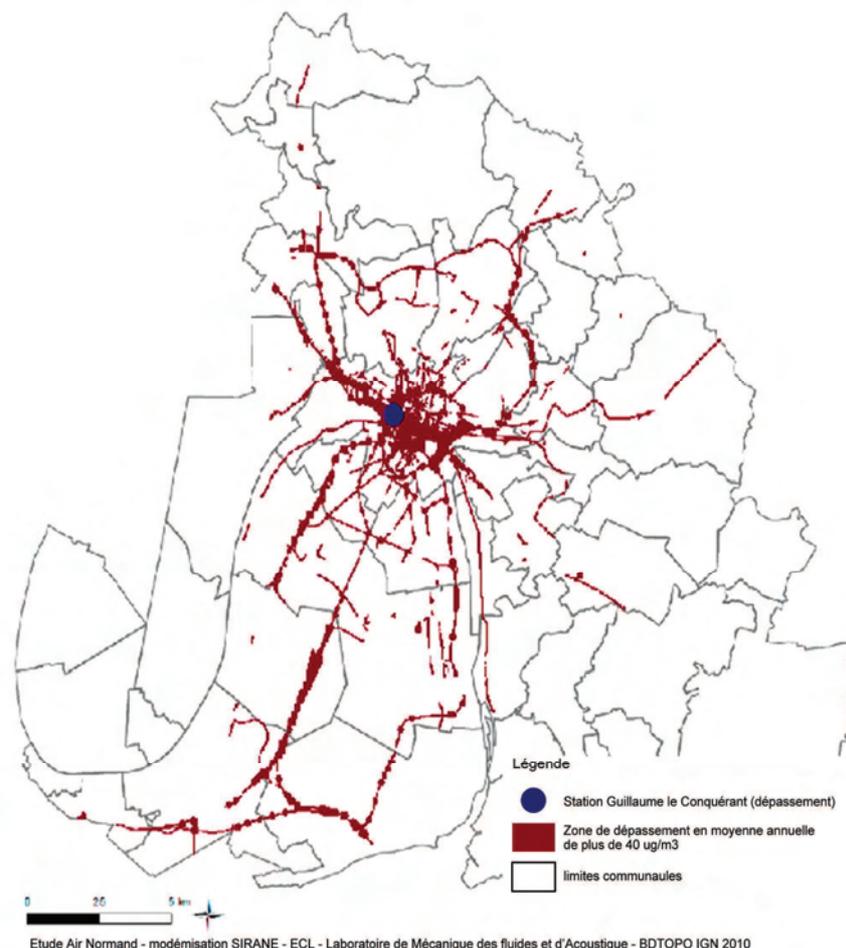
Il existe un risque majeur de contentieux avec l'Union Européenne pour non-respect des valeurs limites de NO₂.

Le **SRCAE de Haute Normandie** fixe également des objectifs de réduction des émissions de NO_x, par rapport aux mesures de 2005, de l'ordre de - 42% à l'horizon 2020, pour toutes sources confondues. Sont également ciblées des réductions de - 59% pour les transports voyageurs et de - 23% pour le transport de marchandises. Ces objectifs régionaux devront être déclinés à l'échelle de la CREA.

L'influence du transport (trafic) contribue clairement aux fortes concentrations de NO₂ mesurés dans l'air, plaçant les zones de proximité trafic en situation moyenne supérieure à la valeur limite applicable en 2010. Ces dernières années, une légère augmentation est constatée au plan national sur les sites trafic.

La surexposition au NO₂ des habitants en zone urbaine est largement démontrée : En 2010 et 2011, une modélisation réalisée sur le périmètre de l'ancienne Communauté d'Agglomération de Rouen (CAR) a révélé que plus de 75 000 personnes seraient exposées à des dépassements de la valeur limite du NO₂

Estimation de la zone soumise aux dépassements de la valeur limite de NO₂ sur le périmètre de l'ancienne Communauté de l'Agglomération Rouennaise



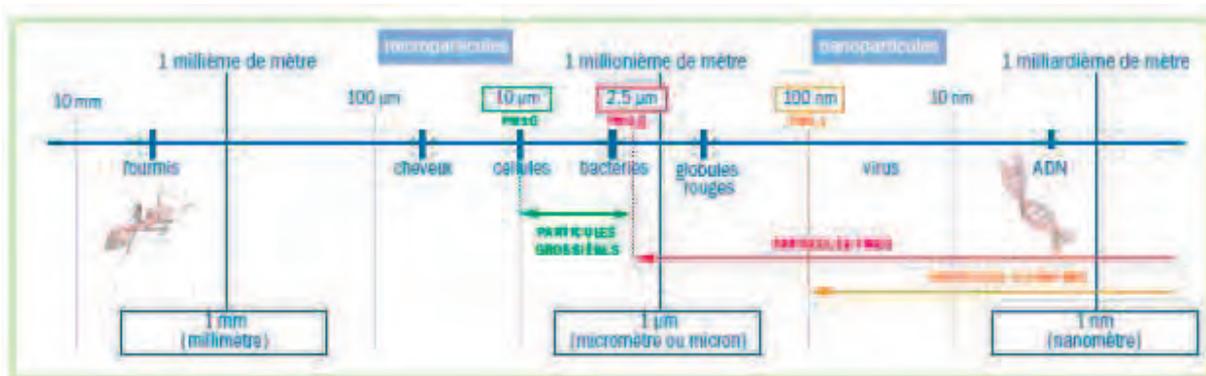
Note : Le calcul d'exposition des populations a été réalisé sur le périmètre de l'ex-CAR (communauté de l'Agglomération Rouennaise) et non sur celui de la CREA (communauté de l'Agglomération de Rouen Elbeuf Austreberthe) créée en 2010 car le modèle de trafic disponible actuellement ne comporte pas les données des communes situées sur les ex-communautés de communes du Trait et de Seine Austreberthe ainsi que sur l'ex-CAEBS (communauté d'agglomération d'Elbeuf Boucle de Seine).

Les particules en suspension (PM10 et PM2,5)

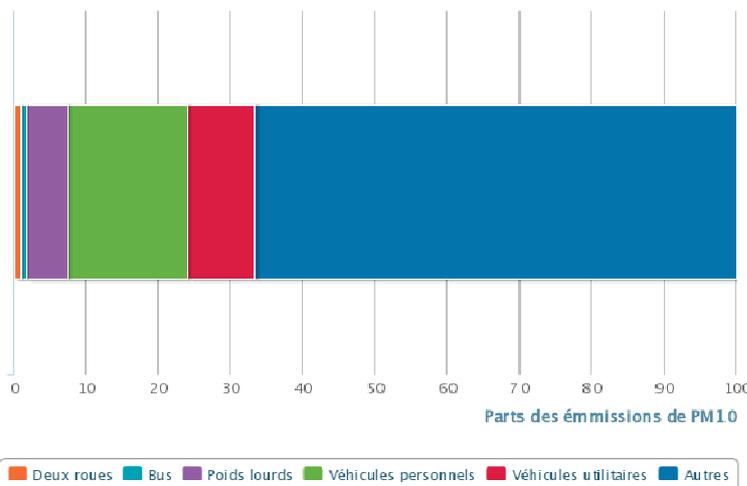
Les particules en suspension proviennent majoritairement de la combustion des matières fossiles, du transport automobile et des activités industrielles diverses. Les microparticules, de la taille du micromètre (μm , un million de fois plus petit qu'un mètre), ne sont pas visibles à l'œil nu. Ce sont celles qui sont mesurées dans l'air à travers:

- Les particules PM10, de taille inférieure à $10\ \mu\text{m}$ (6 à 8 fois plus petites que l'épaisseur d'un cheveu ou de la taille d'une cellule) et qui pénètrent dans l'appareil respiratoire.
- Les particules fines ou PM2,5, inférieures ou égales à $2,5\ \mu\text{m}$ (comme les bactéries) et qui peuvent se loger dans les ramifications les plus profondes des voies respiratoires (alvéoles). Selon leur taille, elles pénètrent plus ou moins profondément dans l'arbre pulmonaire. Les plus fines peuvent irriter et altérer la fonction respiratoire. Certaines sont mutagènes et cancérigènes. Depuis 2012, les moteurs diesel ont été reconnus comme «cancérogènes certains» par l'Organisation mondiale de la Santé. Le programme CAFE (Clean Air for Europe) de la Commission européenne estimait qu'en France, en 2000, plus de 42 000 décès par an étaient en relation avec l'exposition chronique aux PM2,5 d'origine anthropique, ce qui correspondait à une perte moyenne d'espérance de vie de 8,2 mois en France.

Les effets de salissure des bâtiments et des monuments sont les atteintes à l'environnement les plus évidentes.



Source : AirParif



utilitaires près de 9%. Les poids lourds représentent 6% des émissions contre 1% aux bus et deux roues.

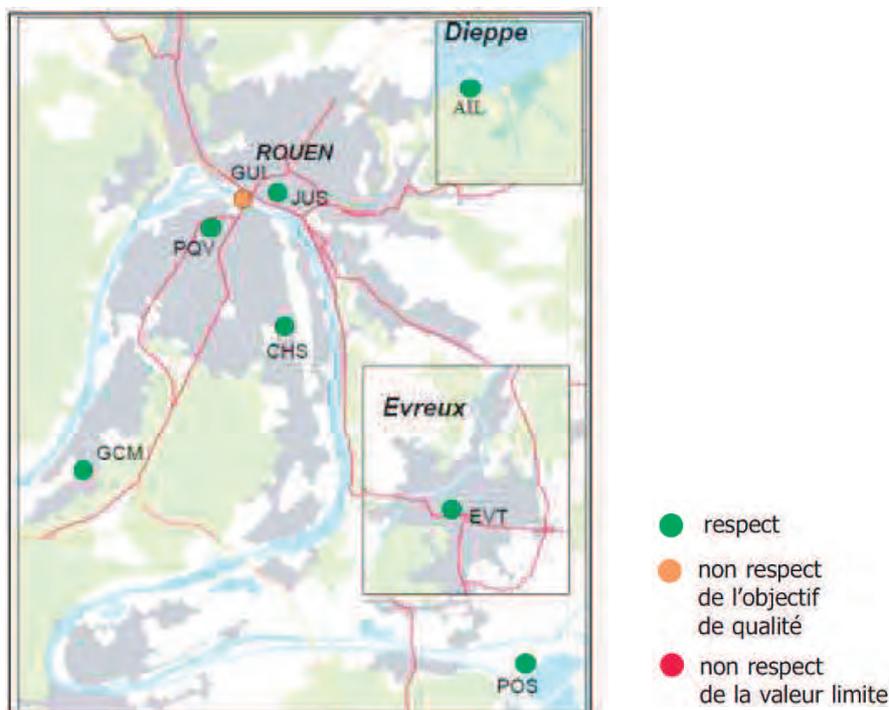
La catégorie « autres » source de la majeure partie des particules (67%), correspond aux phénomènes de remise en suspension des particules (route et rail) et d'usure du matériel (pneu, rail, système de freinage). Ce sont deux phénomènes sur lesquels il est plus difficile d'agir.

Sur le territoire de la CREA, qui conserve un fort tissu économique industriel, la provenance des particules en suspension (PM10) est la suivante : 37% sont dus aux industries, 30 % au résidentiel et tertiaire, 24% aux transports et 9% à l'agriculture. (Source : Inventaire OCEHN 2008).

L'inventaire territorial élaboré avec Air Normand précise également les répartitions des émissions des particules en suspension des transports, pour l'année 2008, à l'échelle de la CREA. Les véhicules personnels émettent 17% des particules et les véhicules

Si l'on exclue la catégorie « autres », surreprésentée, on observe plus clairement l'impact des différents modes de transport sur lesquels peut agir le PDU. Les véhicules personnels représentent alors la moitié des émissions de PM10, les véhicules utilitaires 28% et les poids lourds 17%.

Les émissions de particules (PM10) en suspension en 2011



Source : bilan annuel Air Normand 2011

Selon les mesures d'Air Normand, en pollution de fond ou en pollution de proximité automobile, la tendance des émissions des particules en suspension est à la stagnation.

Les augmentations constatées en 2007 sur les sites de proximité automobile (site Guillaume le Conquérant notamment- cf. tableau ci-dessous) peuvent s'expliquer par l'évolution des instruments de mesure (qui prennent maintenant en compte une proportion plus large des particules de l'air, incluant une fraction dite volatile), et par des températures plus élevées en moyenne cette année-là.

Toutefois, les résultats de 2008 indiquent une baisse des émissions de PM10, et les objectifs de qualité sont tout juste atteints à la station Guillaume le Conquérant en proximité

En 2009, on constate une augmentation des concentrations de PM10 et de PM2.5 sur les trois stations. Depuis 2010, les concentrations se stabilisent, voire diminuent légèrement.

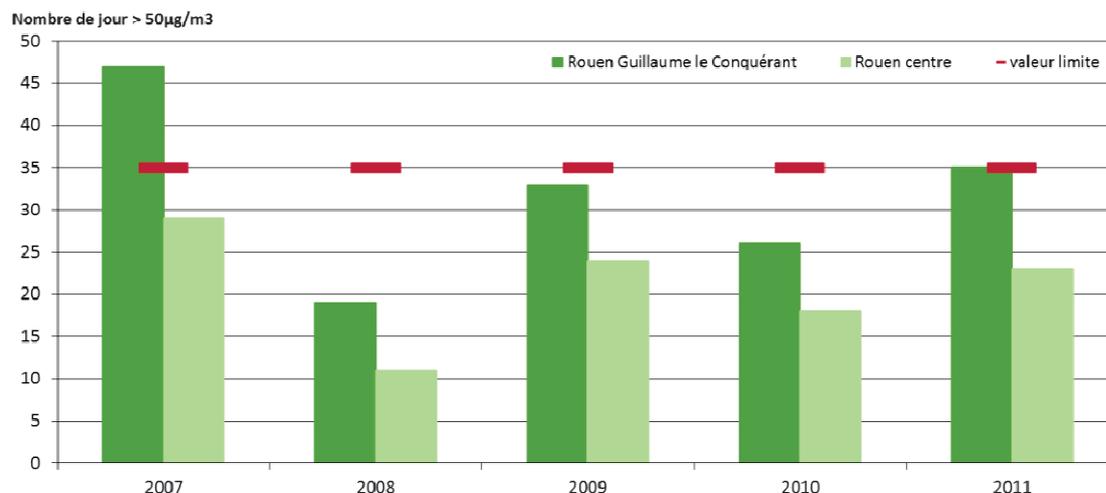
Bien que les valeurs limites sont respectées pour les PM10 et les PM2.5, une grande attention devra donc être portée à l'évolution des particules, compte tenu des risques de contentieux dont la France fait l'objet.

Evolution des concentrations en particules en suspension (PM10) en $\mu\text{g}/\text{m}^3$ – Moyenne annuelle

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Rouen centre	ND	22	22	23	20	21	22	28	24	27	27	26
Sotteville-lès-Rouen	ND	21	20	21	19	19	20	27	22	25	25	24
Rouen Guillaume le Conquérant	28	27	26	26	24	27	27	35	30	31	30	30

Rappel : Objectif de qualité = $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle / Valeur limite = $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle

Nombre de dépassements des valeurs limites des émissions de dioxyde d'azote (PM10) pour les deux stations urbaines



Source : bilan annuel Air Normand 2011

Concentration en particules en suspension (PM2.5) en µg/m³ – Moyenne annuelle

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Rouen centre	ND	ND	15	15	14	14	14	21	16	19	19	19
Petit Quevilly	ND											17

Rappel : Valeur cible = 25 µg/m³ en moyenne annuelle / Valeur limite = 28 µg/m³ en moyenne annuelle (2011) puis 25 µg/m³ en 2015 et 20 µg/m³ en 2020

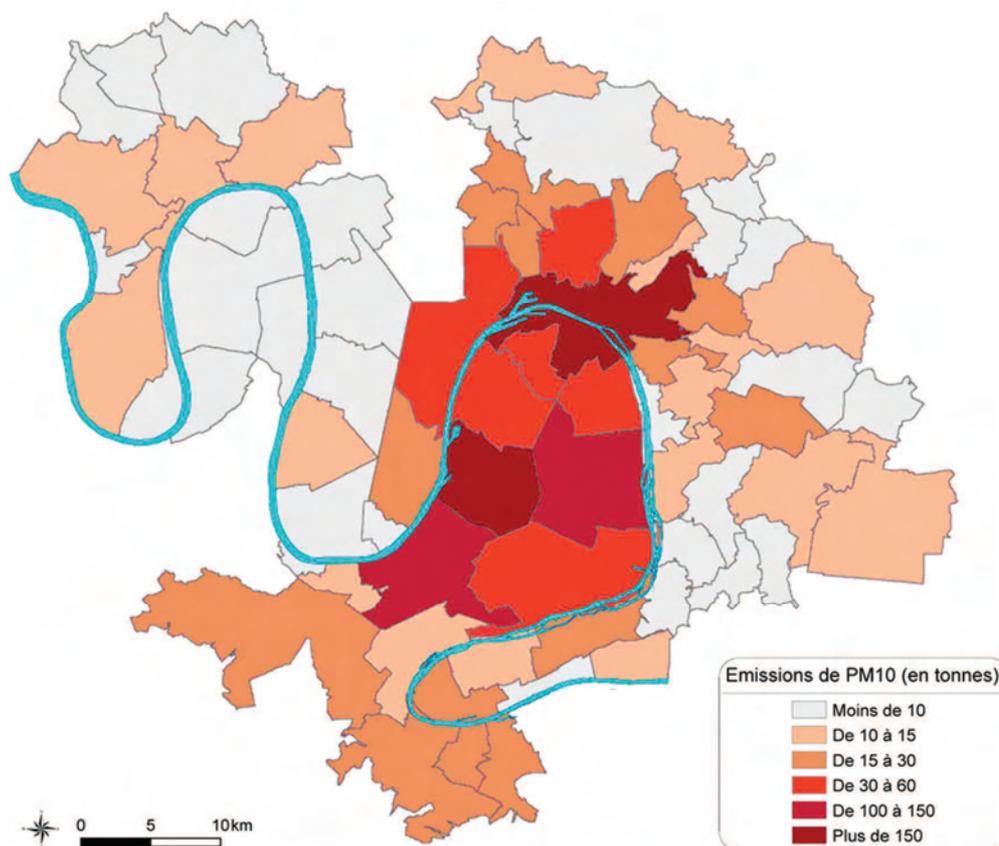
Mesures des particules en suspension (2011)

Particules en suspension PM10 et PM2.5 2011 résultats exprimés en microgrammes par m ³										
	Grand Couronne mairie	Petit Quevilly	Rouen centre	Rouen Guillaume le Conquérant	Sorteville les Rouen	Evreux centre	Poses	Phare d'Alilly	Rouen centre PM2.5	Petit Quevilly pm2.5
Moyenne	26	26	26	30	24	23	23	23	19	17
Moyenne journalière maximale	91	90	84	92	83	79	78	92	75	78
Date du maximum journalier	22-nov	16-mars	26-mars	22-nov	2 et 26-mars	05-mars	26-mars	02-mars	02-mars	22-nov
Moyenne horaire maximale	246	153	153	157	111	112	145	119	107	130
Date du maximum horaire	13-janv	22-nov	22-nov	22-nov	05-mars	05-mars	02-août	02-mars	02-mars	22-nov
Moyenne annuelle 2010 (pour mémoire)	26	27	27	30	25	24	23	23	19	*installation 07/04/2011
Moyenne journalière maximale 2010 (pour mémoire)	97	86	84	97	87	81	79	77	68	50
Nombre de dépassements par rapport aux valeurs limites *										
Nb de dépassements de 50 µg/m ³ en moyenne journalière	26	31	23	35	26	21	22	24		
* Valeurs limites et seuils établis par décret n° 2002-213 du 15 février 2002 : 50 µg/m ³ à ne pas dépasser plus de 35 jours par an ou 40 µg/m ³ en moyenne annuelle										
Objectif de qualité : 30 microgrammes par m³ en moyenne annuelle										
Particules PM2.5 (directive Européenne 2008/50/CE) : valeur cible 25 µg/m ³ en moyenne annuelle										
valeur limite 2011 : 28 µg/m ³ en moyenne annuelle										
valeur limite : 25 µg/m ³ en 2015 et 20 µg/m ³ en 2020										

Source : bilan annuel Air Normand 2011

L'inventaire des polluants atmosphériques réalisé par Air Normand à l'échelle de la CREA, permet également d'appréhender la territorialisation des émissions de particules en suspension (PM10) dues au transport routier.

Répartition communale des émissions de particules des transports routiers sur la CREA en 2008



Source : BD TOPO © IGN PARIS - 2005, Copie et reproduction interdite - Air Normand - Inventaire 2008 Version 2012

La répartition des émissions des PM10 offre quasiment la même représentation cartographique que celle des NOx. Elles sont à la fois liées à la densité du réseau routier et à la circulation induite, mais également à la présence d'activités industrielle et portuaires.

Les dépassements des seuils réglementaires, sources de sanction de l'Union Européenne

Les dépassements constatés depuis l'application des normes PM10 en 2005 placent la France en situation contentieuse avec la Commission européenne.

Le **Plan particules** fixe un objectif de **diminution de 30% des émissions d'ici à 2015**. Ce Plan a été mis en place par la France en 2010. Il comprend des mesures dans le secteur domestique, l'industrie et le tertiaire, les transports et le secteur agricole, et vise à améliorer l'état des connaissances sur le sujet.

Il a pour objectif principal la réduction de la pollution de fond par les particules en proposant des mesures pérennes dans tous les secteurs concernés. En complément, il prévoit aussi des actions de prévention et de gestion des pics de pollution.

Le **SRCAE de Haute Normandie** fixe également des objectifs de réduction des émissions de PM10, par rapport aux mesures de 2005, de l'ordre de - 34% à l'horizon 2020, pour toutes sources confondues.

Sont également ciblées des réductions de - 44% pour les transports voyageurs et de - 32% pour le transport de marchandises. Ces objectifs régionaux devront être déclinés à l'échelle de la CREA.

Les composés organiques volatils (COV), dont le benzène

Les COV entrent dans la composition des carburants mais aussi de nombreux produits courants : peintures, encres, colles, détachants, cosmétiques, solvants... pour des usages ménagers, professionnels ou industriels. Pour ces raisons, leur présence dans l'air intérieur peut aussi être importante. Ils sont émis lors de la **combustion de carburants** (notamment dans les gaz d'échappement), ou par évaporation lors de leur fabrication, de leur stockage ou de leur utilisation. Des COV sont émis également par le milieu naturel (végétation méditerranéenne, forêts) et certaines aires cultivées.

Les effets des COV sont très variables selon la nature du polluant envisagé. Ils vont d'une certaine gêne olfactive à des effets mutagènes et cancérogènes (Benzène, certains HAP-Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques), en passant par des irritations diverses et une diminution de la capacité respiratoire.

Les COV jouent un rôle majeur dans les mécanismes complexes de formation de l'ozone dans la basse atmosphère (troposphère). Ils interviennent également dans les processus conduisant à la formation des gaz à effet de serre et du « trou d'ozone ».

Les émissions de benzène

Pour les émissions de benzène, les mesures de 2010 et 2011 confirment les observations des campagnes de suivi, avec des objectifs de qualité dépassés à la station Rouen Quai du Havre et à Petit Couronne en proximité de trafic. Les moyennes annuelles restent inférieures aux valeurs limites.

Concentration en benzène en $\mu\text{g}/\text{m}^3$ – Moyenne annuelle

	2007	2008	2009	2010	2011
Rouen centre	1.4	1.3	1.3	1.4	1.5
Rouen Guillaume le Conquérant	1.8	1.8	1.6	1.6	1.8
Petit Couronne Piscine	2.1	1.4	1.6	1.7	1.9
Petit Couronne impasse Berthet	ND	ND	2.4	2.9	3
Val de la Haye	1.2	1.1	ND	ND	ND
Rouen Quai du Havre	2.7	2.5	2.4	2.4	2.3

Rappel : Objectif de qualité = $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle / Valeur limite = $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle depuis 2010

Mesures du benzène (2011)

Benzène Toluène Xylènes moyenne 2011 en microgrammes par m^3		Benzène	Toluène	Ethylbenzène	méta + para xylène	ortho xylène
Rouen centre		1.5	3.2	0.6	1.8	0.8
moyenne 2010		1.4	3.1	0.5	1.5	0.6
Rouen Guillaume Le Conquérant		1.8	4.5	0.7	2.2	0.9
moyenne 2010		1.6	4.7	0.7	2.3	0.9
Rouen Quai du Havre		2.1	6.9	1.2	4.7	1.7
moyenne 2010		2.4	8.5	1.3	4.9	1.7
Petit Couronne Piscine		1.9	4.3	0.5	1.6	0.7
moyenne 2010		1.7	4.8	0.5	1.7	0.7
Petit Couronne impasse Berthet		3.0	11.7	1.8	6.6	2.4
moyenne 2010		2.9	14.0	2.0	7.5	2.7
Valeur limite en moyenne annuelle		5				
Objectif de qualité en moyenne annuelle		2				

Valeur limite et objectif de qualité définis dans le décret n° 2002-213 du 15 février 2002

Source : bilan annuel Air Normand 2011

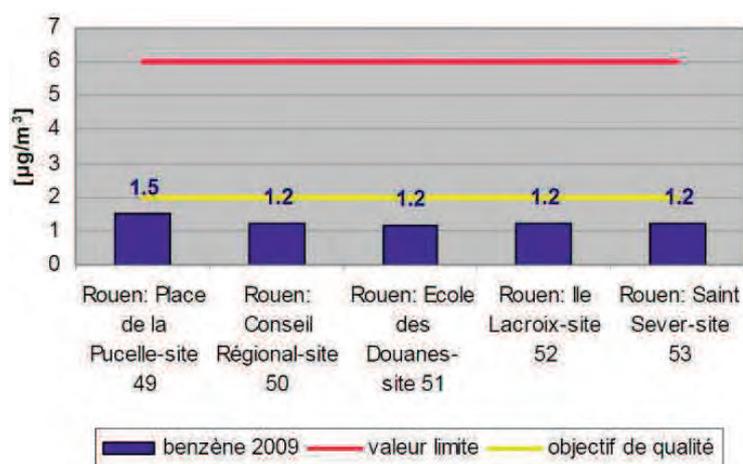
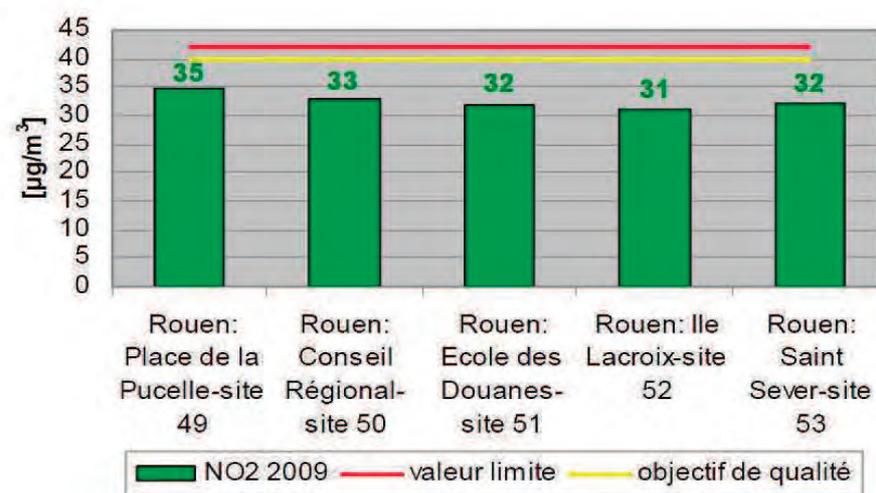
La pollution de fond et de proximité

Dans le cadre d'un partenariat entre Air Normand et l'Agglomération de Rouen, trois études sur la pollution automobile de proximité et de fond ont été réalisées en 2002, 2005 et 2009, permettant un suivi sur une quarantaine de sites répartis dans l'agglomération de Rouen. Ces campagnes de mesures des taux dioxyde d'azote (NO₂) et de benzène s'inscrivent dans le cadre du suivi de la qualité de l'air. Celle de 2009 a alimenté le diagnostic préalable à l'élaboration du PDU. De nouvelles études de suivi seront menées régulièrement.

La pollution de fond

Les mesures 2009 présentent des résultats en NO₂ et en benzène conformes aux valeurs règlementaires pour les sites de fond.

Résultats de mesures du NO₂ et du benzène en site de fond en agglomération rouennaise en 2009

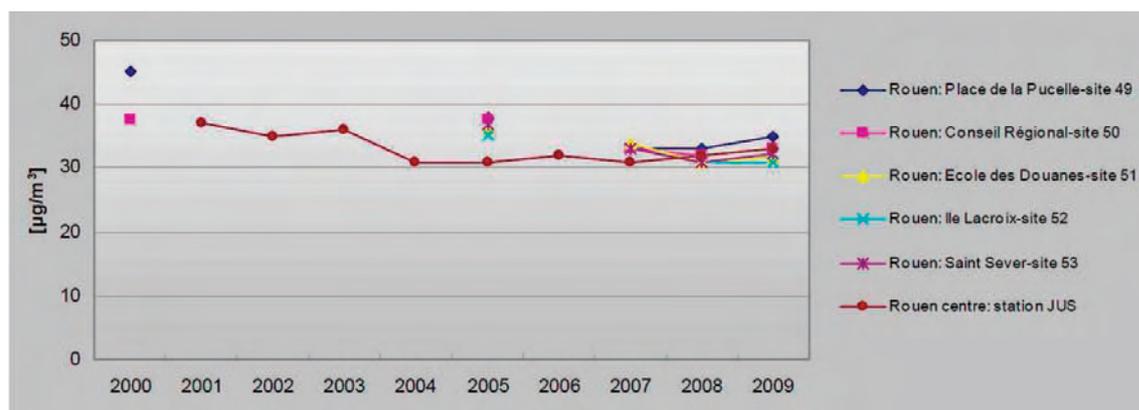


(Source : Air Normand)

Globalement, on observe une tendance à la baisse de concentration des deux polluants depuis 2005, à l'écart du trafic automobile. Pour le benzène cette baisse est amorcée depuis 2001.

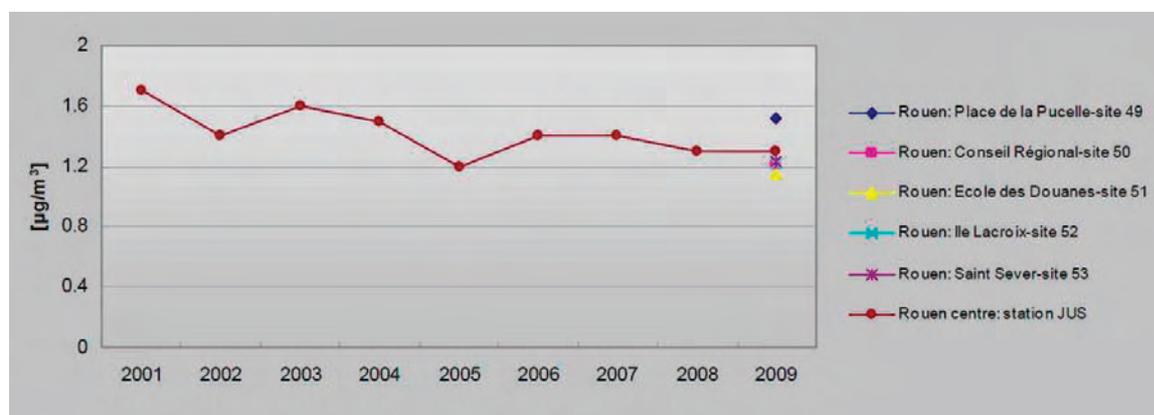
Cependant les résultats 2009, montrent une très légère remontée de la concentration de NO₂ en 2009.

Evolution de la concentration du NO₂ sur les sites de fond



(source : Air Normand)

Evolution de la concentration du benzène sur la station de fond JUS



(source : Air Normand)

La pollution de proximité

Les résultats des mesures 2009 indiquent une baisse plus ou moins importante de la teneur en benzène sur tous les sites et en NO₂ sur la plupart des sites. Malgré la baisse de la teneur en NO₂, la valeur limite n'est pas respectée sur 50% des sites. La valeur limite pour le benzène est respectée sur tous les sites, par contre l'objectif qualité est dépassé sur 8 sites.

Globalement, entre 2005 et 2009, on constate une baisse de la teneur en NO₂ sur la plupart des sites investigués. Les sites Quai du Havre (-30%), Rue F. Couperin (-30%) et Boulevard F.de Lesseps (-22%) enregistrent les plus fortes baisses. Seuls les sites du boulevard de Darnétal et du boulevard Lénine connaissent une augmentation. D'ailleurs pour ces deux sites, la hausse des concentrations est enregistrée à chaque campagne (2002, 2005 et 2009). Ceci est également vrai pour Avenue de Caen et Avenue du bois des dames.

Pour les concentrations de benzène, l'analyse des résultats 2002, 2005 et 2009 permet de constater une baisse d'une année de références à l'autre, pour la moitié des sites communs aux trois campagnes.

Air Normand avance plusieurs hypothèses pour expliquer ces évolutions encourageantes des teneurs en benzène et de NO₂:

- Le profond changement du paysage routier de l'agglomération en 2008 suite à l'ouverture de la rocade Sud 3 et du Pont Flaubert, ainsi que la réglementation de la circulation des poids lourds dans le centre-ville.
- Le changement de la structure du parc roulant et la mise en vigueur des nouvelles normes « EURO » depuis la campagne de 2005.

La population exposée

Estimation de la population exposée dans l'agglomération de Rouen

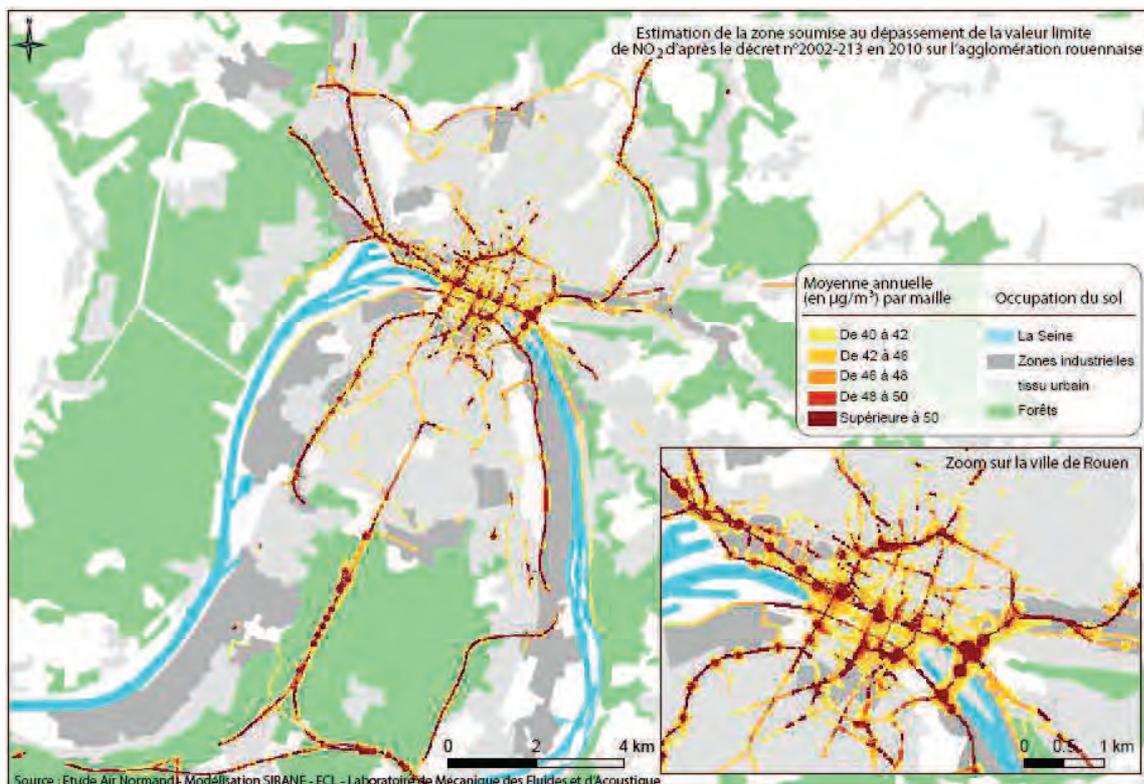
Dans le cadre de l'élaboration du PRQA (5) et du PPA (6) et de ses activités de surveillance de la qualité de l'air, Air Normand a confié au LMFA (7) une étude d'application du modèle SIRANE à l'agglomération de Rouen pour l'année 2005. Pour l'élaboration du SRCAE, Air Normand a remis à jour les calculs du nombre d'habitants exposés à des dépassements de la valeur limite de NO_2 , en proximité de trafic. En 2010, les estimations dénombrent 75 379 personnes concernées dans l'agglomération rouennaise. En 2007, Air Normand avait évalué le nombre d'habitants exposés à environ 32 000.

Sans surprise, ce sont les populations situées le long des voies rapides urbaines, dans le centre de Rouen et le long de certains axes structurants, qui sont les plus concernées par les dépassements des valeurs limites.

La population exposée à la pollution atmosphérique est concernée dans son ensemble par les effets sanitaires de cette dernière. Toutefois, certaines personnes sont plus sensibles que d'autres soit parce qu'elles ont des caractéristiques physiologiques particulières soit parce qu'elles sont exposées à d'autres facteurs de risques (pathologies, activités...) qui les fragilisent : enfants, personnes souffrant de maladies respiratoires (asthmatiques, insuffisants respiratoires) ou cardiovasculaires chroniques, personnes âgées et sportifs.

Par ailleurs, des « zones sensibles ont été identifiées ». Ce sont des zones où les actions en faveur de la qualité de l'air doivent être jugées prioritaires. Il s'avère que 40 communes de la CREA sont concernées. 417 000 habitants habitent dans les zones sensibles soit 86% de la population de la CREA.

La modélisation ci-après, met en évidence la surexposition locale du NO_2 en zone urbaine, sur le cœur de l'agglomération rouennaise. Ces estimations tiennent compte du changement de seuil de la valeur limite 2010. Les résultats donnent une interprétation similaire aux observations précédentes.



(5) : Plan Régional pour la Qualité de l'Air

(6) : Plan de Protection de l'Atmosphère

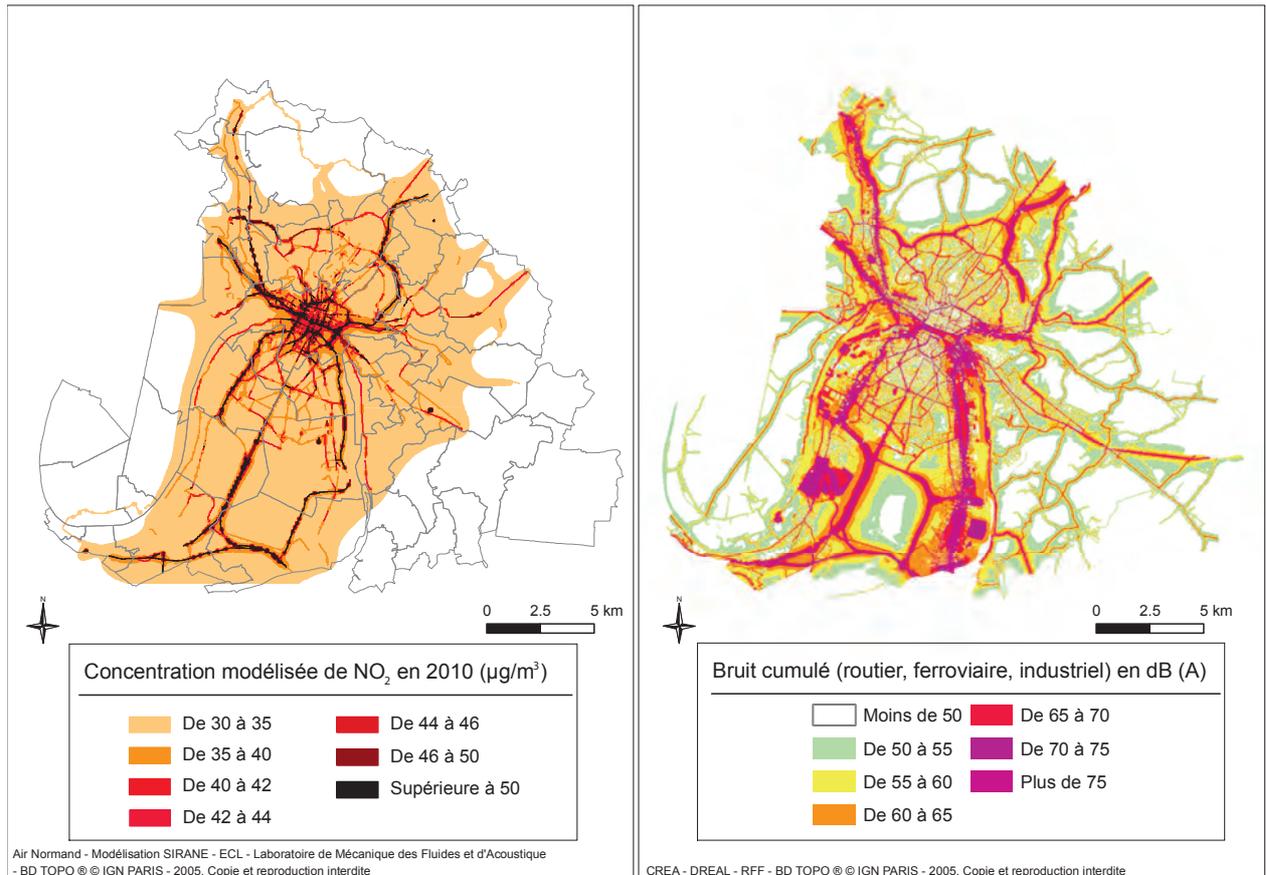
(7) : Laboratoire de Mécanique des Fluides et d'Acoustique

Vers une démarche environnementale multi-expositions

Dans le cadre des différentes missions confiées à Air Normand ces dernières années, l'association a réalisé plusieurs cartographies spécifiques, mettant en relief la superposition des impacts liés aux déplacements. Les cartes ci-après mettent en évidence les zones de surexposition pour les thématiques nuisances sonores et concentration de dioxyde d'azote.

Le cœur urbain de l'agglomération et la proximité des infrastructures routières majeures sont parfaitement identifiables. L'espace urbanisé de l'agglomération est également bien marqué.

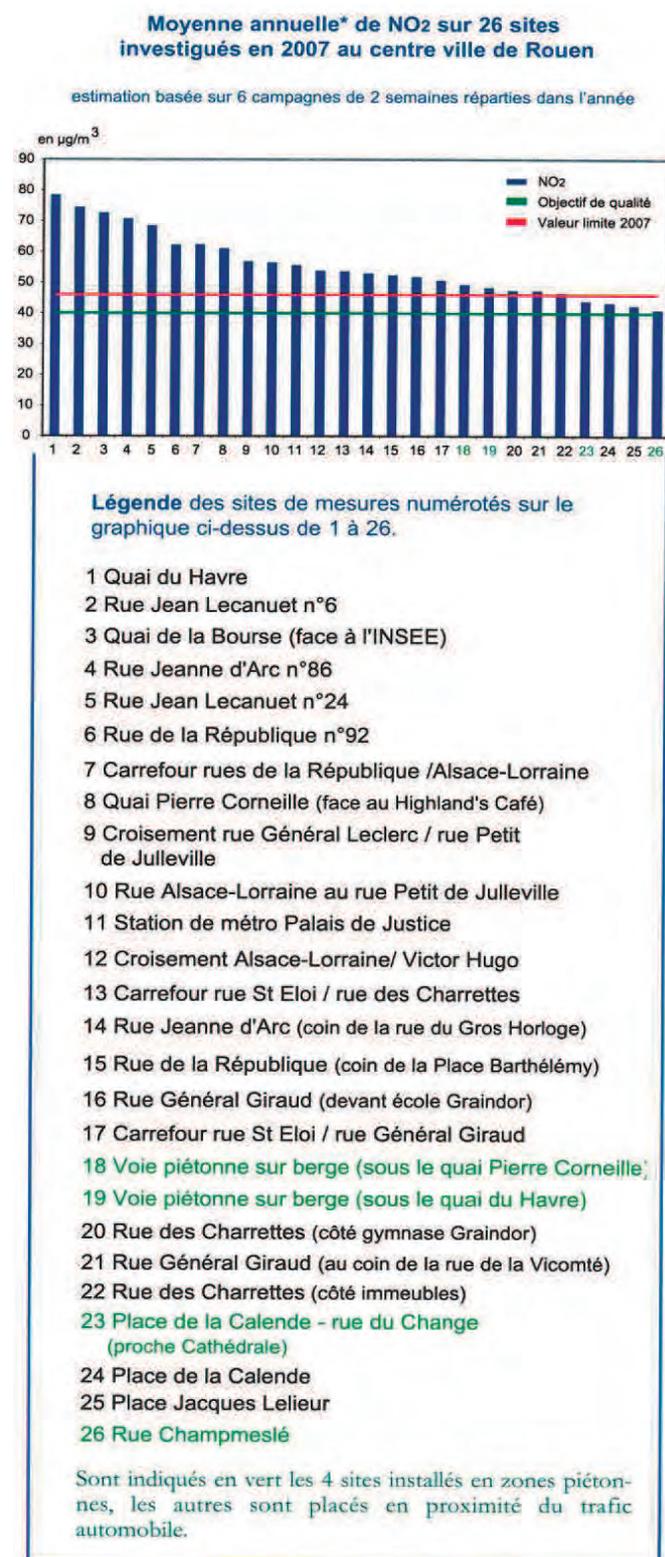
Croisement de la cartographie du bruit et de qualité de l'air



Source : Air Normand

Les mesures de qualité de l'air localisées

Les mesures de qualité de l'air suite à la mise en service de TEOR



En 2007, Air Normand, à la demande de l'Agglomération de Rouen, a analysé la qualité de l'air en centre-ville de Rouen suite à la mise en service de TEOR et de la halte routière située rue des Charrettes. Un état initial de la qualité de l'air avait déjà été effectué en 1999 avant TEOR.

L'objectif était de mieux mesurer les risques de dépassement des valeurs limites des polluants liés au trafic automobile et aux transports en commun (en particulier le dioxyde d'azote) sur ce secteur très impacté par la circulation.

La zone de l'étude était située en hyper centre et englobait :

- L'axe de TEOR : rue Saint Eloi, rue du Général Giraud, rue du Général Leclerc, rue Alsace Lorraine,
- Les axes sur lesquels un report de la circulation automobile a été enregistré depuis la mise en service du TEOR : rue Jeanne d'Arc, rue de la République et rue Jean Lecanuet,
- La halte routière et la rue des Charrettes où passent les autocars des lignes départementales (VTNI).

Il ressort de cette étude que l'objectif de qualité du NO₂ (40 µg/m³) est dépassé sur la totalité des sites de mesure, y compris les sites piétonniers.

La valeur limite 2007 du NO₂ (46 microgrammes par mètres cube) est elle aussi dépassée sur 22 sites, c'est-à-dire 85% des sites choisis.

Sur l'axe de circulation de TEOR, et par rapport aux mesures effectuées en 1999, la tendance générale pour le NO₂ est une légère baisse. Cette baisse s'explique sans doute par la diminution de la circulation des voitures.

Des pointes de NO₂ sont enregistrées localement rue des Charrettes et rue du Général Giraud, ce qui est lié au passage des cars et de TEOR.

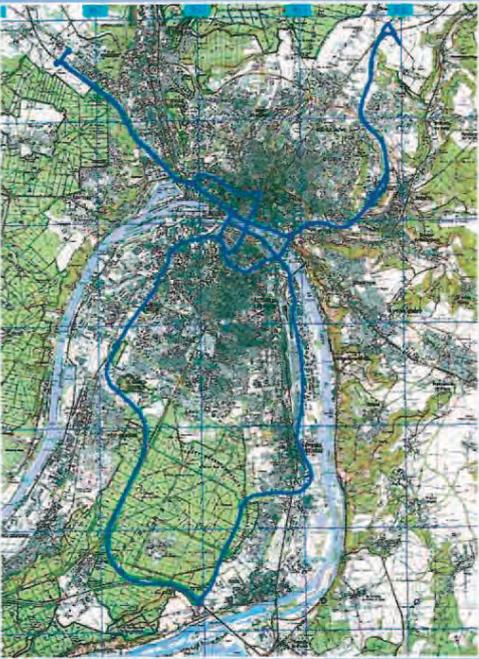
La campagne rue des Charrettes permet de mesurer l'influence du type de traitement de postcombustion des bus et cars (augmentation simultanée du NO et du NO₂ dans le cas d'un pot catalytique et filtre à particules).

Pour les poussières, la mesure des particules PM1 semble plus adaptée à l'avenir que celle des PM10 en proximité du trafic, ou encore le comptage de particules, associé à une mesure granulométrique.

Sur les autres secteurs (Lecanuet, République, Jeanne d'Arc, quais hauts), il n'existe pas de données 1999, mais les concentrations sont élevées en 2007.

Les mesures de qualité de l'air dans l'habitacle d'une voiture : des taux de pollution élevés

**Trajets effectués
par la voiture équipée de capteurs
dans l'agglomération rouennaise**



Pont Mathilde, Tunnel Grand Mare, A 28 sortie n°13 (Leroy Merlin), Demi tour - redescende vers ROUEN, Quais, Mont Riboudet, A15, sortie La Maine, Demi tour - redescende vers Rouen, Rue Constantine, Rue Dormoy, Rue du Renard, Place Cauchoise, Bd de la Marne, Rue Jeanne D'arc, Pont Jeanne D'arc, Saint Sever, Bd Europe, Sud 3 (N338), A139 A13, Rd Point des Colonnes, Rond point des Vaches, Bd industriel (Lenine), Quai Rive Gauche, Pont Guillaume le Conquérant vers nord, Boucle nord Pont Guillaume Station Air Normand, Pont Guillaume le Conquérant vers sud, Av J. Rondeaux, Bd Europe à la prison, Pont Mathilde .

Le parcours compte 72 km. Il a été répété 50 fois.

Une étude réalisée en 2007 (étude menée dans le cadre de Topaase auquel participent l'Inserm, le Certam et Air Normand) a permis de caractériser l'exposition aux polluants atmosphériques des personnes au cours de leurs déplacements automobiles. La mesure répétée sur deux parcours types (Agglomération rouennaise et Ile de France) incluant une grande variété de situations de trafic, couplée à une géolocalisation continue, a permis de reconstruire des scénarios d'exposition (temps-concentration) urbaine, périurbaine, autoroutière avec une valeur statistique pour chaque typologie. Plus de 5000 km parcourus ont fait l'objet d'enregistrements continus de polluants dans l'air entrant dans l'habitacle : particules (nombre, taille et masse), oxydes d'azote (NO_x, NO, NO₂), Ozone.

Les résultats obtenus indiquent que la voiture est loin de former un abri vis-à-vis de la pollution ambiante. Cette pollution semble à l'inverse s'y concentrer, ce qui peut s'expliquer par la conjonction d'une proximité des rejets, d'une prise d'air elle aussi située à proximité des pots d'échappement, et d'un habitacle qui constitue un espace clos.

L'étude révèle que les taux de pollution sont élevés quelle que soit la densité du trafic et quel que soit le type de voie empruntée.

Le fait d'être dans le sillage du véhicule précédant prévaut : la distance laissée entre deux véhicules est déterminante mais aussi les caractéristiques techniques comme l'âge du véhicule suivi, le carburant qu'il utilise, la présence ou non d'un pot catalytique et/ou d'un filtre à particules... A ceci, s'ajoute une sur-émission des véhicules qui ont une vitesse réduite en milieu urbain.

Les teneurs enregistrées ont été confrontées à celles obtenues sur les stations « classiques » d'Air Normand. Pour les particules ou pour les oxydes

d'azote, le conducteur et ses passagers sont soumis à des concentrations au moins **trois fois plus élevées** qu'en situation pourtant déjà qualifiée de « proximité », sur le trottoir le long des grands axes, et dix fois plus qu'en situation de « fond », éloignée de la circulation.

Les mesures dans l'habitacle automobile franchissent plus d'une fois sur deux, la valeur repère de 200 µg/m³ pour le NO₂ (valeur guide horaire de l'OMS).

Ces informations sont des données nouvelles non prises en compte jusqu'à présent dans les évaluations de l'impact sur la santé de la pollution liée au trafic. Selon Jean-Paul Morin, coordinateur de l'étude et chercheur à l'INSERM, l'exposition des personnes a pu être sous-estimée en relation avec le temps passé, non négligeable, dans la voiture pour leurs déplacements quotidiens - sans compter des expositions supérieures pour certaines professions.

Points de vigilance / opportunités / enjeux : la qualité de l'air

Points de vigilance

- Le trafic routier joue un rôle important dans la dégradation de la qualité de l'air, accentué par la configuration topographique et microclimatique de l'agglomération rouennaise.
- Des dépassements réguliers de valeur limite en proximité de trafic pour le NO₂
- Des contentieux en cours et à venir avec l'Union Européenne, pour dépassement des seuils réglementaires

Opportunités

- Suite à ces études, la CREA s'est doté d'un parc de véhicule avec échappement vers le haut dont les effets sont en cours d'analyse : si cette solution s'avère pertinente au regard de l'évolution de la qualité de l'air, l'échappement vers le haut pourrait être généralisé pour l'achat des nouveaux véhicules
- Une amélioration globale de la qualité de l'air due notamment à l'évolution du réseau routier rouennais depuis 2008 (mise en service du Pont Flaubert) et aux nouvelles normes du parc automobile.
- L'objectif du PDU est d'améliorer la qualité de l'air, en n'intervenant toutefois que sur la problématique des transports.
- Un dispositif de mesures et de surveillance est en place depuis plusieurs années avec Air Normand et constitue une base solide de connaissances.
- Les actions du PDU devront être cohérentes avec les objectifs de réduction des émissions atmosphériques déjà définis par les autres documents de planification (PPA et SRCAE).

Enjeux

- la diminution du trafic automobile à l'échéance du PDU facilitera l'atteinte et de respecter des objectifs réglementaires : respect des valeurs limite en vigueur fixés au niveau national pour chaque type de polluant.
- le respect des objectifs Qualité permet de prendre en compte les enjeux de santé publique liée à la pollution et de réduire les impacts sur les populations en situation de surexposition aux polluants.

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) et la consommation énergétique

En 2010, l'Etat, la Région Haute-Normandie, les Départements de l'Eure et de Seine-Maritime, l'ADEME et Air Normand se sont associés pour créer l'Observatoire Climat-Énergies de Haute-Normandie afin de suivre l'évolution des facteurs énergétiques et climatiques, de lancer une dynamique partenariale territoriale et d'accompagner les politiques régionales et locales.

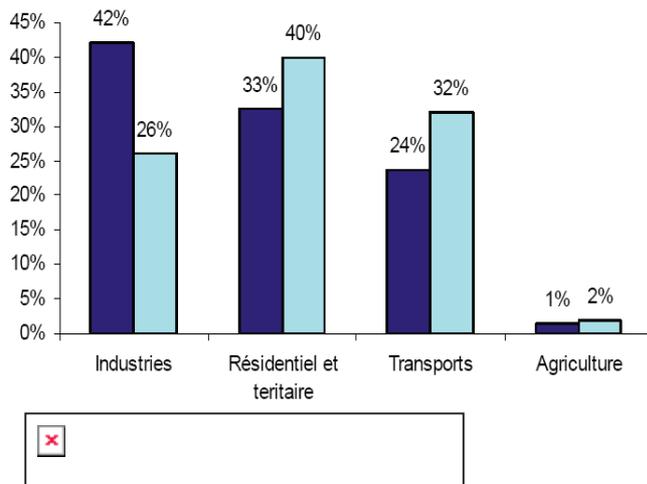
Rappel des enjeux, de la réglementation et des plans territoriaux

Les enjeux énergétiques et climatiques liés aux déplacements

Energie : vers la fin du tout pétrole

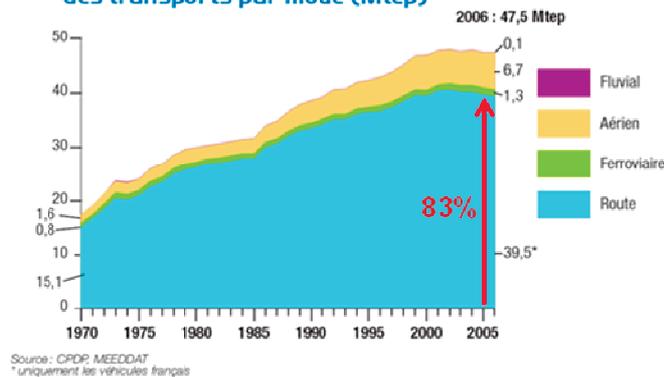
Les transports constituent aujourd'hui l'un des postes les plus énergivores (24% en Seine Maritime en 2002 - cf. graphique ci-contre). Il s'agit en grande majorité de consommations de carburants liées au transport routier (en France en 2005, 83% de la consommation finale d'énergie des transports étaient le fait du transport routier - cf. graphique ci-dessous).

Consommation énergétique finale (%) selon les secteurs en Haute-Normandie et en France (2002)

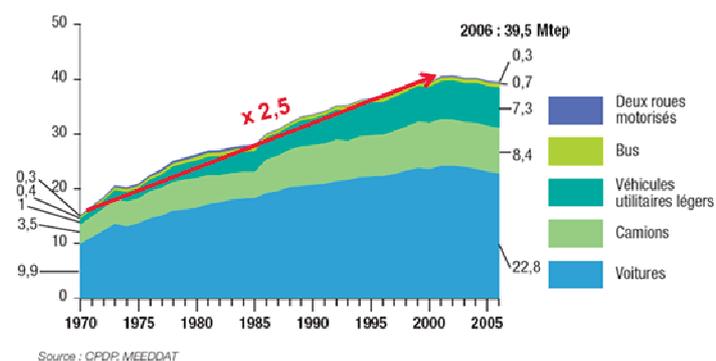


La consommation d'énergie finale des transports routiers en France n'a pas cessé d'augmenter depuis les années 70, elle a même été multipliée par un facteur 2,5 entre 1970 et 2000, alors même que les véhicules sont de plus en plus « efficaces » en termes de consommation de carburant. Cette tendance se traduit par une augmentation des émissions de gaz à effet de serre.

D1 • Evolution de la consommation finale d'énergie des transports par mode (Mtep)



D2 • Evolution de la consommation finale d'énergie des transports routiers par mode (Mtep)



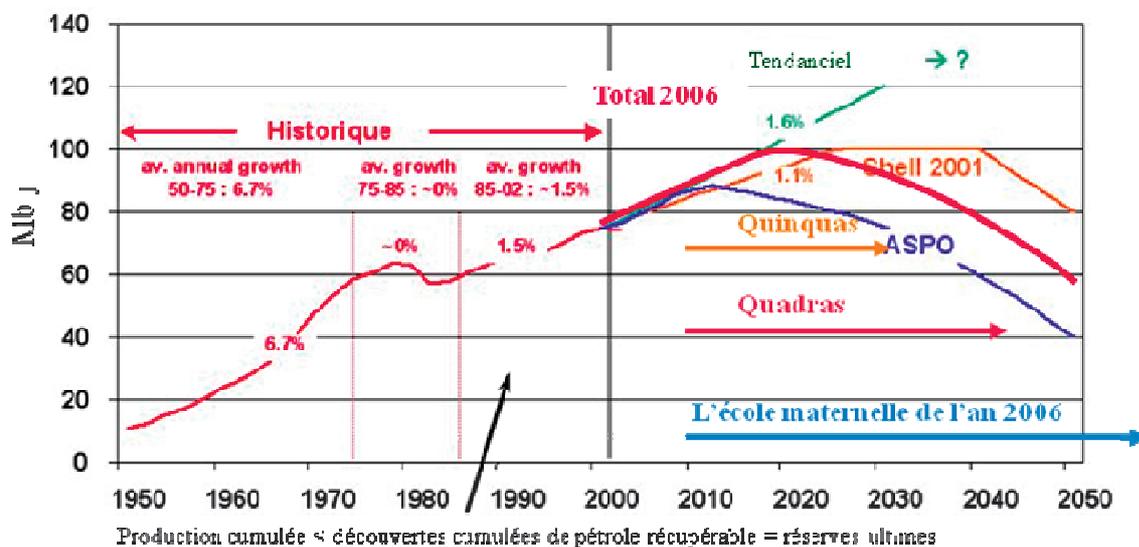
Les deux graphiques ci-dessus correspondent à des données à l'échelle de la France

Ce phénomène s'explique par plusieurs facteurs : un parc automobile en augmentation, des véhicules de plus en plus puissants, une climatisation qui devient systématique ... mais surtout des trajets de plus en plus longs (liés à la périurbanisation) et de plus en plus fréquents (notamment pour des motifs hors trajets domicile-travail : achats, loisirs...).

On constate néanmoins une légère diminution de cette consommation depuis 2000 qui s'explique à la fois par l'augmentation du prix des carburants, une réglementation plus stricte en matière de limitation de vitesse et l'efficacité énergétique des véhicules (avec une part de plus en plus importante de véhicules diesel qui consomment moins de carburant que les véhicules essence).

Le secteur des transports est ainsi fortement dépendant du pétrole (96% de la consommation d'énergie du secteur des transports en France), une énergie fossile non renouvelable (au même titre que le gaz ou le charbon), et dont la consommation exponentielle au niveau mondial fait prédire par certains experts un « pic pétrolier » dans les années à venir. La production mondiale de pétrole devrait atteindre son maximum entre 2010 et 2020.

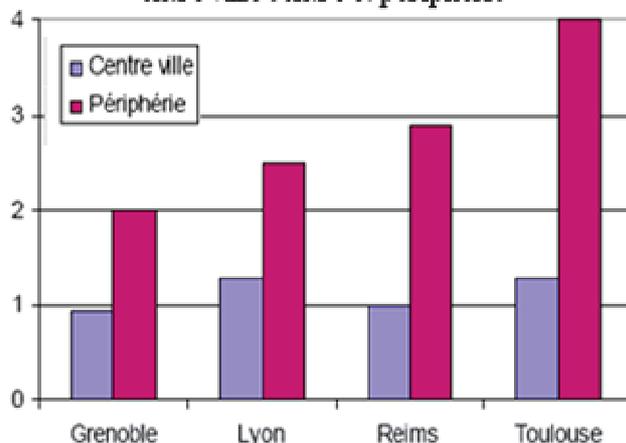
Evolution de la production de pétrole au niveau mondial



Prediction du maximum de la production pétrolière mondiale selon les sources. La prolongation tendancielle de la croissance finira par s'arrêter : c'est une simple question de mathématiques
(Source : Total - 2004)

(Source : ADEME - Formation Bilan Carbone)

Comparaison des budgets transport entre ville centre et périphérie

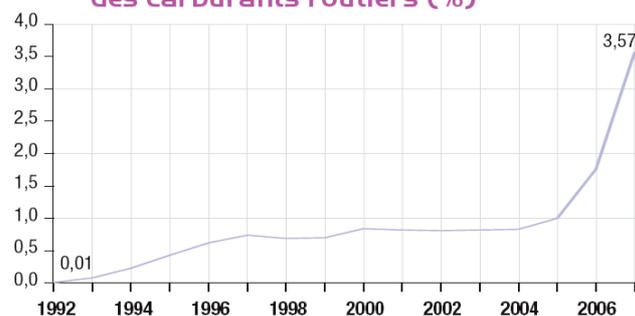


Source : STU, CERTU, IRI

Il est donc nécessaire de réduire dès maintenant la consommation d'énergie dans les transports d'un facteur significatif pour anticiper la hausse du prix du pétrole.

Ceci est d'autant plus important que les transports constituent en France le second poste de dépenses des ménages (dont environ 80% consacrés à la voiture), et que ces dépenses sont plus importantes pour les ménages résidant en périphérie des villes. Ces ménages sont en général plus modestes que les ménages habitant le centre-ville du fait des prix du foncier.

FIO • Part des biocarburants dans la consommation des carburants routiers (%)



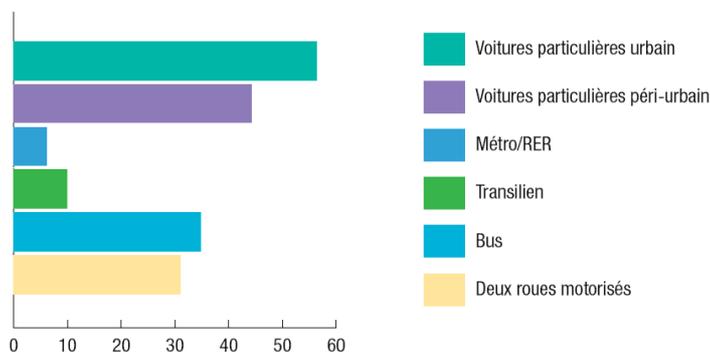
Source : MEEDDAT/OE

FII • Consommation des biocarburants

	1995	2000	2004	2005	2006	2007	OBJECTIF 2008	OBJECTIF 2010
Consommation d'éthanol (ktep)	24	60	52	74	149	275		
Consommation de biodiesel (ktep)	136	273	286	327	558	1149		
Part des biocarburants dans la consommation de carburants routiers (%)	0,43	0,84	0,83	1	1,76	3,57	5,75	7

Source : MEEDDAT/OE

DIO • Efficacité énergétique finale des transports de passagers urbains et périurbains (gép/pass.km*)



Source : ADEME

* grammes équivalent pétrole par passagers x kilomètres

Il n'existe pas aujourd'hui de solution technique efficace pour remplacer cette énergie primaire qu'est le pétrole : l'électricité ou l'hydrogène ne sont pas des sources d'énergie primaire dans la mesure où elles n'existent pas à l'état naturel et où leur production nécessite d'autres sources énergétiques.

La production d'agro-carburants reste à ce jour marginale et ne représente que quelques % de notre consommation de pétrole.

L'ADEME préconise d'ailleurs de ne pas augmenter les productions de biocarburants, au moins jusqu'en 2015, afin d'affiner les évaluations et de faire avancer la recherche sur les biocarburants de deuxième génération.

Il est à noter également que, dans l'immédiat, ces nouvelles technologies ne seront pas à la portée de tous les ménages.

Il est donc important de permettre la réduction de notre consommation d'énergie, et d'exploiter en parallèle tous les gisements d'énergies renouvelables.

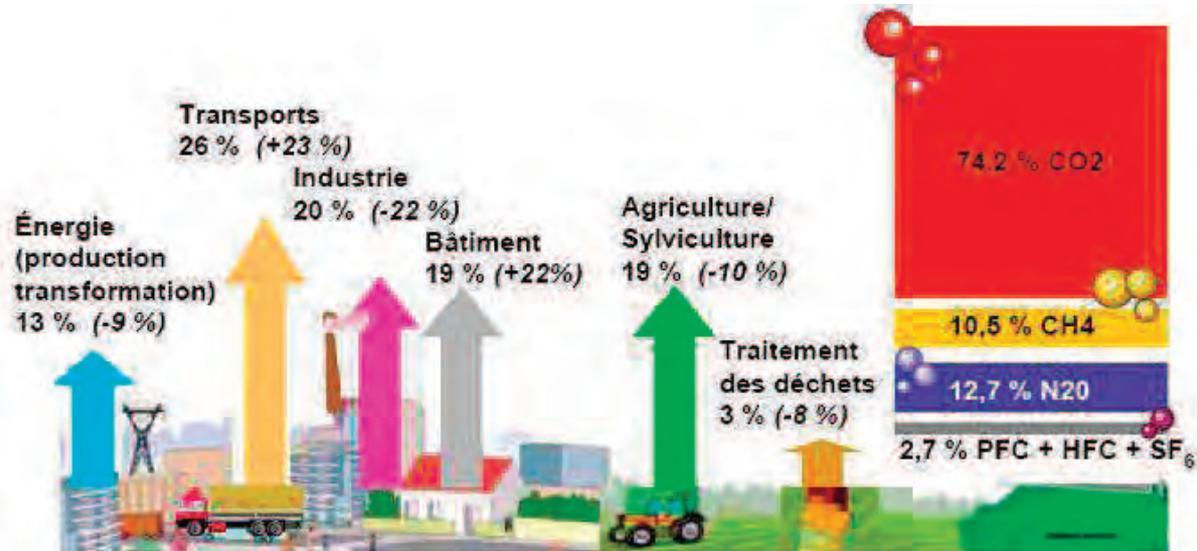
La Région Haute-Normandie est la première région productrice de biocarburants et elle dispose d'un bon potentiel éolien. Par ailleurs, le pôle de compétitivité « MOV'EO », présent dans l'agglomération de Rouen, constitue une opportunité pour la région dans la recherche d'une meilleure efficacité énergétique des véhicules et dans leur adaptation à de nouveaux carburants renouvelables.

Sur la question énergétique, il est indispensable de développer rapidement les alternatives qui permettront à un nombre croissant d'habitants de se déplacer autrement qu'en voiture.

La question se pose dans les mêmes termes pour le transport de marchandises.

Les transports : premier poste émetteur de gaz à effet de serre

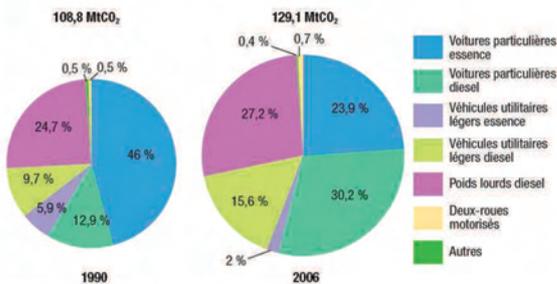
Les transports constituent en France le premier poste émetteur de gaz à effet de serre (26% des émissions de GES en France en 2006). Il s'agit de l'un des deux seuls postes, avec le bâtiment (chauffage), dont les émissions sont en augmentation depuis 1990 (+ 23% entre 1990 et 2006).



Emissions de gaz à effet de serre en France (y compris DOM / COM) en 2004 par secteur (entre parenthèses : évolution depuis 1990)

Source : CITEPA / inventaire SECTEN / Format PNLCC, février 2006

D4 • Répartition des émissions de CO₂ du transport routier (%)

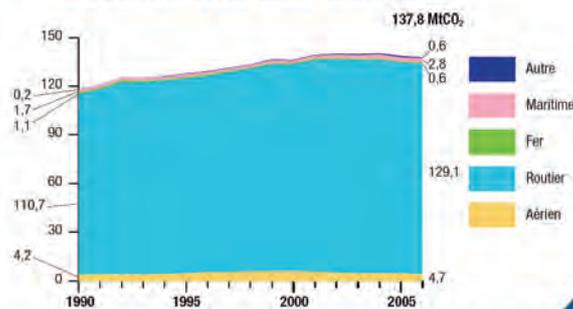


Source : MEEDAT/CITEPA/Corailie/format SECTEN février 2007

Les émissions de l'agriculture, de l'industrie ou de l'énergie ont en effet diminué depuis 1990, notamment du fait de la mise en place du système d'échange de quotas d'émission pour les industriels et les producteurs d'énergie.

Tout comme pour les consommations d'énergie, ces émissions sont essentiellement dues au transport routier (cf. graphiques ci-dessous à l'échelle de la France).

D3 • Evolution des émissions de CO₂ des transports par mode (MtCO₂)



Source : MEEDAT/CITEPA/inventaire CNLCC décembre 2007 / format "plan climat" métropole + dom

En matière de transport, **les émissions de gaz à effet de serre** étant directement liées aux consommations d'énergies fossiles, leur augmentation s'explique également par la hausse du nombre et de la longueur des déplacements.

On constate ce phénomène à l'échelle nationale et l'agglomération de Rouen n'y échappe pas. D'après l'enquête ménages, on enregistre une hausse du nombre de déplacements :

- dans l'ex-CAR : de +35% entre 1983 et 1996 et +6,5% entre 1996 et 2007
- dans l'ex-Communauté d'Agglomération d'Elbeuf : de +4,4% entre 1996 et 2007.

Cette hausse connaît une sensible diminution ces dernières années dans les deux agglomérations, mais elle demeure. Elle doit être mise en parallèle avec la hausse constatée du nombre de véhicules par ménage pour l'ex-CAR et l'ex-Communauté d'agglomération d'Elbeuf.

Soulignons que le périmètre de l'enquête ménages n'incluait pas les Communautés de Communes Seine Austreberthe et du Trait-Yainville. Les données ne sont donc pas disponibles pour ces territoires aujourd'hui membres de la CREA.

Le quatrième rapport du GIEC, publié en 2007, a précisé la gravité des évolutions et fixé les échéances et les exigences majeures suivantes :

- Le réchauffement climatique doit être limité à +2°C au maximum. Au-delà, les impacts sur l'environnement mondial et la chute des productions agricoles constitueraient des dommages irréversibles.
- Les émissions mondiales devront être divisées au moins par deux d'ici 2050. Cela signifie au moins 85% pour les pays industrialisés à cette échéance, pour permettre aux pays pauvres qui ont des niveaux d'émission très faibles d'accéder au développement.
- Pour assurer cette limitation de l'augmentation de la température moyenne, les pays développés devront réduire de 25 à 40 % leurs émissions d'ici 2020.

L'accroissement de la concentration des GES possède une inertie importante au-delà du moment où les émissions cesseraient d'augmenter. En effet, le temps de séjour moyen du gaz carbonique dans l'atmosphère est de 120 ans. Il est donc important de réduire rapidement les émissions et de respecter de tels points de passage.

Par ailleurs, de nombreux travaux, comme le rapport de Nicholas Stern, ont évalué le coût économique d'une éventuelle inaction. Il estime notamment à 5,500 milliards d'euros le coût sur 10 ans du changement climatique et assure qu'il faudra multiplier la facture par 5 ou 10 si les investissements indispensables n'étaient pas réalisés.

Les enjeux communs : atténuation des émissions et adaptation des territoires

La lutte contre le changement climatique passe d'abord par une réduction des émissions de GES :

- En réduisant les besoins et ainsi les consommations d'énergie ;
- En améliorant l'efficacité énergétique ou en ayant recours à des technologies qui réduisent les consommations d'énergie à service rendu équivalent ;
- En remplaçant des énergies fossiles par des énergies sans contenu en carbone.

Dans un contexte de tension et d'imprévisibilité des prix de l'énergie, il est cohérent de chercher à renforcer sa politique de maîtrise de l'énergie. Il y a donc convergence entre le souci de réduire les émissions de GES, celui d'améliorer l'efficacité énergétique, de substituer des sources d'énergie à fort contenu en carbone, de développer les énergies renouvelables et de nouveaux modes de mobilité ou de consommation qui constituent autant de perspectives bénéfiques pour l'économie et pour l'emploi.

Par ailleurs, le changement climatique engendré principalement par les combustions de ressources fossiles s'est déjà manifesté par un réchauffement de 1°C en moyenne en France sur le XX^e siècle. Dorénavant, des changements climatiques sont en marche et ne pourront plus être intégralement évités, et cela malgré une action ambitieuse. Il est donc nécessaire d'engager des actions d'adaptation au changement climatique pour anticiper les impacts négatifs. Ces impacts sont de deux ordres :

- Des événements extrêmes comme des canicules, des inondations ou des ouragans.
- Des transformations régulières moins immédiatement dramatiques mais irréversibles : la transformation des écosystèmes, la modification des ressources en eau, le déplacement des zones de culture, la dégradation de la biodiversité.

Pour chacune de ces manifestations, il faudra à la fois mettre en place des politiques préventives, faire des choix qui réduisent la vulnérabilité des territoires et accompagner au mieux les catastrophes qui surviennent notamment par une attention portée aux populations les plus exposées.

Les politiques de lutte contre le changement climatique aux échelles internationales et nationales (8)

La négociation internationale entre dans une phase décisive

Sans reprendre les objectifs du protocole de Kyoto, rappelons simplement que celui-ci ne fixe pas d'objectifs au-delà de la période 2008 - 2012. Si un accord n'était pas trouvé pour la période suivante, ce serait la valeur du carbone dans les transactions qui s'effondrerait faute d'Etat acquéreur ; l'architecture de lutte contre le changement climatique serait alors remise en cause. La négociation internationale consiste à rechercher un accord sur un nouveau traité qui devra être ratifié par les parlements nationaux avant janvier 2013 (cf. conférence de Copenhague en décembre 2009).

Les objectifs européens : les 3 fois 20 pour 2020

L'objectif est de réduire de 20% les émissions de GES, d'améliorer de 20% l'efficacité énergétique et de porter à 20% la part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie. L'objectif de réduction européen des émissions d'ici 2020 pourrait être porté à 30% si d'autres pays adoptaient un objectif équivalent lors de la négociation engagée pour la suite du protocole de Kyoto.

Le facteur 4 pour la France à l'horizon 2050

Afin de contribuer à la stabilisation du climat à une hausse des températures contenue à 2°C par rapport à la période préindustrielle, la France s'est fixée comme objectif national de diviser par 4 ses émissions de GES (sur base 1990) d'ici 2050. Cet effort a été dimensionné de la sorte car la France, en tant que pays industrialisé, est en partie responsable de l'augmentation passée des GES. Ainsi, par le facteur 4, elle contribuera à l'objectif de convergence mondiale des trajectoires d'émission pour une stabilisation du climat sur terre dans le XXI^e siècle.

Cet objectif a été inscrit dans la loi française en juillet 2005. Ce niveau d'exigence est exprimé dans la loi sous la forme d'une réduction de l'intensité carbone de 3% des émissions par an. C'est le niveau de progrès que la France doit atteindre pour s'inscrire dans l'objectif global planétaire. Car la division par deux des émissions mondiales d'ici 2050 devra être obtenue tandis que la population humaine devrait augmenter de moitié d'ici là.

Les objectifs opérationnels du Grenelle de l'Environnement en matière de transports

Les principaux objectifs chiffrés en matière de transport fixés dans la loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement sont les suivants :

- Réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre dans le domaine des transports d'ici à 2020, afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990 (Article 9 de la loi de programme relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement).
- Ramener les émissions moyennes des véhicules neufs à 95g/km de CO₂ en 2020 ou 120g/km grâce à :
 - des exigences de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves fixant les émissions à 130g/km avec une prise en compte progressive du parc de voitures particulières neuves à compter de 2012 pour atteindre une prise en compte de la totalité du parc en 2015.
 - des mesures permettant des réductions complémentaires de 10g/km (référence à la communication de la Commission sur l'approche intégrée de réduction des émissions de GES) (source : Paquet Energie-climat).
- Objectif de 7% de PCI (9) de biocarburants (10) d'ici 2010 et 10% d'EnR dans les transports d'ici 2020 (11).

(8) : Source principale : Construire et mettre en œuvre un Plan Climat Territorial – ADEME , 2009

- Augmenter la part de marché du fret non routier de 25% d'ici 2012 (Engagement Grenelle n°37).
- Doubler la part du fret non routier à destination ou en provenance des ports (Article 10 de la loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, Engagement Grenelle n°42).

Les plans d'actions territoriaux

Le rôle déterminant des collectivités locales

Les collectivités occupent une place centrale dans les politiques liées au changement climatique :

- elles ont la responsabilité directe d'investissements qui comptent parmi ceux ayant la plus longue durée de vie : les bâtiments et les infrastructures de transport. Ces deux secteurs sont à l'origine des deux tiers des émissions de GES ;
- elles répartissent et organisent les activités sur le territoire à travers leurs décisions d'urbanisme et d'aménagement. Ce sont des décisions structurantes et peu réversibles ;
- les actions d'adaptation à conduire pour répondre au changement climatique déjà enclenché sont essentiellement d'ordre local : protection des populations contre les canicules et les inondations et soutien aux personnes les plus vulnérables ;
- les collectivités locales sont en contact direct avec le citoyen dont l'information et l'adhésion sont indispensables à une politique efficace.

Les collectivités contribuent aux émissions nationales de GES à hauteur de 12% environ. Mais, à travers leurs politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme, d'habitat, de transport, d'approvisionnement énergétique du territoire... elles agissent indirectement sur plus de 50% des émissions.

Réussir la lutte contre le changement climatique nécessite l'implication de tous les acteurs ; de la plus petite collectivité aux instances de l'Etat, des différents services administratifs à chaque acteur social ou associatif, de chaque entreprise à chaque citoyen. La lutte contre le changement climatique doit émerger d'un processus collectif orchestré au niveau local.

Le Grenelle de l'environnement a reconnu aux collectivités ce rôle majeur puisque la loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement adoptée le 21 octobre 2008 à l'Assemblée Nationale et le 10 février 2009 par le Sénat (dite loi Grenelle 1) stipule que « l'Etat incitera les régions, les départements et les communes et leurs groupements de plus de 50.000 habitants à établir, en cohérence avec les documents d'urbanisme, des plans climat-énergie territoriaux avant 2012 ».

La collectivité locale est en effet un acteur clef d'intermédiation et de traduction entre d'un côté le niveau national d'où émane la prise en charge scientifique et politique du sujet et, de l'autre côté, le niveau local, d'où l'action doit venir. Les collectivités constituent donc l'interface permettant la déclinaison opérationnelle des politiques nationales et facilitant l'atteinte de leurs objectifs.

En ce qui concerne les transports, les collectivités territoriales peuvent agir au travers de leurs compétences directes (gestion des transports collectifs,...) et de leur responsabilité légale d'organisation et de planification du territoire (PDU, PLU).

Le Schéma Régional Climat Air Energie de Haute-Normandie

La Région Haute-Normandie a adopté son Schéma Climat Air Energie en mars 2013. Celui-ci s'appuie sur des objectifs de réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques déclinés en actions.

(9) : Objectifs d'incorporation calculés en pouvoir calorifique inférieur (PCI) rapportés à la consommation de gazole ou d'essence.

(10) : 5 janvier 2006, loi n°2006-11 d'orientation agricole/ directive 2003/30 sur la promotion des biocarburants.

(11) : Conseil européen 8 et 9 mars 2007.

Le Plan d'Action sur l'Energie en Seine-Maritime

Le Département de Seine-Maritime a élaboré en 2006 un Plan d'Actions sur l'Energie. Les actions et objectifs à long terme qui concernent la thématique des transports sont les suivants :

Actions :

- Création d'un tableau de bord de suivi des consommations des voitures du Département
- Création de plaquettes et formations sur la conduite douce (jusqu'à 40% de variation de consommation)
- Mise en place d'un PDE
- Lancement d'une étude de faisabilité juridique et technique de l'incorporation de biocarburants dans les véhicules très consommateurs
- Inclusion de clauses de consommations énergétiques et de recours à des véhicules alternatifs dans les marchés de fourniture
- Expérimentation sur les nouvelles générations de véhicules (flex-fuel, GNV...)

Objectifs à long terme :

- Augmenter l'efficacité énergétique de la flotte des véhicules du Département de 15% en moyenne entre 2007 et 2015 (environ 2% par an)
- Dépasser l'objectif de 20% de véhicules « propres » dans le cas du renouvellement du parc de véhicules (combiner conduite économe, limitation des déplacements et utilisation de biocarburants pour réduire la consommation de carburant par véhicule de 15% pour 2015)
- Développer la multi-modalité dans les ports (modes ferroviaires et fluviaux)

Le PDU de l'agglomération de la CREA prendra en compte ces actions et objectifs.

Les Plans Climat Territoriaux

Le Plan Climat Energie Territorial (PCET) de la CREA est en cours de finalisation. C'est un projet de développement durable qui vise à lutter contre le changement climatique en réduisant les émissions de gaz à effet de serre et à adapter le territoire aux effets inéluctables de ce changement climatique. Il définit les principes d'organisation de transport de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement.

Le PCET doit contribuer à améliorer l'efficacité énergétique, augmenter la production d'énergie renouvelable et réduire l'impact des activités en termes d'émissions de gaz à effet de serre. Il doit également permettre de limiter la vulnérabilité du territoire face au changement climatique en proposant une adaptation de ses politiques d'aménagement.

Les émissions de gaz à effet de serre et les consommations d'énergie de la CREA pour le secteur transport

Les outils de mesure : Bilan Carbone et inventaire des émissions

Le Bilan Carbone®, contrairement aux méthodes d'inventaires d'émissions telles que celle pratiquée par Air Normand, n'adopte pas une logique cadastrale, mais une logique de comptabilisation des émissions de l'ensemble des activités induites par le fonctionnement du territoire étudié.

Les cadastres et inventaires adoptent une logique de comptabilisation des gaz à effet de serre émis sur le territoire concerné en prenant en compte les sources d'émissions directes (fixes et mobiles) présentes sur ce territoire : site de production énergétique (thermique, vapeur...), véhicules (routiers, ferroviaires, aériens), chauffages (résidentiels et tertiaires), industries, émissions agricoles, etc.

Les émissions de gaz à effet de serre sont une pollution globale et non locale, elles n'ont aucun impact direct sur la santé.

Si le cadastre permet de faire un point précis sur toutes les sources directes d'un territoire, il ne permet pas de déterminer sa responsabilité. La conséquence directe de ce type d'analyse serait de dire qu'il serait préférable de localiser toutes les sources (usines, autoroutes...) hors de ses frontières : le bilan carbone serait en conséquence faible.

Les produits agricoles ou manufacturés élaborés sur le territoire sont comptabilisés à travers leurs émissions énergétiques (énergie nécessaire à leur fabrication) ou non énergétiques (fermentation, émanations des engrais, procédés industriels...). Mais les produits importés ne sont pas pris en compte sauf pour ce qui concerne leur transport.

En prenant l'exemple d'une tonne de bœuf originaire d'Amérique du sud, le Bilan Carbone® comptabilisera les émissions liées à l'élevage du bœuf, le transport entre l'Amérique du sud et le territoire étudié, la part locale du trajet et la cuisson de la viande. Un inventaire ou un cadastre ne comptabilisera que la part locale du trajet et la cuisson.

La méthode « cadastrale » a l'avantage de déterminer des responsabilités, en termes de ratio par habitant. Le Bilan Carbone permet de mesurer l'impact réel (en terme physique) des choix économiques et d'activités du territoire.

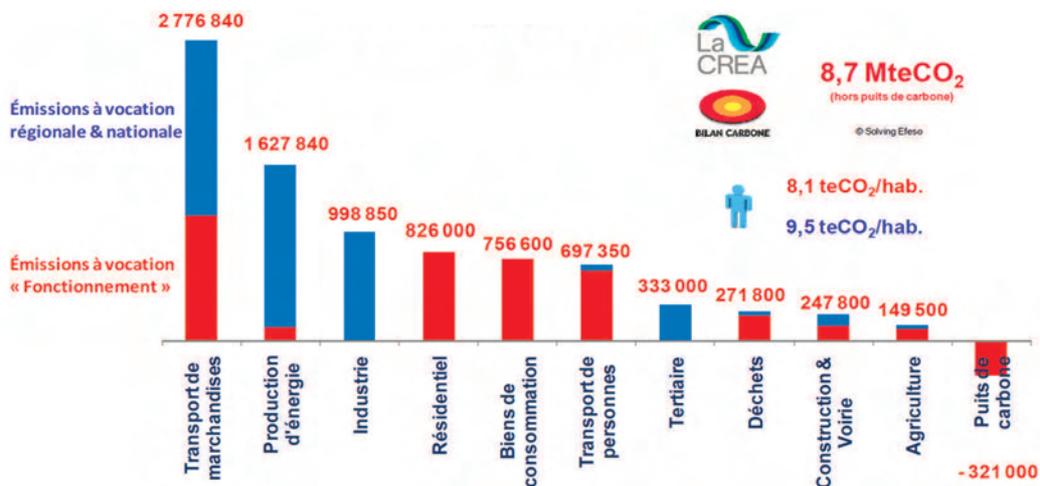
Il s'ensuit que les inventaires ou cadastres sont sommables à l'inverse des Bilan Carbone® qui induiraient des doubles comptes si on les somrait (les mêmes émissions sont attribuées à plusieurs acteurs, le producteur et le consommateur d'un bien).

Le Bilan Carbone de la CREA : les transports à l'origine de 40% des émissions de CO₂

La CREA a élaboré son Bilan Carbone Collectivité sur l'année 2009. Il intègre également un Bilan Carbone Territoire (2005) qui comptabilise les émissions de GES des différentes sources du territoire, dont les transports.

La méthodologie distingue un périmètre Territoire « fonctionnement » et un second « vocation régionale et nationale ». Le premier ne comptabilise que les émissions de GeS des acteurs économiques et habitants de la CREA, les flux de personnes et marchandises le traversant. Il sera le support des leviers d'actions de la CREA. Le second regroupe les acteurs économiques de la CREA dont la vocation est d'utiliser le territoire comme plateforme de production et de départ / arrivée de marchandises pour le territoire national, voire international. Pour ces acteurs la CREA ne disposera que de leviers d'incitation.

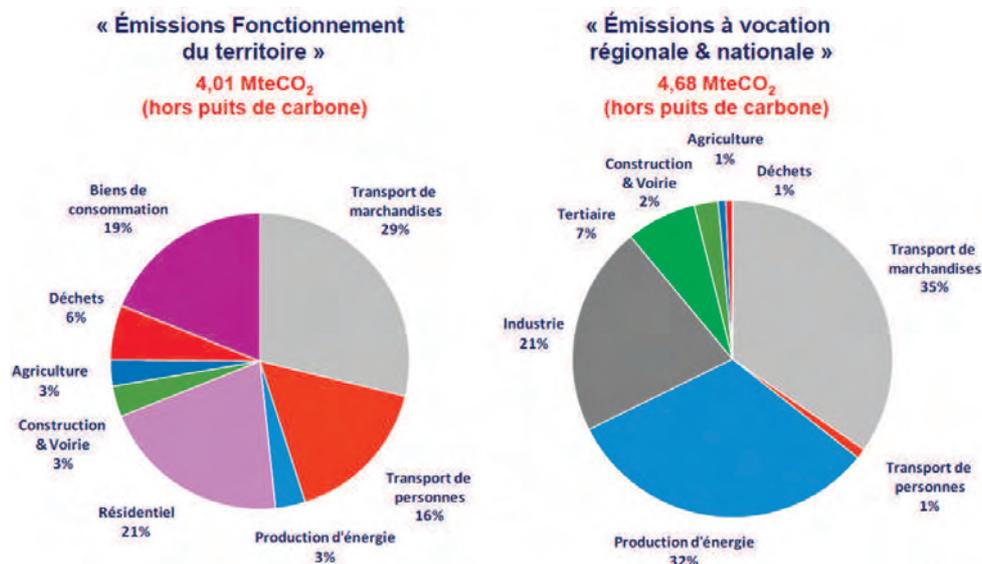
Profil carbone du Territoire « Distinction par profil »



Source : PCET de la CREA – Bilan Carbone®, synthèse

Ainsi, au total, le territoire de la CREA émet de l'ordre de 8,7 millions de tonnes équivalent CO₂ (teCO₂).

Avec un total de 480 000 habitants, on obtient un ratio de 17,6 teCO₂/hab., contre 8.7 teCO₂/hab pour la France et 20,5 teCO₂/hab. pour le département. Les émissions « fonctionnement » sont estimées à 46% des émissions totales.



Source : PCET de la CREA – Bilan Carbone®, synthèse

Au global, ce sont les transports de marchandises qui sont les principaux émetteurs de GeS (32%), avec plus de 2,7 M teCO₂, suivis des secteurs production d'énergies (19%) et de l'industrie(11%), les transports de personnes n'arrivant qu'en 6^{ème} position (8%) avec 697 350 teCO₂. En effet, le caractère industriel et logistique du territoire pèse lourdement dans ces résultats.

Si l'on ne considère que le profil territoire « de fonctionnement », les transports de marchandises arrivent toujours au premier poste d'émissions (29%), puis suivent le Résidentiel (21%), les biens de consommation (19%) et les transports de personnes (16%). Soulignons que le poste Construction/voirie représente 3% des émissions.

Le secteur transports reste donc important dans les émissions de GeS et des marges de manœuvre devront être trouvées.

Les émissions du transport de marchandises sont générées par le transport routier à plus de 80%, les flux de transit routiers ne représentant que 7,5% du total. L'activité céréalière du port compte pour beaucoup.

L'optimisation des flux, le report modal et le développement des plateformes multimodales sont des leviers déjà identifiés.

Les émissions du transport de personnes sont générées majoritairement par les déplacements en voiture pour environ 76%. Les marges de manœuvre résident notamment dans la poursuite du réseau de transports en commun et le développement des modes actifs.

A ce stade de la réflexion, le PCET fixe les objectifs de gains potentiels suivants :

- Pour le transport de marchandises
 - o 222 088 teCO₂ évitées sur les flux routiers, grâce à 10% d'émissions évitées sur les flux routiers internes par l'optimisation des flux et le développement de plateformes multimodales
 - o 115 506 teCO₂ évitées sur les flux routiers internes, grâce à 10% de réduction obtenus par optimisation des flux et accompagnement des transporteurs (structure de la flotte, motorisation)
- Pour les déplacements
 - o 22 332 teCO₂ évitées par le développement des transports en commun, grâce à 5% de déplacements motorisés captés par les transports en commun

Ces objectifs quantitatifs de réductions des émissions des GeS seront à prendre en compte dans le PDU.

Inventaire des émissions de GeS (mesurés en TeqCO₂¹²) par Air Normand : concentration au niveau des agglomérations et le long des axes routiers

En 2011/2012, Air Normand a réalisé un inventaire des émissions de Gaz à effet de Serre (GeS) et des consommations énergétiques à l'échelle de la CREA, en partenariat avec la collectivité.

Un état des lieux identique a été mené simultanément par l'Observatoire Climat Air-Energies sur le territoire Haut-Normand.

L'inventaire établi par Air Normand pour la Région Haute Normandie permet de constater que les émissions de CO₂ sont sensiblement concentrées au niveau des agglomérations et le long des axes de transport routier, témoignant ainsi de la part importante des transports routiers dans les émissions de GES.

Le poids des émissions de GeS par type de véhicule et de carburant sont identiques aux estimations départementales.

L'étude révèle également que les voitures particulières qui émettent 60% des GeS du secteur transport (dont 31% diesel et 27% essence), effectuent 77% des distances parcourues sur la région. A contrario, les poids lourds, qui émettent 20% des GeS ne réalisent que 5% des distances, leur consommation de carburant étant plus importante. Les véhicules utilitaires représentent une part non négligeable, avec 19% des émissions.

Les émissions de CO₂ sont directement proportionnelles au volume de trafic automobile, les évolutions technologiques des véhicules ne permettant quasiment aucun gain dans ce domaine. En effet, les progrès techniques permettent de limiter les émissions de polluants, mais l'augmentation moyenne du poids des

¹² TeqCO₂ signifie tonne équivalent pétrole de gaz carbonique carbone

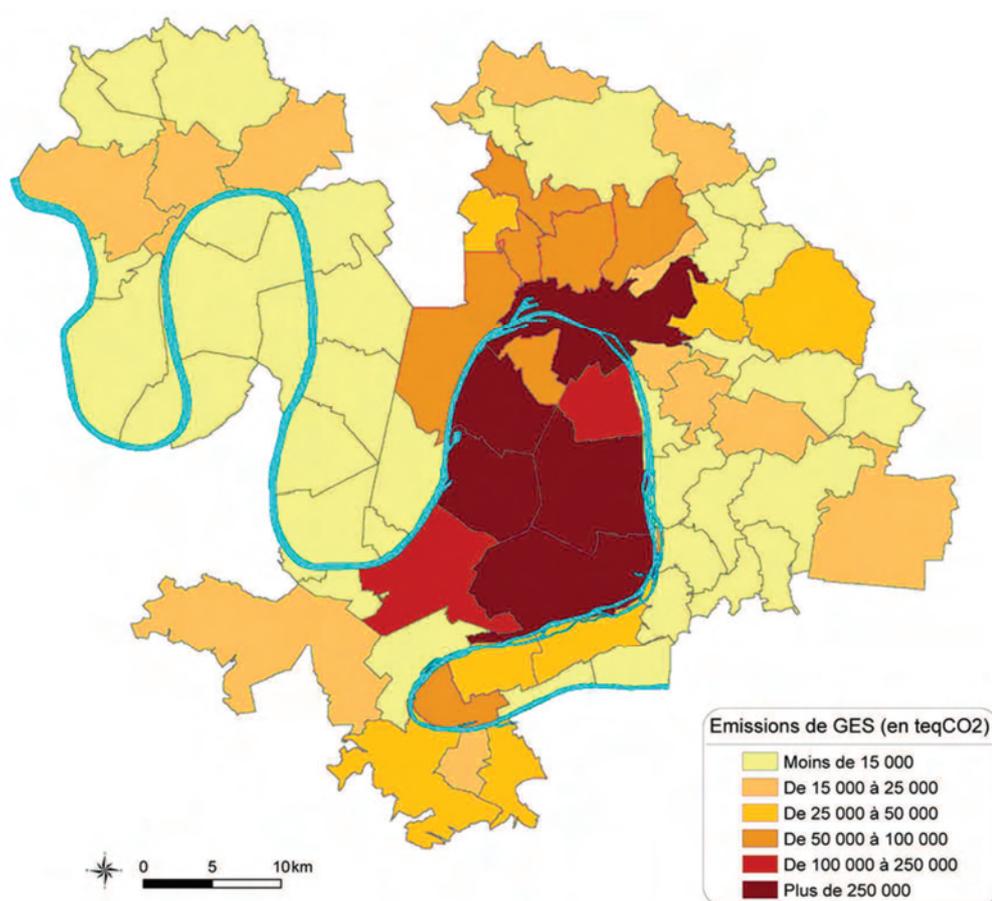
véhicules (lié à la présence d'équipements de série de plus en plus nombreux) provoque une augmentation parallèle de la consommation énergétique, qui se traduit par des rejets de plus en plus élevés de CO₂.

Enfin, une estimation a également été réalisée à l'échelle de la CREA. La carte ci-après montre bien que les émissions de GeS sont localisées surtout sur la ville de Rouen de par la densité du réseau routier et du volume de trafic.

Les communes de Grand Quevilly, Petit Couronne, Saint Etienne du Rouvray et Oissel sont également mises en évidence, compte tenu à la fois du trafic poids lourds supporté par les boulevards Maritime et Industriels, ainsi que le trafic sur la voie rapide « Sud 3 ». Ces six communes concentrent près de la moitié des émissions de GeS du territoire.

Il est intéressant de souligner que la répartition des émissions de NO_x offre quasiment la même représentation cartographique.

Répartition communale des émissions de Gaz à effet de Serre des transports routiers sur la CREA en 2008



Source : BD TOPO © IGN PARIS - 2005, Copie et reproduction interdite - Air Normand - Inventaire 2008 Version 2012

(Source Air Normand –inventaire année 2008 Version 2012)

L'étude avance que les émissions de GeS sont directement liées aux volumes de carburants consommés. 70% des émissions de GeS proviennent des véhicules diésels.

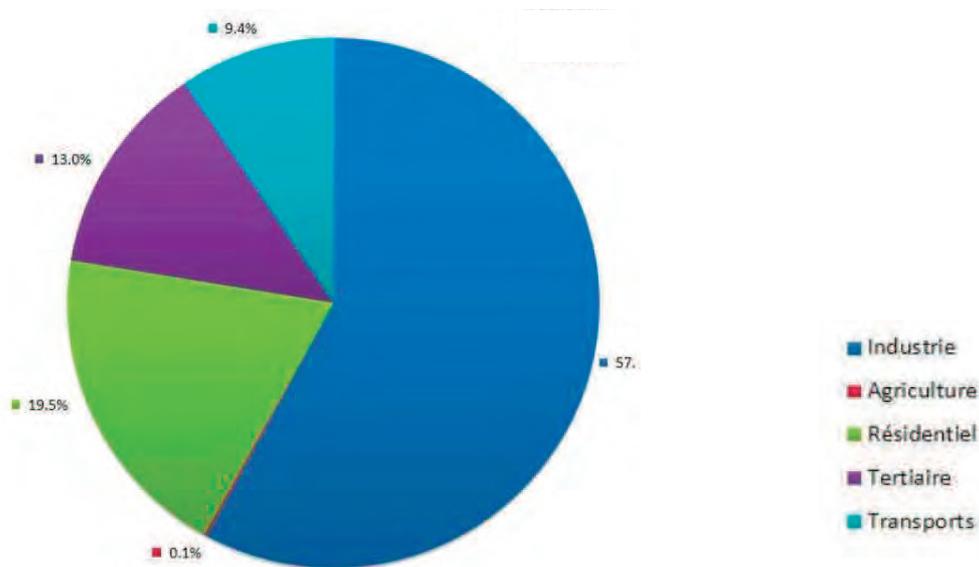
Les émissions de GeS liées au trafic routier sur la CREA représentent 8% des émissions totales du territoire, ce qui fait du transport routier le 4^{ème} émetteur de GeS sur la CREA. En revanche, elles représentent le 2^{ème} émetteur sur Rouen.

Un profil énergétique marqué par les consommations industrielles ; une forte dépendance aux énergies fossiles

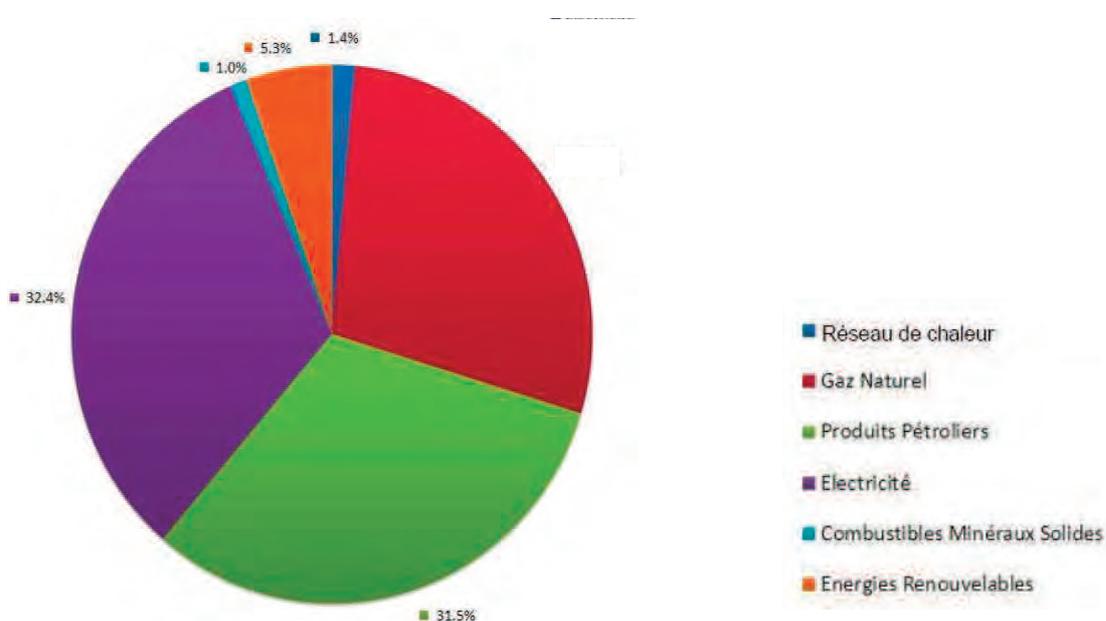
La consommation énergétique globale du territoire de la CREA s'élevait en 2005 à 30 300 GWh. Logiquement, c'est le secteur industriel qui est très nettement le plus gros consommateur d'énergie avec près de 58%, le bâtiment (résidentiel et tertiaire) représentant environ un tiers, les transports moins de 10% et l'agriculture moins de 1% des consommations.

Le profil des consommations par type d'énergie met en évidence la forte dépendance du territoire aux énergies fossiles, avec près de deux tiers des consommations correspondant à l'utilisation de produits pétroliers et de gaz notamment.

Répartition des consommations énergétiques de la CREA par secteurs d'activités (source Air Normand 2005)



Répartition des consommations énergétiques de la CREA par type d'énergie (source Air Normand 2005)



Les émissions de CO₂ des déplacements domicile travail en Haute Normandie

En 2012, une collaboration INSEE Haute Normandie /Air Normand/ DREAL a abouti à la publication d'une étude sur les émissions de CO₂ des déplacements domicile travail en Haute Normandie.

Cette étude détaille les évolutions des déplacements domicile-travail dans la région.

Il en ressort qu'en 2007, 771 000 Haut-Normands effectuent des navettes régulières entre leur domicile et leur lieu de travail ou d'études, occasionnant par ces déplacements l'émission de 579 000 tonnes de CO₂. L'usage de la voiture est nettement privilégié, même en milieu urbain. Le recours aux modes "vertueux" (transports en commun, marche à pied, vélo...) se situe dans la moyenne des régions de province.

Bien que dotée d'un parc automobile relativement récent, la région Haute-Normandie se classe au troisième rang des régions les plus émettrices, rapporté au nombre de "navetteurs". Les longues distances parcourues par les Haut-Normands pour se rendre sur leur lieu de travail sont en cause. Les actifs et les étudiants qui franchissent quotidiennement les limites régionales, notamment vers l'Île-de-France, tirent fortement vers le haut la moyenne de la région.

Au niveau local, de grandes disparités apparaissent entre les territoires très urbanisés, concentrant les emplois et l'offre universitaire, et les territoires présentant un profil plus résidentiel.

Alors qu'un tissu urbain dense tend à limiter les émissions de CO₂ par actif, les territoires résidentiels s'illustrent par de plus fortes contributions individuelles.

Points de vigilance / opportunités / enjeux : émissions de GES et consommations d'énergie

Points de vigilance

- Le trafic routier joue un rôle important dans la consommation énergétique et les émissions de GES.
- Le trafic routier et les modes de transport en général sont fortement dépendants du pétrole dont le pic de production est annoncé selon certains experts dans les 5 ou 10 prochaines années. Rappelons qu'à partir de ce pic, la production maximum aura été atteinte, et d'année en année, les quantités disponibles diminueront.

Opportunités

- L'objectif du PDU est d'améliorer la qualité de l'air et de réduire les émissions de GES.
- Un dispositif de mesures et de surveillance des émissions de CO₂ est en place avec Air Normand.
- La CREA dispose d'un Bilan Carbone lui permettant, à terme, de mettre en œuvre le Plan Climat Energie Territorial. Ce dernier permettra d'établir un point de référence (point 0) qui servira de base à l'évaluation du PDU sur la réduction des émissions de GES.
- Les actions du PDU devront être cohérentes avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre des différents plans et lois évoqués dans ce chapitre.

Enjeux

- Contribuer à l'objectif « facteur 4 » fixé au niveau national : réduction des émissions liées aux transports d'un minimum de 3%/an jusqu'en 2050.
- Mettre en œuvre les actions permettant de tendre vers une diminution du trafic automobile à l'échéance du PDU, et ainsi réduire les consommations d'énergie d'une part (anticipation de la hausse du prix du pétrole), et réduire significativement les émissions des GES d'autre part.
- Développer en parallèle les alternatives qui permettront à un nombre croissant d'habitants ou d'actifs de se déplacer autrement qu'en voiture (marche à pied, vélos sur les courtes distances, transports en commun, co-voiturage, auto-partage,...); et encourager l'élaboration de Plan de Déplacement d'Entreprises (PDE) et d'Administrations (PDA).
- Réduire le transport de marchandises par voie routière et le substituer par le fret ferroviaire et maritime.
- Acquérir des véhicules peu énergivores (ou « propres » de manière générale) dans les collectivités (parc automobile, parc des transports en commun,...).

4.2 LE BRUIT

Le contexte réglementaire

La directive européenne 2002/49/CE sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement s'est traduite en France par la création du titre VII du chapitre II «prévention des nuisances sonores» du Code de l'Environnement (art. L.572-1 à L.572-11 et art. R.572-1 à R.572-11). Engagée par ordonnance en 2004 (ratifiée en 2005), cette transposition s'est achevée par la parution du décret 2006-361 du 24 mars et de l'arrêté d'application du 4 avril 2006.

La directive vient en complément de l'abondante législation communautaire sur les sources. Ses objectifs visent à permettre une évaluation harmonisée, dans les 27 Etats européens, de l'exposition au bruit dans l'environnement (au moyen de cartes de bruit stratégiques), de prévenir et réduire les bruits excessifs au moyen de plans d'actions, de protéger les zones calmes et de faire en sorte que l'information et la participation du public soient au cœur du processus.

Le droit français de lutte contre le bruit s'est donc enrichi de cette approche basée sur une cartographie de l'exposition au bruit, sur une information des populations et sur la mise en œuvre de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) au niveau local.

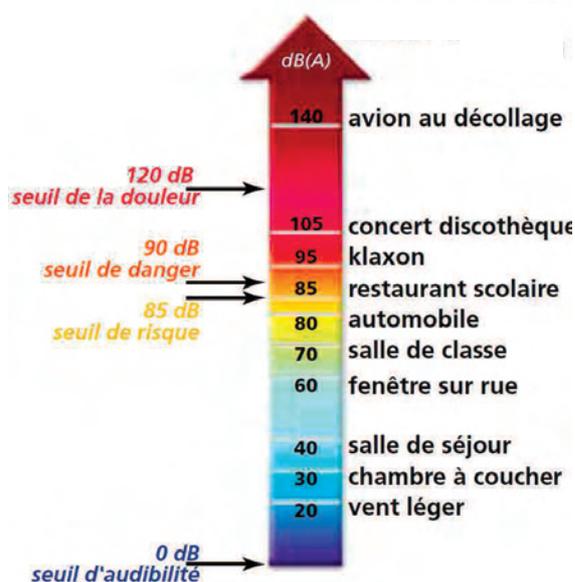
Les grandes sources de bruit ambiant ciblées par cette directive sont les routes, voies ferrées, aéroports, industries. Elle s'applique notamment aux agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Si la Directive 2002/49 détaille précisément les prescriptions techniques relatives à la cartographie, elle laisse en revanche aux Etats le soin de désigner les autorités responsables de l'élaboration des cartes, des plans d'actions et de la collecte des données au niveau national.

	Cartographie	PPBE
Agglomérations	EPCI / communes	EPCI / communes
Routes nationales	Préfet	Préfet
Autoroutes concédées	Préfet	Préfet
Routes collectivités	Préfet	Collectivités
Voies ferrées	Préfet	Préfet
Grands aéroports	Préfet	Préfet

Source : Projet de PPBE de l'Etat en Seine Maritime, 2012

Le bruit : un enjeu de santé publique



Le bruit est considéré aujourd'hui par les français comme la première nuisance à leur cadre de vie. Indépendamment de son caractère dérangeant, le bruit peut avoir, qu'il soit permanent, fort ou fréquent, un effet sur la santé : stress, énervement, manque de sommeil, voire surdité. La généralisation du bruit, qui affecte des espaces importants des régions urbaines, est de plus en plus mal vécue.

Les études épidémiologiques montrent que des niveaux sonores trop importants peuvent engendrer des dangers pour la santé : troubles de l'audition, insomnie, hypertension artérielle, irritabilité et stress.

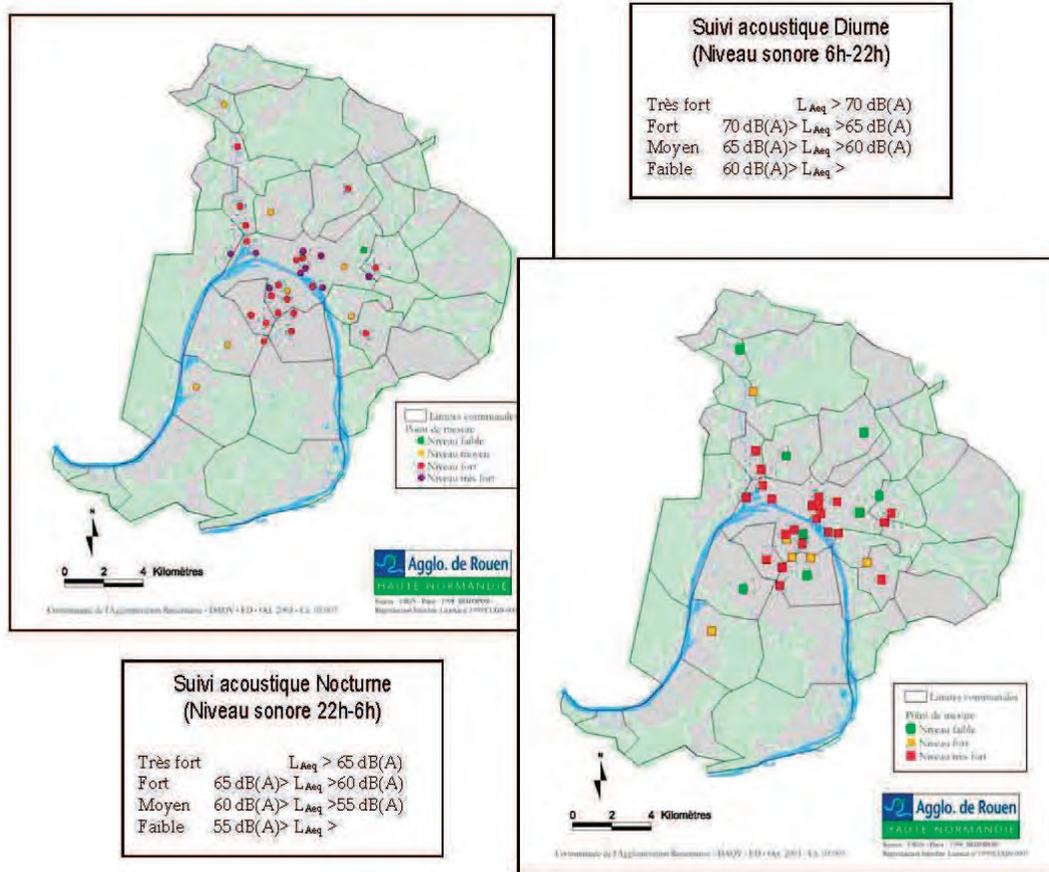
Les nuisances sonores sont généralement liées à certaines activités industrielles et agricoles, mais **les infrastructures de transport constituent la principale source de nuisances sonores**, qu'elles soient routières, ferroviaires ou aériennes. Ces nuisances sont variables selon le trafic supporté par l'infrastructure, la morphologie urbaine et la topographie du secteur traversé.

Le bruit sur le territoire de la CREA

Les nuisances sonores dues au trafic routier

Entre 2001 et 2002, dans le cadre du suivi du PDU, 40 sites répartis dans l'agglomération et à proximité immédiate d'infrastructures routières, ont fait l'objet de mesures de niveaux sonores d'une durée de 24 heures.

Les mesures de bruit dans l'agglomération de Rouen



Cette première étude indique clairement une situation préoccupante en matière de nuisances sonores dues au trafic routier, en journée mais également en période nocturne (cf. tableau ci-après). Sur les 40 sites, 9 peuvent être considérés comme des points noirs (mesure supérieure ou égale à 70 dB(A) jour et/ou 65 dB(A) nuit). En dehors de la Côte de Canteleu (RD 982), tous ces sites sont localisés à Rouen à proximité de grandes artères (quais, avenue Jean Rondeaux, rue Nansen (Pont Flaubert)...).

La carte stratégique de bruit de la CREA

En 2010, la CREA a élaboré une **cartographie stratégique du bruit**, à l'échelle des 29 communes de l'agglomération soumises à réglementation (décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 et l'arrêté du 4 avril 2006). La finalité des cartes de bruit est de permettre une évaluation de l'exposition au bruit des populations et des bâtiments sensibles (établissements de santé et d'enseignement), de porter ces éléments à la connaissance du public, puis de contribuer à la définition des priorités d'actions préventives et curatives devant faire l'objet du plan de prévention. Les cartes de bruit doivent être réactualisées tous les 5 ans.

Principaux résultats pour l'ensemble des 29 communes

Exposition des populations

L'exposition au bruit des populations est majoritairement liée au bruit routier. Pour les niveaux sonores supérieurs à 65dB(A), le bruit ferroviaire est également important.

- D'une manière globale, environ 30% des habitants des 29 communes sont soumis à un niveau sonore considéré comme important (niveaux sonores supérieurs à 65 dB(A), en Lden), et 12% de la population subit l'effet d'un niveau supérieur à 60 dB(A), en Ln.
- Selon l'indicateur Lden, près de 12% de la population est potentiellement soumise à des niveaux supérieurs à 70 dB(A), dont 2% à des niveaux supérieurs à 75 dB(A).
- Environ 70% des habitants sont soumis à un niveau sonore inférieur à 65 dB(A) en Lden, considéré comme relativement acceptable, et 88% de la population à un niveau sonore inférieur à 60 dB(A) en Ln, niveaux correspondant en milieu urbain à un environnement sonore moyen.

NIVEAU SONORE	TYPE D'AMBIANCE EXTERIEURE	CONVERSATION
80 dB(A)	Autoroute, Périphérique, chantier...	Difficile
70 dB(A)	Rue animée, Grand boulevard...	En parlant fort
60 dB(A)	Centre ville, Rue de distribution...	
50 dB(A)	Secteur résidentiel, Rue de desserte...	A voix normale
40 dB(A)	Intérieur cour, campagne	
30 dB(A)	Ambiance nocturne en milieu rural	A voix basse
20 dB(A)	Désert	

Schéma indicatif de perception du bruit

N.B. : Ln (niveau d'exposition au bruit nocturne) / Lden (niveau d'exposition au bruit durant 24h)

Exposition des bâtiments sensibles

La majeure partie de ces bâtiments soumis à des niveaux sonores élevés est exposée en premier lieu à du bruit routier, puis au bruit ferroviaire. En effet, la proportion de bâtiments exposés à un niveau sonore supérieur à 65 dB(A), (en Lden), est de :

- 33% pour le bruit routier
- 2,3% pour le bruit ferroviaire
- Aucun pour le bruit industriel

Dépassement des valeurs limites

Pour les populations exposées sur la période globale (Lden) :

- 54 800 personnes sont potentiellement exposées à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites liés au bruit routier;
- 5 800 personnes sont potentiellement exposées à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites liés au bruit ferroviaire;
- 400 personnes sont potentiellement exposées à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites liés au bruit industriel.

Pour les populations exposées sur la période nocturne (Ln) :

- environ 11 100 personnes sont potentiellement exposées à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites, liés au bruit routier;
- 8 000 personnes sont potentiellement exposées à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites liés au bruit ferroviaire;
- 700 personnes sont potentiellement exposées à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites liés au bruit industriel.

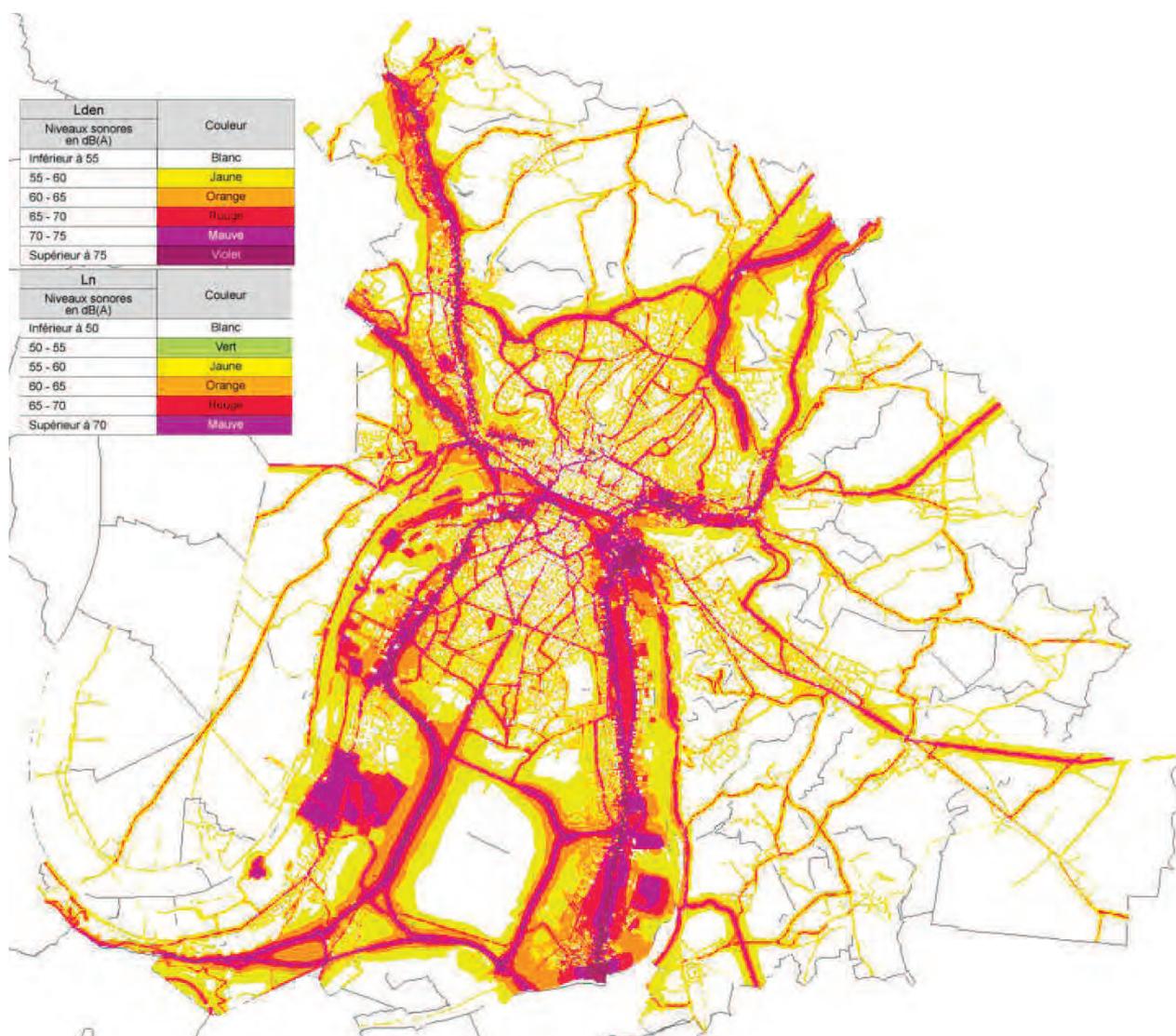
N.B. : L'impact du bruit routier sur la population diminue en période nocturne, en revanche concernant le bruit ferroviaire d'avantage de personnes sont impactées durant la nuit. Cela peut s'expliquer par la forte diminution du trafic routier la nuit alors que la baisse du trafic ferroviaire est moins significative.

Concernant les établissements dits sensibles :

- 58 établissements d'enseignement et 16 de santé sont potentiellement soumis à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites, à cause du bruit routier pour l'indicateur Lden;
- 40 établissements d'enseignement et 8 établissements de santé sont potentiellement soumis à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites, à cause du bruit ferroviaire la nuit;
- Aucun dépassement n'est relevé pour le bruit industriel.

		Population		Bâtiment sensible	
		Lden	Ln	Lden	Ln
Bruit	Routier	54 800	11 100	74	7
	Ferroviaire	5 800	8 000	4	48
	Industriel	400	700	0	0

Cartographie stratégique du bruit de la CREA / données 2008 (niveaux sonores sur cumul 24h)



Source : CREA

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la CREA

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) a été approuvé par le conseil de la CREA le 14 décembre 2012.

Il comporte un rappel réglementaire, un diagnostic acoustique et un plan d'actions pour prévenir les effets du bruit par des actions de sensibilisation ou d'aménagement (éloigner les sources de bruit des habitations par exemple), réduire si nécessaire les niveaux de bruit (isolation, murs anti-bruit...) et protéger les zones calmes.

Le diagnostic a permis de définir des zones à enjeux où la population est soumise à des niveaux de bruit dépassant les valeurs seuils réglementaires (quatre pour le bruit ferroviaire et seize pour le bruit routier).

Les actions répertoriées sont de différents types : travaux sur les axes circulants, isolation de façade, surveillance de l'urbanisation, surveillance des niveaux sonores, actions en faveur des modes doux, sensibilisation aux problématiques liées au bruit...

Le diagnostic a mis en évidence plusieurs constats et notamment :

- la prépondérance du bruit routier
- 57% des dépassements liés au bruit routier concernent des habitants de la ville de Rouen
- Près de 50% des dépassements liés au bruit ferroviaire en Lden (niveau d'exposition au bruit durant 24h) concernent 4 communes : Rouen, Saint-Etienne-du-Rouvray, Déville-lès-Rouen et Notre-Dame-de-Bondeville.

	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit industriel
Ln (niveau d'exposition au bruit nocturne) : Valeurs limites en dB(A)	68	73	71
Nb d'habitants	54800	5800	400
Nb d'établissements d'enseignement	58	4	0
Nb d'établissements de santé	16	0	0
Lden (niveau d'exposition au bruit durant 24h) : Valeurs limites en dB(A)	62	65	50
Nb d'habitants	11100	8000	700
Nb d'établissements d'enseignement	7	40	0
Nb d'établissements de santé	0	8	0

Source : CREA

Le premier objectif du PPBE est de diminuer les niveaux sonores dans les zones où les populations et les établissements sensibles sont soumis à des niveaux excessifs. D'après le PPBE, certains projets risquent d'engendrer un accroissement des nuisances sonores :

- le développement du transport ferroviaire à grande vitesse vers Paris, et de fret vers les zones d'activités, ainsi que du tramway pour le transport des voyageurs,
- le détournement du trafic du centre-ville vers les rocades ou autoroutes peut impacter de nouvelles populations, proches de ces nouveaux axes (contournement est),
- de nouveaux bâtiments sensibles (universitaires) créés éventuellement dans des zones impactées par le bruit dans l'environnement.

D'autres PPBE sont en cours de réalisation sur le territoire de la CREA puisque l'Etat et le Département doivent également rédiger leur propre document pour les infrastructures dont ils assurent la gestion.

Celui de l'Etat a été mis à la consultation du public du 10 décembre 2012 au 15 février 2013. Il porte sur les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, soit 8 200 véhicules/jour, ainsi que sur les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains, soit 82 trains/jour. Pour la Seine-Maritime cela concerne le réseau routier national concédé (A13 et A139) et le réseau routier national non concédé (A28, A131, A150, A151, RN27, RN28, RN282, RN338 et RN 138). Aucune voie ferrée en Seine-Maritime n'est concernée pour le moment.

Le PPBE du Département de Seine-Maritime est actuellement en cours de rédaction. Il devrait être approuvé à l'automne 2013. Il concernera les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules, soit 16 400 véhicules/jour ainsi que les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, soit 8 200 véhicules/jour dont le Département est gestionnaire. Cela correspond à plus de 400 km de voies. Compte tenu de la quantité de zones à traiter une hiérarchisation sera nécessaire.

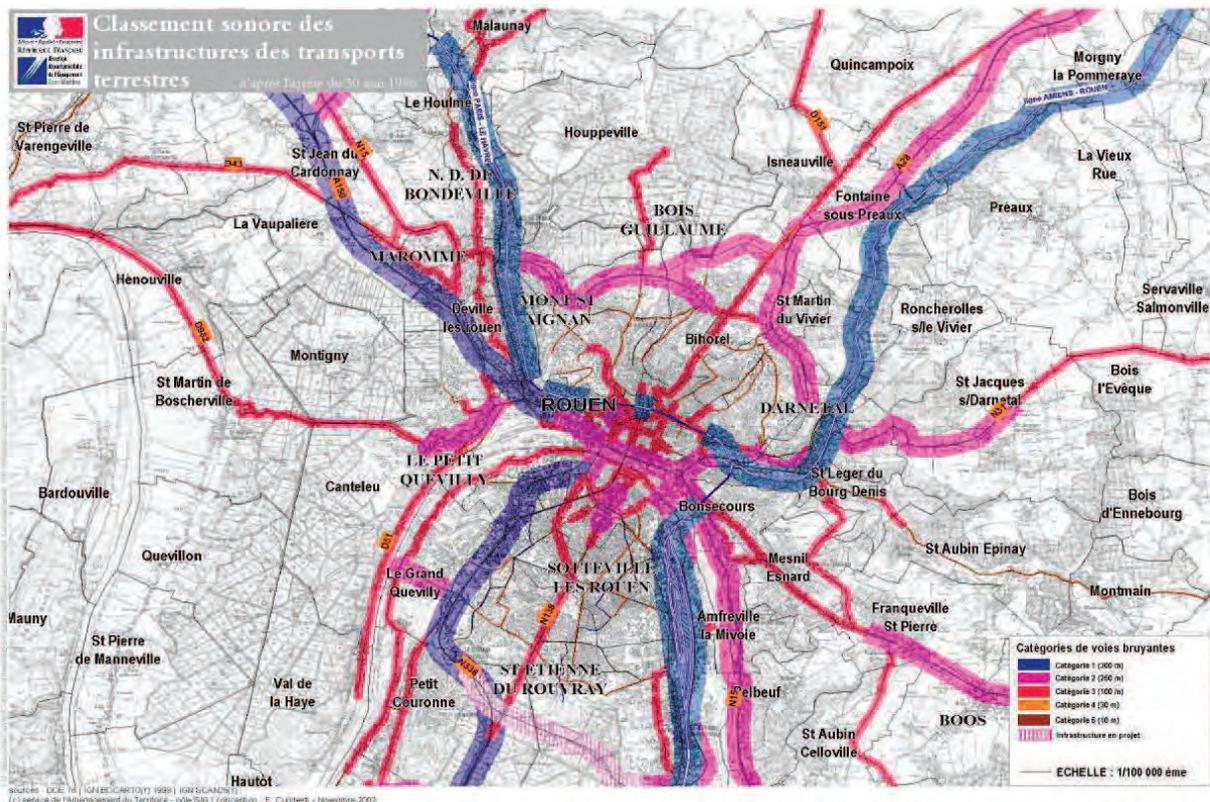
Le classement sonore des voies

En déclinaison de la loi sur le bruit de 1992 et suite au décret d'application du 9 janvier 1995, l'arrêté préfectoral du 30 mai 1996 a défini le classement sonore des infrastructures du département sur toutes les voies routières de plus de 5 000 véhicules/jour, lignes ferroviaires interurbaines de plus de 50 trains/jour, lignes ferroviaires urbaines de plus de 100 trains/jour et lignes de transport en commun en site propre de plus de 100 autobus/jour. En Seine Maritime, ce classement date de 1996. Il est actuellement en cours de révision.

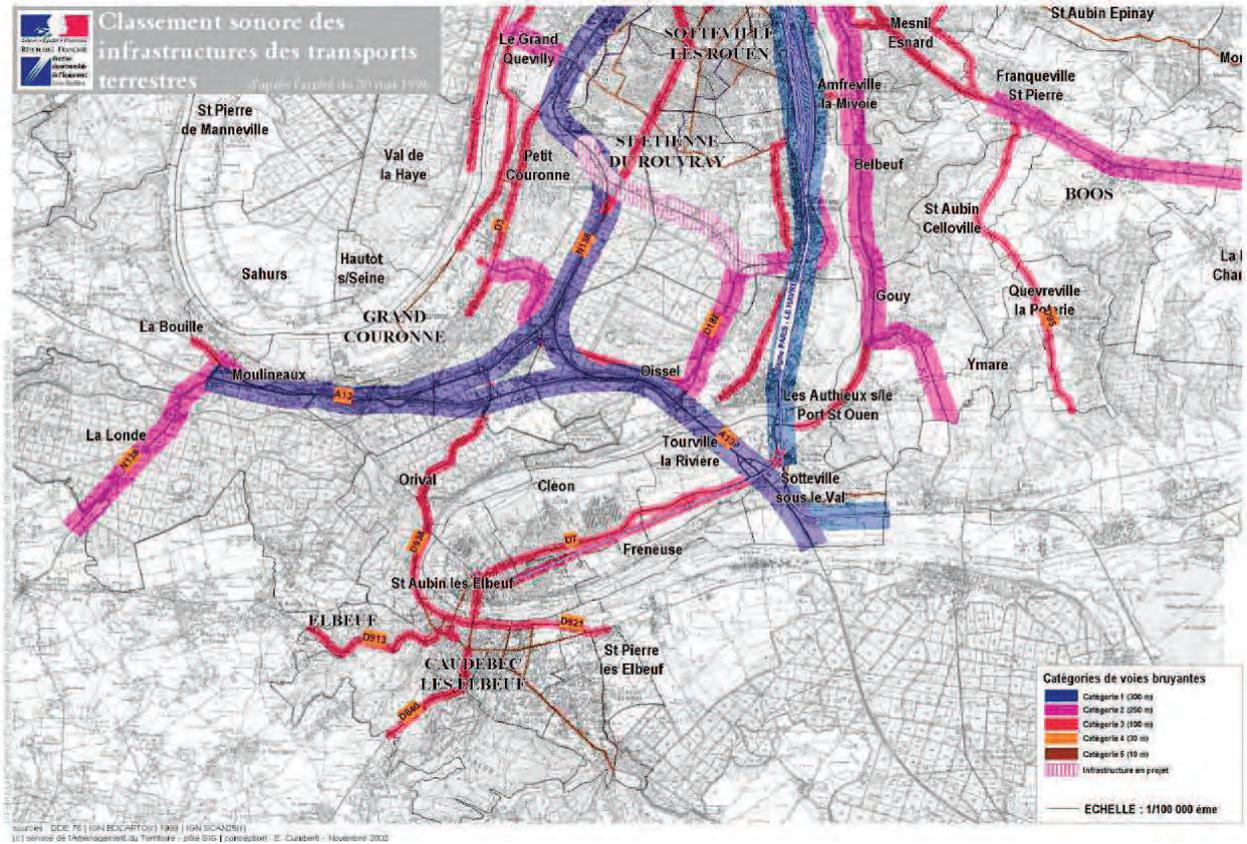
Les infrastructures de transports terrestres sont classées en 5 catégories selon le niveau de bruit qu'elles génèrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante. Des zones affectées par le bruit sont délimitées de part et d'autre de ces infrastructures classées ; la largeur maximale de ces zones dépend de la catégorie de l'infrastructure.

Les nuisances sonores liées au trafic routier sont surtout recensées sur les grands axes de communication, qui supportent le plus fort trafic. Les principales infrastructures concernées, dans l'agglomération de Rouen, sont l'A13, la voie rapide Sud III (RN138-RN338) et l'A150. Ce sont les axes les plus bruyants (type 1, L>81 – cf. carte ci-après). Le trafic ferroviaire produit lui aussi des hausses sensibles du niveau sonore (de type 1 également).

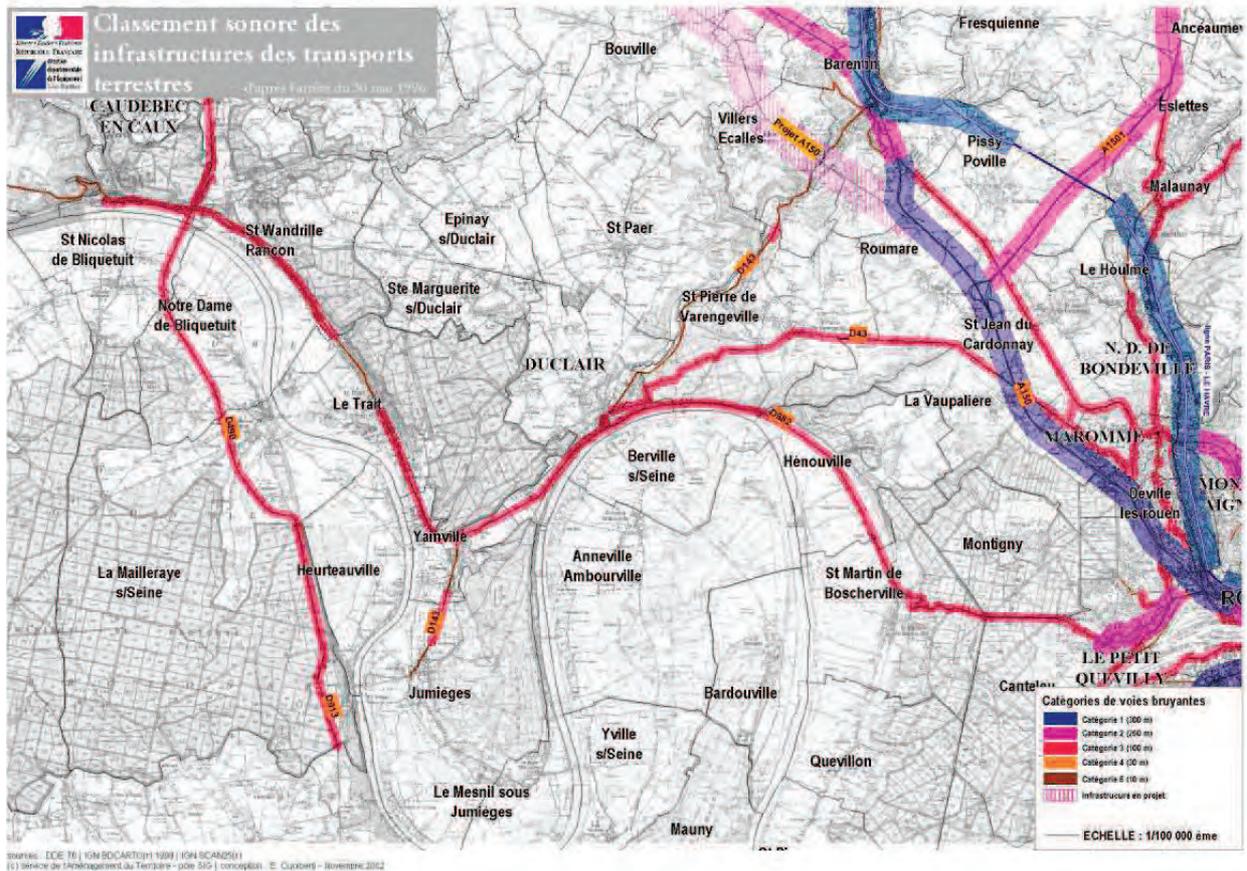
Cœur de la CREA



Sud de la CREA



Ouest de la CREA



Rappel des niveaux sonores de référence

Niveau sonore de référence LAeq (6h-20h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h) en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
L > 81	L > 76	1	d = 300 m
76 < L < 81	71 < L < 76	2	d = 250 m
70 < L < 76	65 < L < 71	3	d = 100 m
65 < L < 70	60 < L < 65	4	d = 30 m
60 < L < 65	55 < L < 60	5	d = 10 m

LAeq : Niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A 6 h - 22 h ou 22 h - 6 h
dB(A) : décibels assortie de la pondération A - retenu par les textes

Points de vigilance / opportunités / enjeux : le bruit

Points de vigilance

- Le trafic routier apporte une nuisance sonore notable.
- Cette nuisance n'est pas encore mesurée ni estimée de façon satisfaisante, mais la démarche est en cours.
- Les mesures du PDU pourraient engendrer de nouvelles nuisances sonores :
 - o bruits et vibrations liés au passage d'un bus, d'un métro ou d'un train,
 - o augmentation de circulation sur certaines voies liée au report d'autres voies qui ont été contraintes. (zones 30, ralentisseurs, ...)

Opportunités

- Les objectifs du PDU de report modal de la voiture individuelle vers les autres modes devraient contribuer à l'amélioration globale du niveau sonore sur la CREA.
- Une cartographie du bruit a été réalisée en 2010. Elle constitue un point de référence (point 0) qui servira de base à l'évaluation du rôle du PDU sur la réduction du niveau sonore global.

Enjeux

- Mettre en œuvre les mesures du plan de prévention du bruit dans l'environnement à l'échelle de la Communauté d'agglomération, en partenariat avec les gestionnaires de réseaux (routiers et ferrés). Les niveaux de bruits excessifs devront être réduits et les zones calmes protégées.
- Réduire le trafic, le fluidifier sur les axes structurants afin de réduire les « arrêts-démarrages », plus bruyants et émetteurs de polluants. (« onde verte » liée à la synchronisation des feux par exemple)
- Diminuer le bruit généré par les transports collectifs. (bus notamment)
- Adapter les horaires de livraisons des marchandises et de collecte des déchets afin de réduire les nuisances sonores dans les quartiers à dominante d'habitat.

4.3 LA CONSOMMATION D'ESPACE

Cette thématique est développée dans la partie « Des territoires interdépendants, contrastés et aux besoins différenciés du PDU » (p.48 à 50). En effet Si la cohérence entre Urbanisme et Déplacements fait l'objet d'analyses, de mesures, et de suivi, (schéma directeur, PDU, PLH, PLU ...) force est de constater que la périurbanisation de l'agglomération perdure depuis plusieurs décennies. Le diagnostic du SCoT de la CREA en cours d'élaboration met également en évidence ce phénomène difficile à enrayer, qui conduit à une consommation d'espace qui met notamment sous pression les terres agricoles.

L'évaluation des objectifs du Schéma directeur a fait l'objet d'un point d'étape en 2009 en s'appuyant sur une analyse de l'occupation des sols, élargie à l'échelle de la CREA pour l'élaboration du SCoT.

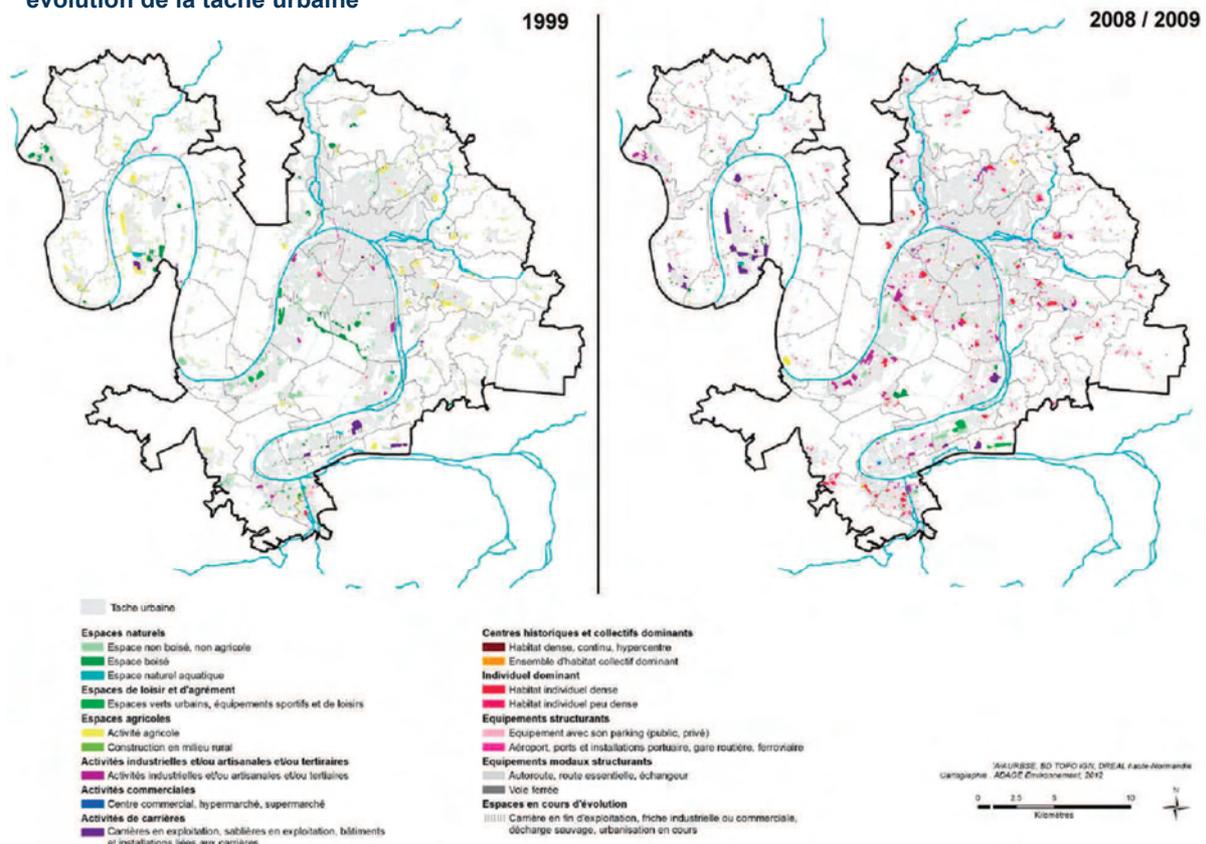
Cette analyse montre que 966 ha d'espaces naturels, agricoles et forestiers ont été urbanisés entre 1999 et 2008 pour de l'habitat, des activités économiques, des équipements et des infrastructures routières. Comme ordre de grandeur, ce volume représente la taille d'une commune telle que Mont-Saint-Aignan, l'équivalent de 8 à 10 grandes exploitations agricoles, ou encore 1300 terrains de football.

Sur ces 966 hectares, 472 hectares concernent des espaces agricoles (48,8%), 369 hectares des espaces naturels (38,1%) et 124 hectares des espaces forestiers (12,8%). La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers en moyenne annuelle s'élève à 97 hectares sur le territoire de la CREA.

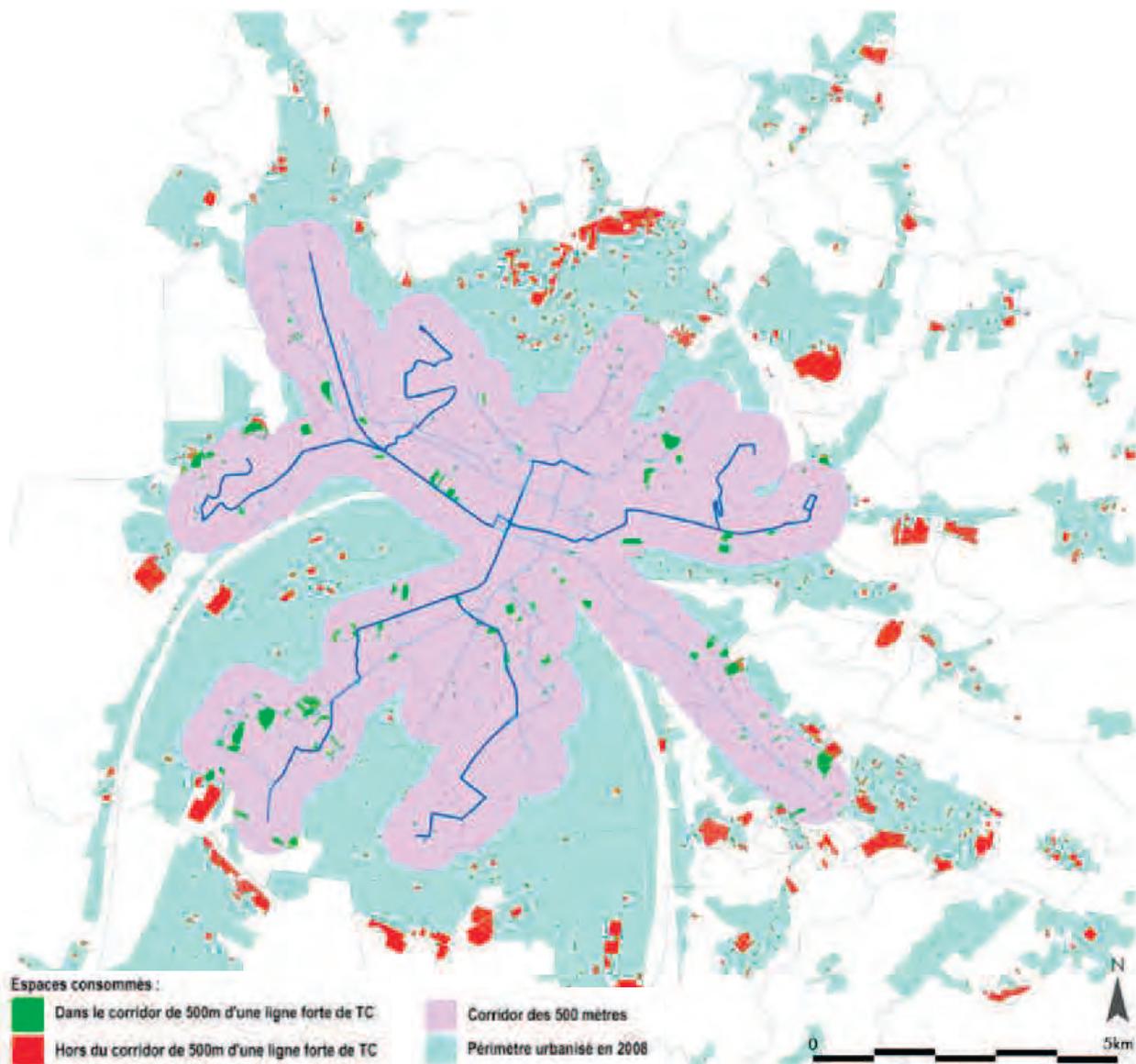
La moitié des espaces consommés concerne l'habitat (519 ha) et le quart pour des activités économiques (250 ha). Ont également été artificialisés 48 ha pour les axes routiers (4,9%), 60 ha pour les équipements (6,2%) et 89 ha sont en cours d'évolution (9,2%).

Si environ un quart des nouveaux espaces urbanisés concerne l'activité économique, plus de 10 % concernent les équipements et les axes routiers. Pour les équipements, l'urbanisation s'est effectuée avec une moyenne de 10 hectares par an. La voie de jonction sud (Grand-Quevilly, Petit-Couronne, Saint-Etienne-du-Rouvray) a consommé 44 hectares dont 34 hectares d'espaces forestiers. Pour les équipements accueillant du public, nombre d'entre eux ont été réalisés rive gauche autour de la zone d'activité du Madrillet, le plateau nord a accueilli le collège d'Isneauville et la zone d'activité de la Plaine de la Ronce, etc.

évolution de la tache urbaine



La consommation de l'espace par rapport aux transports en commun de l'agglomération

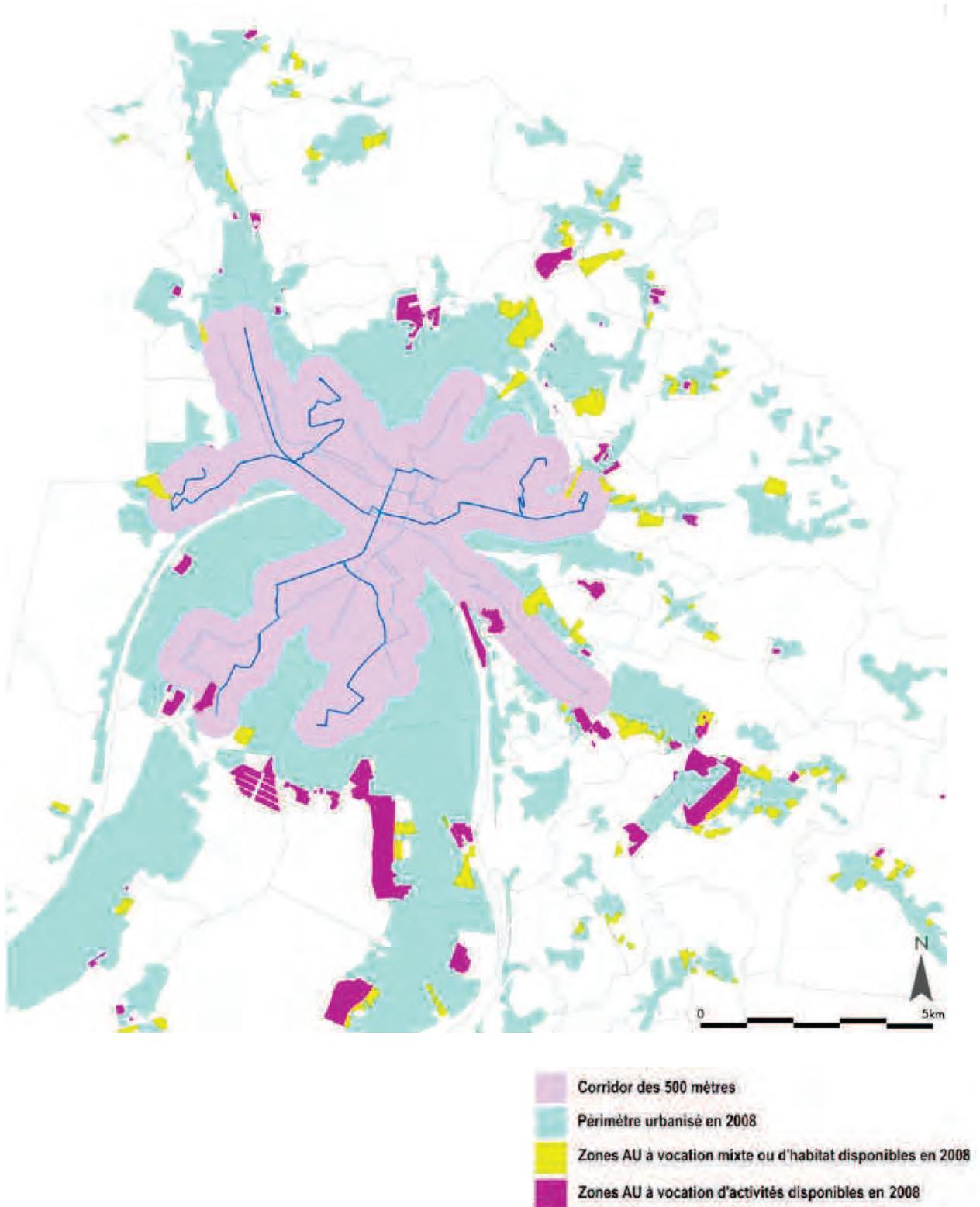


Sur les 885 ha représentant la totalité de l'espace consommé sur le SCOT (Rouen – Elbeuf) entre 1999 et 2008, 106 ha (soit 15 %) sont localisés à moins de 500 m d'une ligne forte de transport en commun, reliant le centre ville en moins de 20 minutes :

- sur les 347 ha de consommation interne au périmètre urbanisé (identifié en 1999), 34 % sont situés dans ce corridor de 500 m
- sur les 538 ha d'espace consommé par le développement urbain depuis 1999, seuls 4% sont situés dans ce corridor de 500 m

Espaces consommés dans le corridor de 500m à moins de 20 min d'accès au centre-ville de Rouen								
		Espace consommé		Habitat espace consommé		Autres utilisations du sol espace consommé		
		ha	%	ha	%	ha	%	
Développement urbain	1	Consommation de l'espace interne au périmètre urbanisé	83 ha	24%	60 ha	26%	23 ha	19%
	2	en continuité du périmètre urbanisé	23 ha	4%	17 ha	4%	6 ha	5%
	3	en discontinuité du périmètre urbanisé	0 ha	0%	0 ha	0%	0 ha	0%
		106 ha	12,00%	77 ha	12%	29 ha	12%	

En ce qui concerne les disponibilités à destination d'activités, les zones classées AU dans les documents d'urbanisme communaux (SCOT Rouen Elbeuf) recouvrent au total 447 ha dont 18% (80ha) sont situés dans le corridor des 500 m des lignes fortes de transport en commun permettant de rejoindre le centre ville en moins de 20 minutes.



Points de vigilance / opportunités / enjeux : la consommation d'espace

Points de vigilance

- Il existe un important stock de zones AU éloignées des axes de transports collectifs
- Les PLU devront mieux prendre en compte les objectifs du PDU
- L'impact des déplacements résultant des choix de localisation des secteurs en développement devra être analysée finement

Opportunités

- Le Programme Local de l'Habitat (PLH) est attentif à la maîtrise de la périurbanisation
- Le Plan d'Action Foncière (PAF) favorise le renouvellement urbain
- La démarche du PDU est une opportunité pour faire évoluer les tendances et communiquer davantage sur les conséquences de la périurbanisation

Enjeux

- Développer une corrélation plus importante entre la localisation des grands équipements générateurs de déplacements et les infrastructures de transport.
- Programmer de façon coordonnée les nouveaux quartiers et les lignes de transport en commun
- Organiser le réseau de transport en commun de façon efficiente au regard de l'organisation urbaine

4.4 LA BIODIVERSITE ET LES MILIEUX NATURELS

La biodiversité d'un territoire regroupe l'ensemble des espaces naturels remarquables, appelés également réservoirs de biodiversité (les sites classés Natura 2000, Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type 1 (ZNIEFF), Espaces Naturels Sensibles, forêt de protection, arrêté de biotope ou réserves naturelles....). et des espaces plus ordinaires où la biodiversité est présente partout (milieu urbain, zones d'activités, espaces agricoles, espaces verts, jardins privatifs, berges de cours d'eau, ...) Ce sont ces espaces de biodiversité ordinaire qui servent de « matrice » ou de continuités écologiques entre les milieux remarquables.

Une richesse écologique identifiée et protégée

La région Haute Normandie et le territoire de la CREA possèdent une remarquable diversité biologique, faunistique et floristique (Violette de Rouen, Butor Etoilé ...). Les écosystèmes aquatiques, les mares et zones humides qui caractérisent la région représentent un intérêt écologique fort. Ces habitats très riches sont particulièrement recherchés par certaines espèces, tels que les oiseaux migrateurs.

Pour les milieux les plus remarquables et les plus menacés, des périmètres de protection ont été mis en place :

- une réserve naturelle régionale, la « côte de la Fontaine » : située sur la commune d'Hérouville, cette réserve d'un peu plus de 12 ha est composée d'une pelouse calcicole et de bois calcicoles dominant la vallée de la Seine et ses prairies humides. Elle est gérée par le Conservatoire des sites naturels de Haute-Normandie,
- une réserve biologique domaniale : les « falaises d'Orival », également gérée par le Conservatoire des sites naturels de Haute-Normandie,
- des forêts de protection : la forêt de Roumare, le massif du Rouvray,
- des arrêtés de protection de biotope : l'île du Noyer, le bras mort de Freneuse.

Le réseau Natura 2000 est venu compléter et renforcer ces outils, avec plusieurs sites désignés pour leurs habitats ou l'avifaune :

- sites désignés au titre de la directive « habitats » (zone spéciale de conservation - ZSC) :
 - o Boucles de la Seine aval ; « Boucles de la Seine amont, coteaux de Saint-Adrien ; Boucle de la Seine aval, coteaux d'Orival ; Iles et berges de la Seine en Seine Maritime ; Abbaye de Jumièges pour des populations de chauve-souris présentes dans les souterrains
- site désigné au titre de la directive « oiseaux » :
 - o estuaire et marais de la basse Seine (qui s'étend de l'aval de Rouen à l'estuaire)

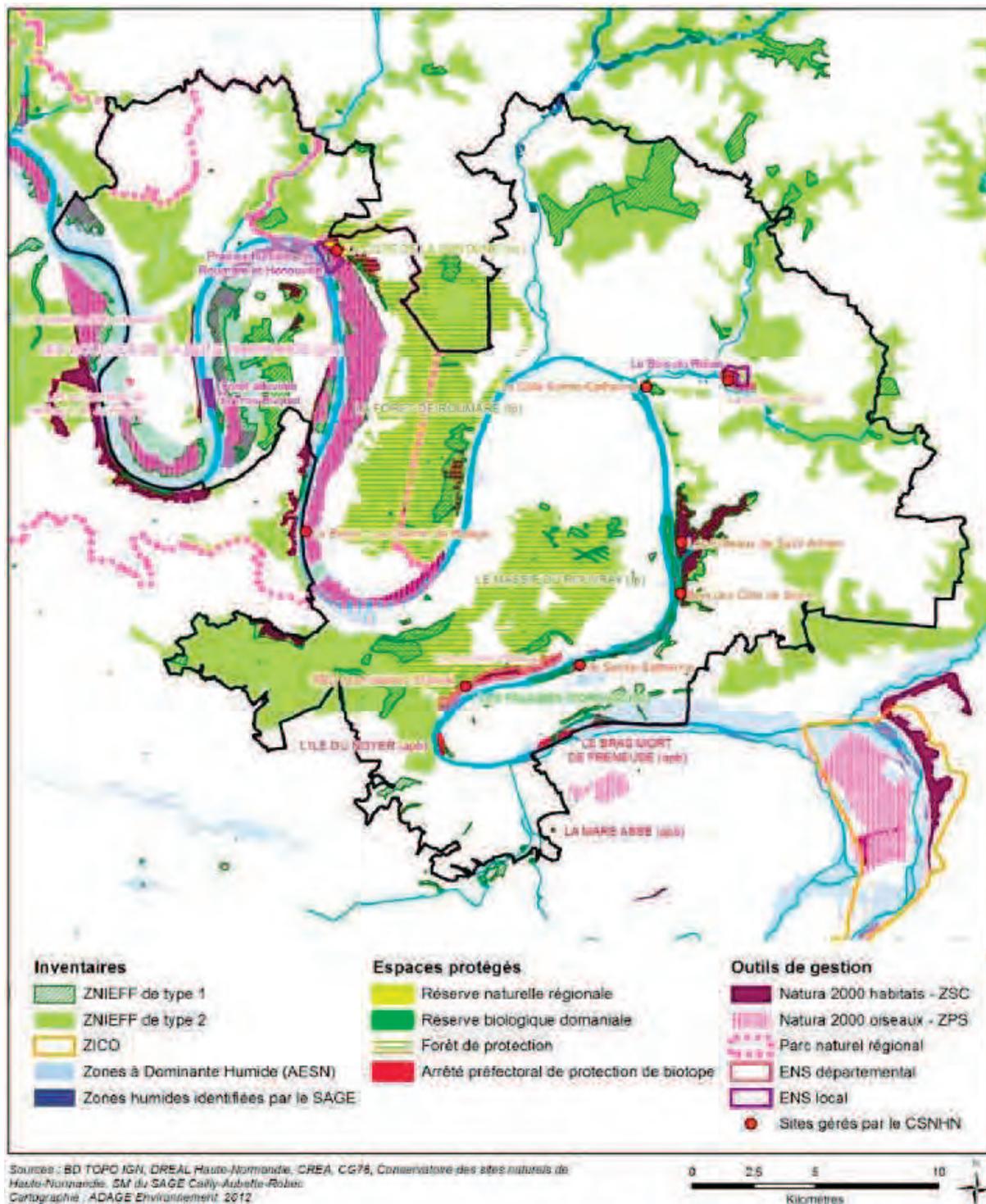
Numéro	Nom	Type de zone	Date	Gestionnaire	Surface totale (en ha)	Surface sur territoire CREA (en ha)
FR23020006	Les Iles et Berges de la Seine en Seine-Maritime	Zone spéciale de conservation	Proposé éligible en 2006	Département	237	
FR2300123	Les Boucles de la Seine Aval	Zone spéciale de conservation	2004	PNR des Boucles de la Seine normande	5 493	3026,45
FR2300125	Les Boucles de la Seine Amont, les Coteaux d'Orival	Zone spéciale de conservation	2004	Département	99	
FR2300124	Les Boucles de la Seine Amont, les Coteaux de Saint-Adrien	Zone spéciale de conservation	2004	Conservatoire d'espaces naturels de Haute-Normandie	424	
FR2302005	Abbaye de Jumièges	Zone spéciale de conservation	2006	Département	0,05	
FR2310044	L'Estuaire et les Marais de la Basse Seine	Zone de protection spéciale	2002	Maison de l'estuaire	18 729	1820,48

Le Réseau Natura 2000

Sur la CREA une dizaine de sites sont gérés par le Conservatoire des sites naturels de Haute-Normandie : ils sont pour certains situés au sein des périmètres Natura 2000 ou d'espaces naturels sensibles du Département. Les documents d'objectif (DOCOB) définissant les mesures nécessaires à la conservation des sites sont en cours pour ces sites.

La Seine constitue un corridor écologique préférentiel qu'il convient de protéger et d'entretenir. La prise en charge du devenir de ces réserves de biodiversité constitue un enjeu majeur pour le territoire. L'adoption de mesures volontaristes et innovantes de bonne gestion écologique peut contribuer à renforcer l'attractivité du territoire par la valorisation de bonnes pratiques.

Inventaires et mesures de protection et de gestion des milieux naturels



(Source SCoT de la CREA)

Des milieux naturels remarquables

Le territoire de la CREA bénéficie d'un contexte géographique et géologique qui a favorisé le développement de milieux naturels diversifiés et remarquables :

- les forêts alluviales relictuelles.
- les forêts de ravin peu étendues mais nombreuses
- les réseaux de mares forestières et en secteur agricole
- les landes intra-forestières de faibles superficies et vieillissantes, parfois menacées par les aménagements
- les pelouses sèches des coteaux de la Seine écologiquement riche et emblématique du territoire

Ces espaces et milieux naturels ont fortement évolué avec les profondes modifications apportées par l'occupation humaine, mais la nature est toujours très présente au sein du territoire, avec une tendance globale à la banalisation.

Les continuités écologiques

La Seine et ses affluents constituent une trame de cours d'eau et de zones humides associées. La vallée de la Seine est notamment un axe majeur pour la migration des oiseaux. Cette trame de milieux aquatiques inclut également les connexions avec les eaux souterraines et des ensembles de mares qui complètent une trame d'habitats liée aux eaux courantes et stagnantes permanentes ou temporaires.

Aujourd'hui le fleuve est soumis à des pressions et des modifications liées aux activités humaines

Les forêts constituent les plus vastes ensembles naturels dans le territoire de la CREA. Elles recouvrent des réalités très différentes entre les grands massifs domaniaux et les forêts privées parfois réduites à d'étroites bandes. Leurs caractéristiques sont aussi directement liées aux orientations de la production. Au sein de ces ensembles, les habitats naturels bien conservés sont rares et concernent des superficies très réduites. Ces forêts accueillent également une faune d'une grande diversité.

Sur la CREA la fonction d'accueil du public des forêts est primordiale compte tenu de leur localisation aux portes de la ville. En effet, la demande sociale d'accès à la nature est forte. Elle doit être conditionnée au respect des fonctions naturelles. Par ailleurs, les extensions urbaines et industrielles, ainsi que les grandes infrastructures de transport, représentent des contraintes fortes à l'échelle des grands mammifères (sanglier, cerfs et chevreuil).

Les **espaces agro naturels** représentent un tiers de la superficie du territoire. Ils forment un maillage écologique à préserver ou à reconstituer. Les prairies et pré vergers sont des espaces agricoles qui participent aux continuités écologiques au même titre que les haies et autres éléments de trame arborée en milieu urbain.

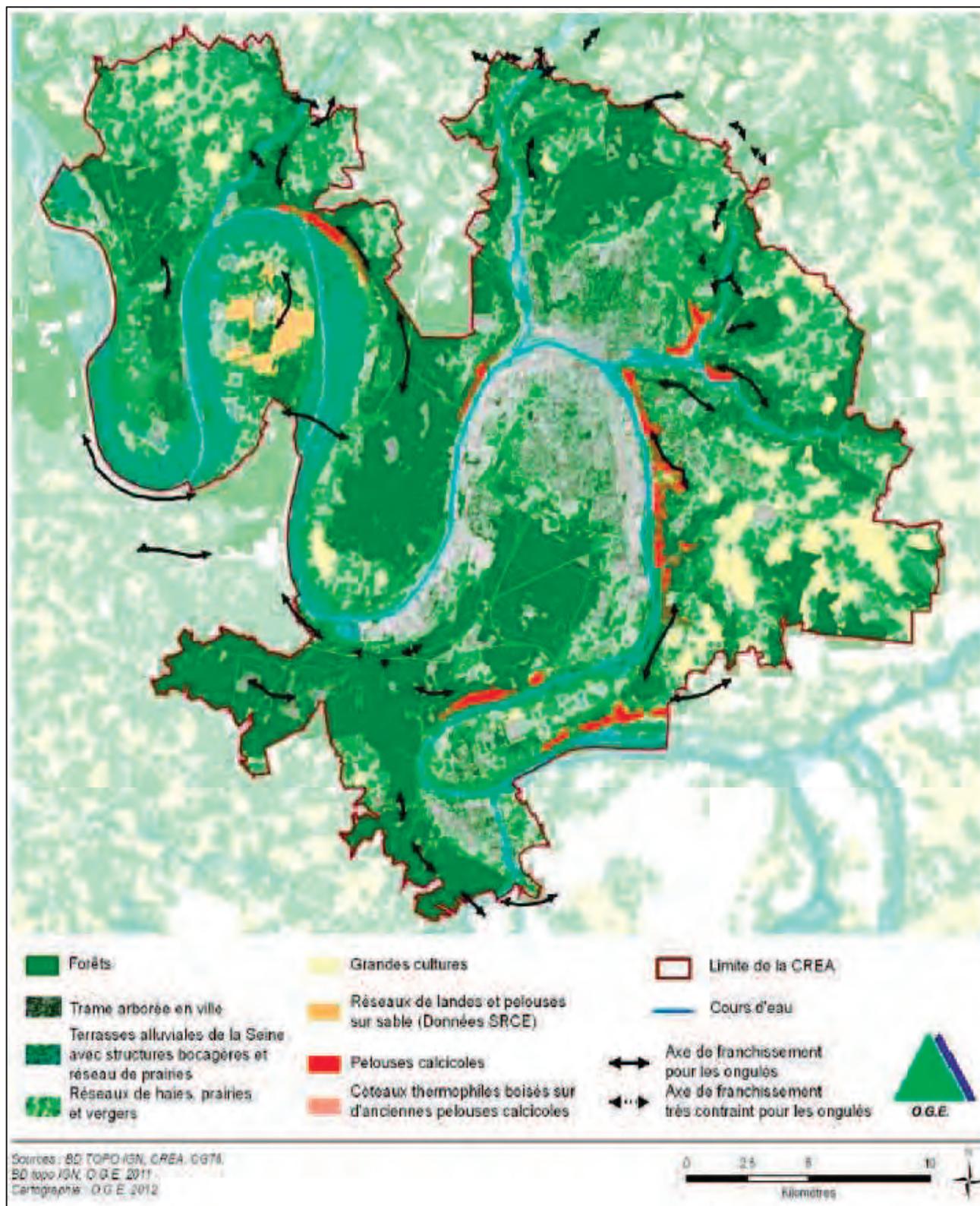
Le SCoT de la CREA comporte un volet consacré à l'identification des continuités écologiques. Le PADD et Le DOO, en cours d'élaboration, devront s'assurer de leur maintien et de leur restauration, par la mise en place d'orientations et de prescriptions.

Des outils de complémentaire aux dispositifs existants pour la préservation de la biodiversité

La loi du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (dite Grenelle 1) et la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite Grenelle 2) fixent l'objectif de créer d'ici 2012 une **trame verte et bleue**, outil d'aménagement durable du territoire. Elles donnent les moyens d'atteindre cet objectif avec les **schémas régionaux de cohérence écologique**. La trame verte et bleue est codifiée dans le code de l'urbanisme (articles L. 110 et suivants et L. 121 et suivants) et dans le code de l'environnement (article L. 371 et suivants). La trame verte et bleue a pour objectif d'enrayer la perte de la biodiversité en participant à la préservation, à la gestion et à la remise en bon état des milieux nécessaires aux continuités écologiques, tout en prenant en compte les activités humaines, notamment agricoles, en milieu rural.

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) Haute Normandie est en cours de co-élaboration entre la Région et l'Etat.

Carte de synthèse des continuités écologiques du territoire



Points de vigilance / opportunités / enjeux : la biodiversité et les milieux naturels

Points de vigilance

- Dans le cadre du PDU, les nouveaux aménagements seront créés dans la vallée de la Seine devront prendre en compte les spécificités des milieux naturels
- La fragmentation des milieux et des habitats par les infrastructures et les barrières infranchissables (naturelles et anthropiques). L'isolement de populations sur des espaces qui se réduisent, entrave le brassage génétique indispensable au maintien de la biodiversité.
- La perte de biodiversité avec l'uniformisation des paysages, qui s'exprime notamment avec la préférence pour des espèces allogènes au détriment des espèces locales. Elles entrent ainsi en concurrence sur le même espace qu'ils s'agissent d'essences d'arbres ou de plantes et animaux exotiques (ex. Renouée du Japon, tortue de Floride dans les mares, etc...)

Opportunités

- Les zones sensibles sur le plan écologique sont bien identifiées.
- Les apports du PDU en termes d'amélioration de la qualité de l'air (et de l'ambiance sonore) contribuent à la préservation des milieux naturels et par-delà de la biodiversité : certaines espèces sont très sensibles de façon directe et réactive à la qualité de l'air locale,
- Globalement, la contribution du PDU à la diminution de gaz à effet de serre constitue un facteur positif dans la maîtrise des dérèglements climatiques.

Enjeux

- Réaliser les projets dans le respect des milieux naturels et de la biodiversité, et évoquer finement, dans les études d'impact nécessaires aux aménagements, les mesures permettant d'éviter, réduire ou compenser les conséquences sur le milieu naturel de chacun de ces projets.
- Protéger en particulier les zones de richesses environnementales (réserves biologiques, arrêtés de biotope, Natura 2000, ZNIEFF de type 1) et les zones humides non protégées et/ou inventoriées.
- Préserver les « corridors écologiques » en évitant tout projet susceptible de « couper » ces continuités écologiques, ou, en dernier recours, en rétablissant ces continuités.
- Prendre en compte l'évaluation de l'impact environnemental des projets.

4.5 L'EAU

La réglementation et les documents de référence

La loi sur l'eau du 3 janvier 1992 a créé deux outils de planification :

- le SDAGE fixe pour chaque bassin hydrographique métropolitain les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau dans l'intérêt général et dans le respect des principes de la loi sur l'eau ;
- le SAGE, quant à lui s'applique à un niveau local. L'initiative d'un SAGE revient aux responsables de terrain. Le préfet arbitre la procédure en consultant les collectivités territoriales et le comité de bassin pour fixer le périmètre. Le territoire de la CREA est concerné par le SAGE des bassins du Cailly, de l'Aubette et du Robec.

Le SDAGE Seine-Normandie

L'ensemble du territoire de la CREA est inclus dans le périmètre du SDAGE Seine-Normandie approuvé en novembre 2009.

Le SAGE des bassins du Cailly, de l'Aubette et du Robec

La majeure partie de la rive droite de l'agglomération de Rouen est couverte par le SAGE des bassins du Cailly, de l'Aubette et du Robec approuvé le 23 décembre 2005.

Trois orientations globales ont été retenues pour le SAGE :

- Sécuriser les biens et les personnes face aux risques d'inondation et de ruissellement,
- Garantir la pérennité en qualité et en quantité de la ressource en eau potable,
- Développer une approche globale et équilibrée des milieux et écosystèmes liés à l'eau.

Le syndicat mixte du SAGE a été officiellement créé par arrêté préfectoral publié en novembre 2006, et un Contrat d'Objectif et de Gestion des Eaux (COGE) a été mis en place avec l'Agence de l'Eau Seine-Normandie et le Département de Seine-Maritime.

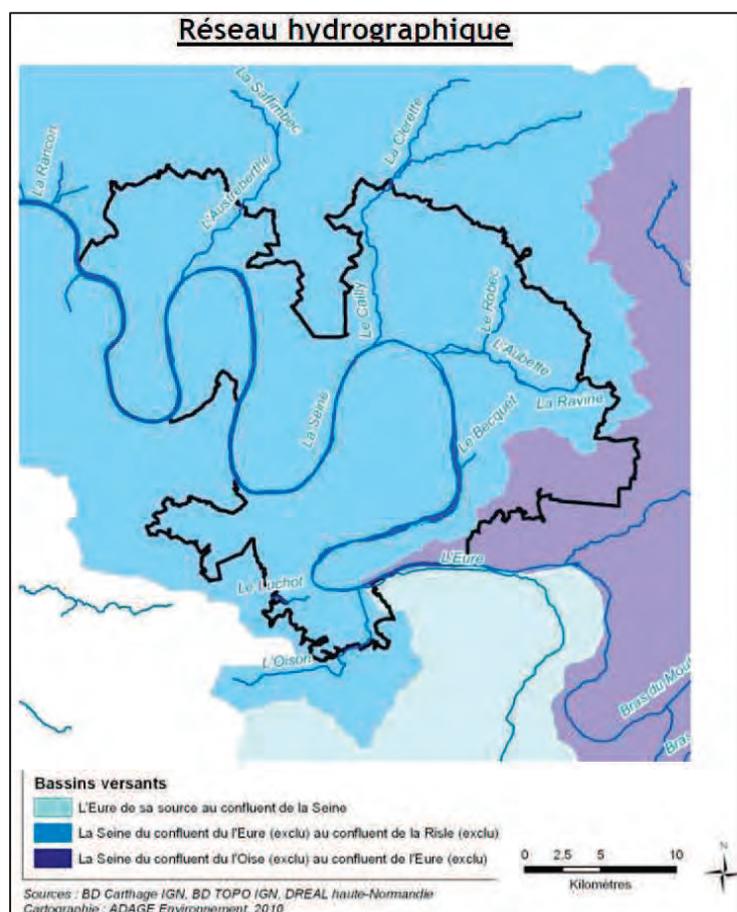
La gestion du cycle de l'eau sur le territoire de la CREA

La qualité des eaux superficielles et souterraines

Le réseau hydrographique est structuré autour des principaux cours d'eau que sont la Seine et ses affluents. Le territoire se compose ainsi de sept unités hydrographiques principales : « Seine estuaire amont », « Seine estuaire moyen », « Cailly », « Aubette-Robec », « Austreberthe » et « Oison ».

Note : La Seine est divisée en deux masses d'eau au sens de la Directive-Cadre sur l'Eau : la masse d'eau Seine estuaire amont (de l'amont de la boucle d'Elbeuf à la commune de Sahurs) et la masse d'eau Seine estuaire moyen (de Sahurs à la boucle de Brotonne à l'aval du territoire)

(Source SCOT de la CREA)



La Seine est ici soumise aux pressions (urbanisation, industries) de l'agglomération rouennaise et sous influence de l'agglomération parisienne. Elle abrite des peuplements piscicoles perturbés et une diversité benthique non optimale, mais ces éléments de qualité biologique peuvent être améliorés et entreront dans la définition de son bon potentiel écologique.

La masse d'eau superficielle de la Seine est classée comme fortement modifiée au titre de la navigation et des infrastructures portuaires. Son état chimique est dégradé en raison de présence dans l'eau par des composés benzéniques et des métaux. Ces composés se retrouvent également dans les sédiments.

La masse d'eau souterraine de ces deux unités hydrographiques « Seine estuaire amont » et « Seine estuaire moyen » ne sont ni en bon état chimique du fait de sa contamination par les nitrates et les pesticides, ni en bon état quantitatif et doit à ce titre faire l'objet de mesures spécifiques pour une meilleure gestion de la ressource.

Dans l'unité hydrographique « Cailly », l'agriculture occupe 63% du territoire (principalement polyculture et élevage), l'aléa érosion est sur 26% du territoire, et l'urbanisation est concentrée sur les secteurs médian et aval (agglomération rouennaise), où la gestion des eaux pluviales entraînent des risques d'inondations récurrentes.

La masse d'eau superficielle du Cailly n'est pas en bon état écologique et doit faire l'objet de mesures relatives aux enjeux suivants : manque d'eau, morphologie (ouvrages transverses, urbanisation de l'aval de la vallée), ruissellements, érosion et pollutions diffuses (nitrates et pesticides), pollutions ponctuelles (matières phosphorées). La contamination des sédiments par des métaux et des Hydrocarbure aromatique polycyclique, (HAP) risque de compromettre leur état chimique vis-à-vis des 41 substances prioritaires.

La masse d'eau souterraine de cette unité hydrographique n'est pas en bon état chimique du fait de sa contamination par les pesticides et les nitrates. Elle n'est pas non plus en bon état quantitatif et doit faire l'objet de mesures spécifiques pour une meilleure gestion de la ressource. Les champs captant de la Haute-Vallée du Cailly et de Maromme sont stratégiques pour l'alimentation en eau potable de l'agglomération rouennaise et il est important de garantir la pérennité d'une ressource souterraine de qualité.

Sur l'unité hydrographique « Aubette-Robec », l'urbanisation est très forte sur les secteurs médians et aval (agglomération rouennaise), où les problèmes aigus de gestion des eaux pluviales entraînent des inondations récurrentes. L'agriculture (grandes cultures et polyculture-élevage) occupe 60% du territoire.

La masse d'eau superficielle n'est pas en bon état écologique en raison d'altérations morphologiques (nombreux ouvrages transverses, urbanisation de l'aval des vallées, cours parfois souterrain) et de pollutions ponctuelles. Les masses d'eau souterraines de cette unité ne sont pas en bon état chimique du fait de leur contamination par les pesticides, ainsi que par les nitrates. L'une d'elles n'est pas en bon état quantitatif et doit faire l'objet de mesures spécifiques pour une meilleure gestion de la ressource.

La préservation de la ressource en eau souterraine en quantité et en qualité est également un enjeu fort sur cette unité hydrographique pour la sécurisation de l'alimentation en eau potable de l'agglomération rouennaise.

Dans l'unité hydrographique « Austreberthe », l'agriculture occupe 83% du territoire (principalement polyculture et élevage), l'aléa érosion est fort à très fort sur plus de 50% du territoire.

La masse d'eau superficielle présente un état écologique moyen et un état chimique mauvais, en raison de la présence des HAP. La masse d'eau souterraine est contaminée par les pesticides et par les nitrates.

La petite unité hydrographique « L'Oison » présente une proportion importante de forêts, et une agriculture principalement axée sur l'élevage. Elle est classée comme masse d'eau fortement modifiée (état écologique médiocre), notamment en raison des fortes altérations de sa partie aval liée à l'urbanisation dans l'agglomération d'Elbeuf, à la présence d'obstacles transverses (moulins notamment) et à de phénomènes de colmatage du lit.

La masse d'eau souterraine, en mauvais état chimique et quantitatif, est contaminée par les nitrates. Les potentialités écologiques de l'Oison sont limitées par cet ensemble de dégradations pour certaines irréversibles ainsi que par la faiblesse de son débit.

Le Puchot et le Becquet ne font pas l'objet d'un suivi de leur qualité chimique. Ces petits cours d'eau sont classés en tant que masses d'eau naturelle mais présentent un état écologique médiocre voire mauvais.

L'eau potable

La CREA est depuis sa création en janvier 2010 compétente en matière d'alimentation en eau potable sur l'ensemble du territoire. Elle a ainsi repris une compétence qui était auparavant relativement dispersée au sein des différentes structures intercommunales :

- l'ex-communauté d'agglomération de Rouen, avec des secteurs en régie et d'autres secteurs en délégation de service à un prestataire,
- l'ex-communauté d'agglomération d'Elbeuf où la compétence eau potable était exercée en régie directe,
- plusieurs syndicats intercommunaux d'eau potable ou des communes seules sur la partie Seine-Austreberthe, avec en général une délégation de service public à des prestataires.

La CREA assure donc la continuité de ce service public en ayant intégré les systèmes de production et de distribution existants (avec une poursuite des contrats de délégation de service public et une reprise de la régie).

La régie publique de l'eau baptisée « Eau de la CREA » s'est étendue à une vingtaine de communes de l'agglomération rouennaise début 2010. Deux ans plus tard une douzaine communes de la CREA intègrent la régie.

Ainsi, avec 179 000 abonnés, soit environ 440 000 habitants, la régie publique de l'eau de la CREA, est désormais l'une des plus importantes de France. L'eau de Rouen, d'Elbeuf et de 49 autres communes – soit près de 90% du périmètre de la CREA - est gérée en régie sous le label « Eau de la CREA ».

Dans l'agglomération, l'eau potable est exclusivement tirée des eaux souterraines constituées par la nappe phréatique de la Craie de Haute-Normandie, le plus grand aquifère du bassin parisien.

En 2009, la CREA a produit près de 38 millions de m³ d'eau, via l'exploitation de 49 captages situés au sein ou en dehors de la CREA, puisant dans les ressources de 13 grands secteurs géographiques.(voir carte ci-après) Les aires d'alimentation de la plupart de ces captages s'étendent bien au-delà des limites du territoire de la CREA.

Trois secteurs géographiques représentent près des deux tiers du volume produit :

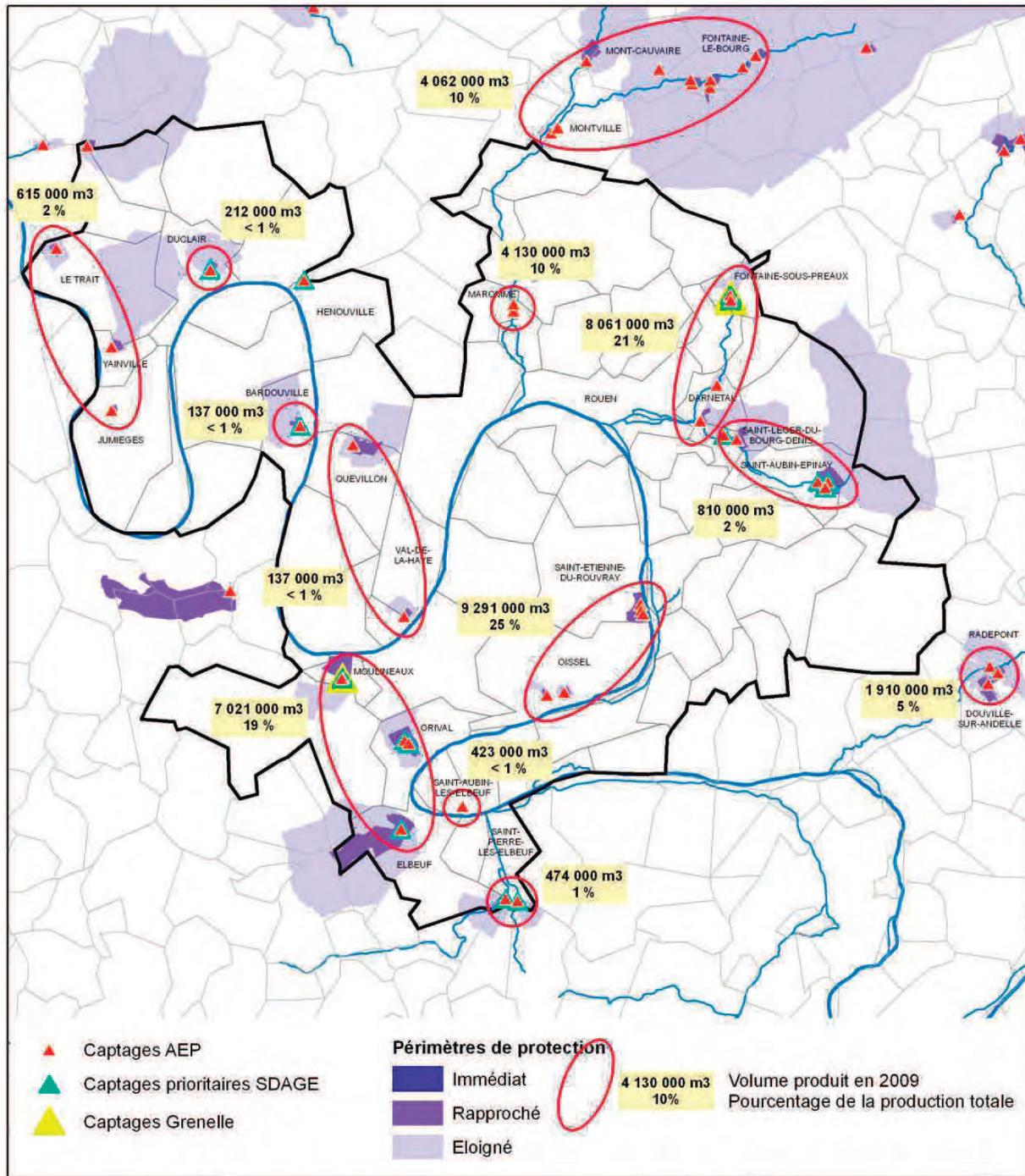
- la boucle de la forêt du Rouvray (25%),
- le secteur du Robec (21%),
- le secteur du Roumois (19%).

Des usines qui rendent l'eau potable sont situées en différents points de l'agglomération : la Jatte à Rouen, la Chapelle à Saint-Etienne-du-Rouvray, Darnétal/ Carville, Moulineaux, Maromme, Saint-Aubin-Epinay et Fontaine-sous-Préaux.

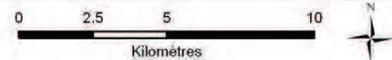
Selon le rapport annuel de synthèse sur la qualité des eaux destinées à la consommation humaine publié par l'Agence Régionale de Santé (ARS) de Haute Normandie, l'eau est globalement de « bonne » ou « très bonne » qualité bactériologique et chimique.

Un observatoire de l'eau, créé en 2006 par l'Agglomération, réunit les élus, des associations d'habitants, des consommateurs, des locataires, des syndicats et des entreprises de traitement des eaux. Son objectif est de mieux protéger la ressource selon une approche globale et partagée.

Captages exploités pour l'alimentation en eau potable de la CREA



Sources : BD GEOFLA IGN, DREAL Haute-Normandie, CREA, SM du SAGE Cailly-Aubette-Robec
Cartographie : ADAGE Environnement, 2011



(Source : SCoT de la CREA)

L'assainissement

Comme pour l'eau potable, la CREA est depuis sa création en janvier 2010 compétente en matière d'assainissement sur l'ensemble du territoire. Elle a repris une compétence qui était auparavant exercée par les différentes structures intercommunales ou des communes seules, soit en régie soit en délégation de service confiée à un prestataire. La continuité du service public est assurée par la CREA grâce à la poursuite des systèmes en place.

En matière d'assainissement domestique, des systèmes d'assainissement collectif sont en place pour la quasi-totalité du territoire. Actuellement 24 stations d'épuration (22 STEP à boues activées et 2 lagunes) traitent les effluents urbains de la CREA. Elles présentent des capacités très variables, depuis quelques centaines d'équivalent-habitant (EH) pour certaines petites communes à 550 000 EH pour la station Emeraude implantée à Petit-Quevilly, qui traite les eaux usées provenant de 37 communes.

La capacité globale d'épuration totalise ainsi environ 784 000 EH. Ce surdimensionnement apparent pour un territoire comptant moins de 500 000 habitants, est justifié par le fait que certaines stations traitent également les effluents d'activités industrielles, qui représentent une part significative en termes d'EH. La station de Saint-Aubin-lès-Elbeuf notamment reçoit des effluents industriels correspondant à 10 000 EH environ.

A noter par ailleurs que certaines STEP reçoivent les effluents de communes hors CREA : c'est le cas de la station de Saint-Aubin-lès-Elbeuf. A contrario, les effluents de la commune de Saint-Pierre-de-Varengville sont traités hors territoire, au sein de la station d'assainissement de Villers-Ecalles pour limiter la pollution des nappes phréatiques. 1 200 foyers sont concernés dans l'agglomération rouennaise.

Les performances épuratoires des stations sont, pour la plupart des stations, conformes aux prescriptions définies dans les arrêtés préfectoraux et en progression grâce aux investissements réalisés par les anciennes collectivités compétentes et désormais par la CREA en matière d'entretien et de mise aux normes des dispositifs épuratoires, ainsi que de réhabilitation de réseaux.

Si l'essentiel du territoire est desservi par un assainissement collectif, un certain nombre d'habitations restent assainies par des dispositifs individuels. Il n'en existe pas de recensement exhaustif, mais le nombre de ces installations est estimé à environ 4 000 (dont environ 2 000 sur l'ex-agglomération de Rouen).

La gestion des eaux pluviales et de ruissellement

La gestion des eaux pluviales et de ruissellement est particulièrement importante en milieu urbain ou périurbain. En effet, l'imperméabilisation des sols surcharge les réseaux lors d'évènements pluvieux et aggrave les risques d'inondation en raison d'une réduction considérable de l'infiltration dans les sols et d'une augmentation des débits. La topographie de l'agglomération de Rouen (vallées encaissées créées par la Seine et ses affluents) accentue la problématique des eaux de ruissellement sur versant impactant les points bas ou zones aval. Ces zones plus planes et accueillant de ce fait la majeure partie de l'urbanisation et des infrastructures doivent pourtant jouer le rôle de réceptacle des eaux.

Dans l'agglomération de Rouen de nombreuses sources jalonnent le parcours des principaux cours d'eau du territoire. Ces sources et vallons se montrent particulièrement actifs lors des épisodes pluvieux (ruissellements importants) ou en cas de remontée de nappe. Ces dernières peuvent entraîner des inondations liées aux conditions topographiques et hydrogéologiques locales.

Début 2011, trois quarts des communes de la CREA sont dotées d'un zonage et/ou d'un schéma directeur d'assainissement (pour certaines en cours d'élaboration) et la moitié d'une étude de bassin versant et/ou d'un bilan hydrologique. En revanche, les schémas eaux pluviales sont moins développés, avec seulement 10 communes, pour la plupart en cours de démarche (essentiellement sur l'agglomération d'Elbeuf).

L'amélioration de la connaissance des eaux pluviales et des ruissellements sur versants permettra de mieux les gérer et de limiter l'imperméabilisation des sols générée par l'urbanisation et les infrastructures.

Points de vigilance / opportunités / enjeux : l'eau

Points de vigilance

- La conception et la réalisation des nouveaux aménagements devront prendre en considération la qualité des eaux de ruissellement (et par-delà celle des cours d'eau) et le risque d'inondation.

Opportunités

- Les projets d'aménagement sont soumis à la Loi sur l'eau : selon les projets, une déclaration ou une autorisation (comprenant une étude d'impact) est nécessaire.
- Les différents maîtres d'ouvrage réaliseront les projets dans les règles de l'art, en prévoyant si besoin la gestion des eaux de ruissellement (bassins d'écrêtage et de dépollution).

Enjeux

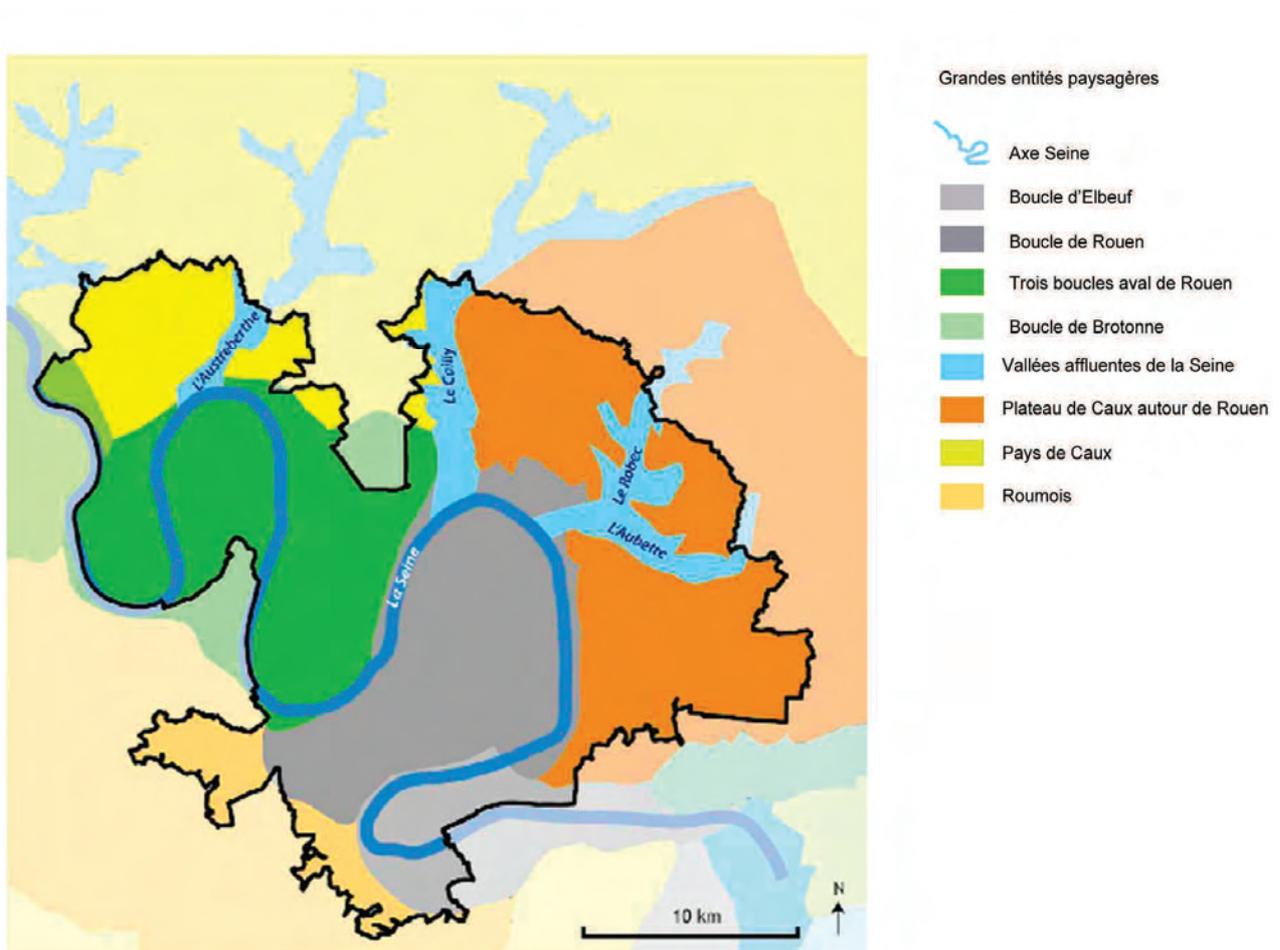
- Appliquer la loi sur l'eau : analyser les effets directs et indirects des projets du PDU pouvant entraîner un empiètement sur les zones inondables ou conduire à artificialiser quelques zones naturelles et donc perturber le régime naturel d'écoulement et la qualité des eaux de ruissellement.
- Proposer des mesures pour limiter, réduire ou compenser les effets négatifs de l'aménagement.
- Réaliser les projets du PDU en prévoyant la gestion des eaux de ruissellement, notamment à proximité des infrastructures de transport.
- Privilégier des revêtements perméables. (pour le stationnement, les voies tertiaires,...)
- Privilégier de plus en plus des profils de voirie intégrant une gestion alternative des eaux pluviales. (création de noues, ...)
- Réduire les rejets liés à l'entretien des stations et du matériel roulant.
- Protéger les captages d'eau potable de tout projet d'infrastructure.

4.6 LE PAYSAGE ET PATRIMOINE

Les grandes entités paysagère de la CREA ⁽¹³⁾

Le territoire de la CREA est marqué par l'importance et l'omniprésence de l'axe Seine, autour duquel les grands paysages emblématiques, aussi bien naturels qu'agricoles, urbains, industriels ou portuaires se sont construits et ont évolué.

Sur l'essentiel du parcours fluvial au sein de la CREA, ces paysages contrastés ne se succèdent pas en séquences, mais cohabitent de façon étroite. Au-delà de ces contrastes, des unités cohérentes de paysage se révèlent, prenant appui sur la morphologie des méandres et l'occupation du sol.



source : atlas des paysages de la Haute Normandie

(Source : SCoT de la CREA)

(13) : Source principale : Etat initial de l'environnement du SCoT de la CREA (2010)

Selon l'Atlas régional des paysages, cinq unités paysagères constituent la CREA, au sein desquelles se retrouvent les huit valeurs paysagères clefs qui caractérisent les paysages hauts-normands :

- **Des reliefs singuliers** : les coteaux, véritables monuments naturels d'une grande qualité paysagère avec leurs falaises de craie surplombent le fleuve et offrent des panoramas privilégiés pour observer le territoire (Roches d'Orival, Côte Sainte-Catherine, coteaux de Saint-Adrien, coteau d'Hénouville, etc.).
- **Des paysages de nature accrochés au fil de l'eau et au cœur des grandes forêts** : les coteaux boisés, les grands massifs forestiers (Londe-Rouvray, Verte, Roumare, Mauny, Jumièges, Le Trait-Maulévrier...) et la végétation liée à l'eau offrent un cadre naturel à l'urbanisation. Il existe sur la CREA deux types de perception des paysages forestiers :
 - o une perception depuis l'extérieur des forêts, celles-ci constituant un élément du paysage au même titre que les éléments agricoles ou urbains,
 - o une perception depuis l'intérieur même des forêts avec des aspects très variés en lien avec la diversité des faciès boisés (futaie régulière de feuillus, futaie régulière de résineux, futaies jardinées de hêtres à hêtraies cathédrales, taillis sous futaies de feuillus, jeune forêt en constitution, landes...).
- **Des paysages intimes des petites vallées, riches d'un patrimoine culturel et naturel** : les vallées affluentes de la Seine forment des micro-paysages qui contrastent nettement avec les étendues étirées des plateaux. Elles sont sources de diversité, de changement d'échelles, d'ambiances, de milieux... Elles sont également riches d'un patrimoine industriel en cours de reconversion.
- **La présence d'une agriculture créatrice de paysages diversifiés** : une agriculture mixte composée de vergers, pâturages, maraîchage, élevage, cultures, présente à la fois sur les terrasses alluviales des vallées et sur les plateaux.
- **La présence de l'arbre dans les paysages agricoles** : vergers, arbres isolés au milieu des cultures, haies boisées autour des clos-masures, alignements d'arbres le long des routes...
- **Une image rurale et jardinée des villages et des hameaux** : certains secteurs de la CREA incarnent l'archétype des paysages de campagne traditionnels : des paysages cultivés, soignés où la présence des arbres est importante et où les sites bâtis s'implantent avec finesse sur les pentes des versants des vallées
- **Des paysages bâtis riches d'un patrimoine architectural et urbain** : des caractéristiques architecturales et des organisations urbaines spécifiques (villes fluviales, villages rues) sont présentes. Le territoire abrite un patrimoine religieux, historique, industriel important.
- **Des itinéraires qui favorisent la découverte des paysages** : les routes des vallées qu'elles soient rive gauche ou rive droite sont implantées le long du fleuve ou s'appuient sur les pentes des terrasses alluvionnaires. Les routes des plateaux, au tracé rectiligne, sont relativement effacées et s'intègrent au relief. Elles sont parfois bordées d'arbres. Elles offrent des itinéraires de découverte permettant de traverser les sites bâtis et naturels remarquables et de suivre les reliefs accidentés des boucles. Les itinéraires proposés par la CREA dans le cadre du projet aggro-balade permettent en outre de découvrir des passages plus méconnus du territoire ;

L'aménagement du territoire devra éviter de contribuer à l'appauvrissement des spécificités paysagères de chaque entité, les risques sont les suivants :

- une uniformisation des paysages de coteaux vers un boisement généralisé, au détriment des anciennes pelouses calcicoles,
- une croissance urbaine qui s'étale et transforme les paysages ruraux en zones périurbaines au détriment des terres agricoles,
- une tendance à l'apparition de continuum urbain entre les zones bâties,
- la création de nouveaux paysages bâtis en rupture avec les formes urbaines traditionnelles.

Le patrimoine bâti et paysager

En termes de **protection réglementaire du patrimoine bâti**, le territoire compte :

- 104 monuments historiques classés et 210 inscrits au titre de la loi relative à la protection des monuments et sites naturels de 1930 (patrimoine vernaculaire : manoirs, fermes, rues à façades et toitures, châteaux, maisons à pans de bois, fontaines, colombier ; patrimoine religieux : abbayes, prieurés, églises, couvents, basilique, cathédrale, archevêché ; patrimoine industriel : anciennes usines et manufactures ; patrimoine archéologique : vestiges gallo-romains, grottes),
- une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (ancienne Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager) dans le centre ancien de Freneuse,
- un secteur sauvegardé à Rouen (centre historique).

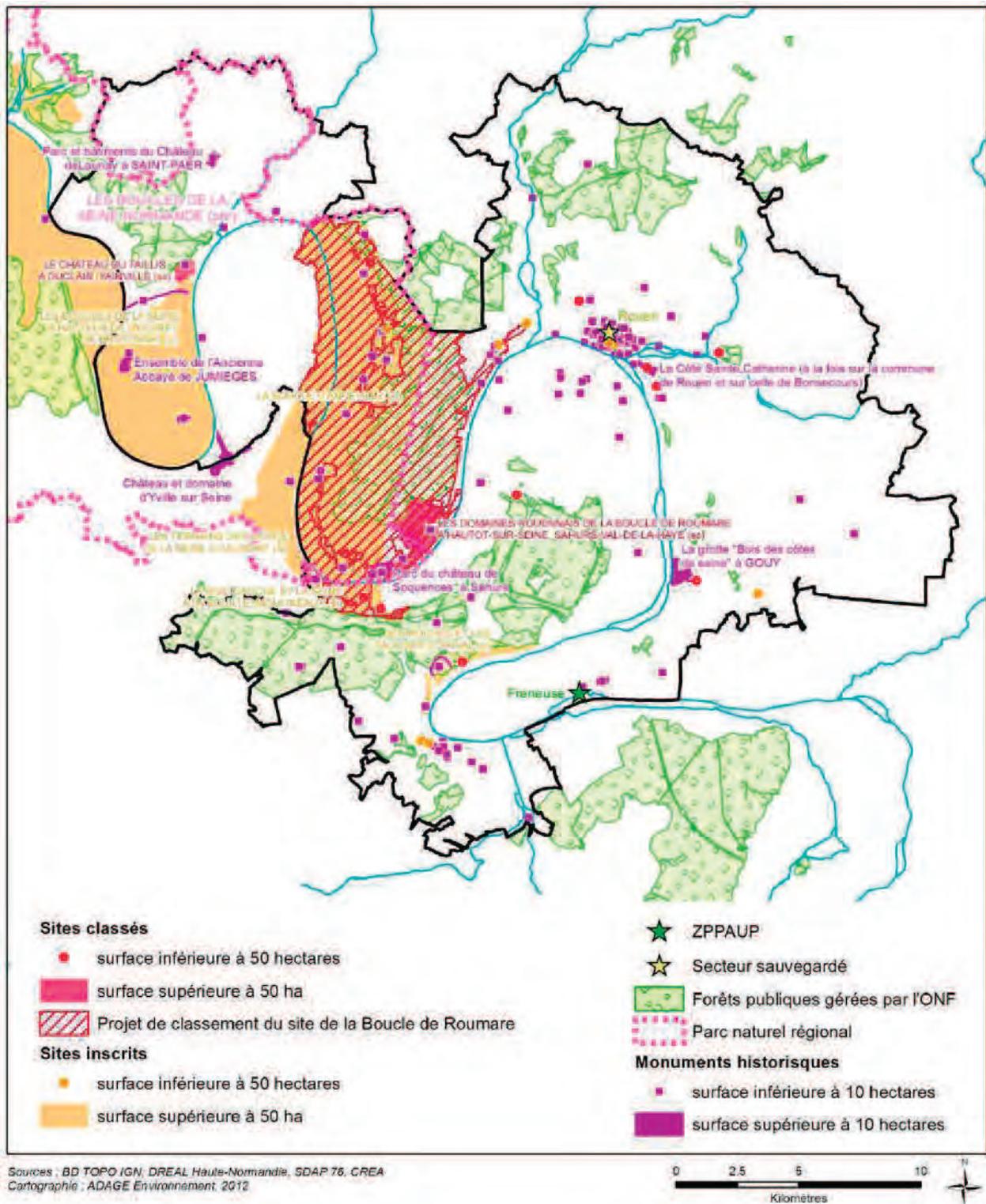
Certains éléments du petit patrimoine sont classés et protégés dans les PLU. A noter que sur le territoire du Parc Naturel Régional (PNR) des Boucles de la Seine Normande, un inventaire du petit patrimoine a été réalisé et est régulièrement actualisé.

Engagé depuis 1998 (puis révisé en 2006), un travail de requalification des **entrées et traversées d'agglomération** avec l'élaboration d'une charte a été mené par les agglomérations de Rouen et Elbeuf. Cette charte pose les principes d'aménagement le long des grandes voiries pénétrantes, dans une optique d'amélioration de la circulation et de la sécurité, mais aussi de mise en valeur des places et espaces publics.

En termes de **protection réglementaire des paysages ruraux**, la CREA compte 12 sites classés et 10 inscrits au titre de la loi relative à la protection des monuments et sites naturels de 1930 : inscription des boucles d'Anneville-Ambourville, de la Seine et de Roumare, Roche d'Orival, Côte Sainte Catherine, vues panoramiques... A noter qu'un projet de classement est en cours sur la boucle de Roumare (en attente du décret du Conseil d'Etat).

Sur une partie du territoire de la CREA, le Parc naturel régional (PNR) des Boucles de la Seine normande est un acteur essentiel en matière de politique paysagère. La charte du Parc (2001-2011) se fixe des objectifs de préservation et de mise en valeur. Cette charte est actuellement en révision.

Carte des protections paysagères



(Source : SCoT de la CREA)

Points de vigilance / opportunités / enjeux : les paysages et le patrimoine

Points de vigilance

- La réalisation d'aménagements nouveaux, notamment routiers, peut avoir des impacts discriminants sur le paysage.
- Un étalement urbain qui dénature les paysages ruraux et les lisières espaces bâti /espace agricole et naturel.

Opportunités

- Les bords de Seine et les massifs forestiers font l'objet de protections locales permettant une meilleure prise en compte de l'intégration des nouveaux projets prévus dans le cadre du PDU.
- Le rôle de la Charte des entrées et traversées d'agglomération.

Enjeux

- Assurer une bonne insertion des infrastructures dans le paysage urbain, rural et littoral (voies en site propres, aires de stationnement, pôles d'échanges, mobilier urbain,...), notamment aux abords des sites protégés.
- Maitriser la réalisation de projets prévus dans le cadre du PDU au sein des paysages « naturels ».
- Prendre en compte l'insertion urbaine et paysagère de chaque projet nouveau d'infrastructure.

4.7 LES RISQUES MAJEURS

Les risques naturels

Le territoire de la CREA est soumis à des risques naturels majeurs tels que les inondations et les glissements de terrain.

Le risque d'inondation se concentre dans les fonds de vallées et sur les versants de l'agglomération aux abords de la Seine (cf. carte ci-après). Prévisibles, les crues de la Seine ont une cinétique lente lorsqu'elles proviennent de son bassin amont. Elles peuvent durer de 3 à 15 jours. Par ailleurs, les intempéries de décembre 1999, mai et décembre 2000 ont montré l'importance des ruissellements et coulées boueuses sur l'ensemble du département, ainsi que la vulnérabilité des zones urbanisées situées en aval des bassins versants.

Le territoire est concerné par deux PPRI :
> le PPRI Vallée de la Seine - Boucle de Rouen dont l'élaboration a été prescrite le 29 juillet 1999. L'arrêté de prescription a été modifié le 24 juin 2004 pour intégrer les communes de Petit-Quevilly et Hautot-sur-Seine au périmètre d'étude.

> le PPRI Vallée de la Seine - Boucle d'Elbeuf dont l'élaboration a été prescrite le 8 juillet 1998 et qui a été approuvé le 17 avril 2001.

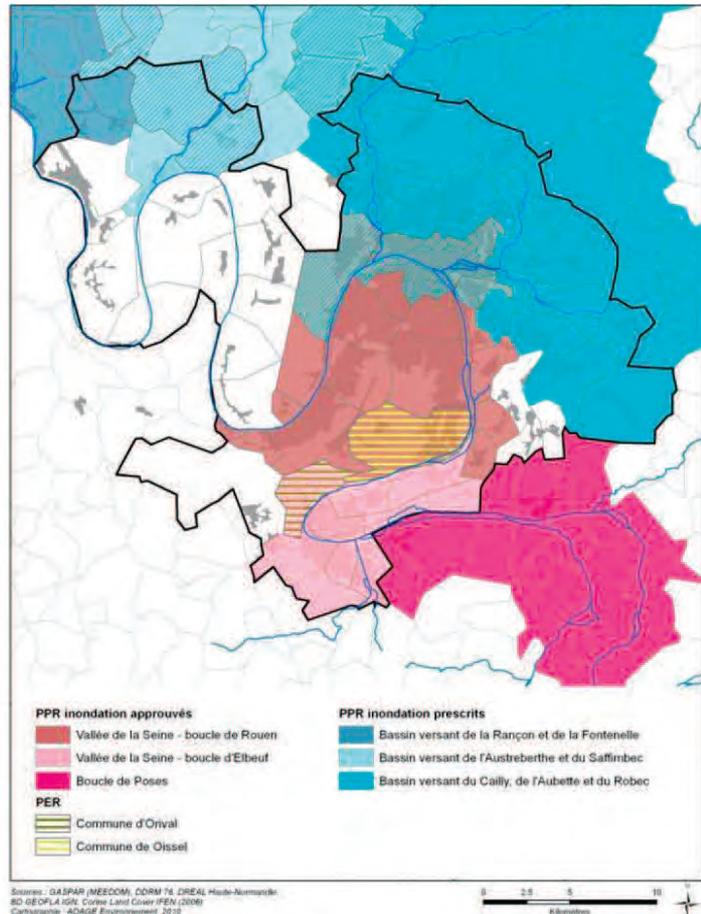
Trois autres PPRI sont en cours d'élaboration pour les affluents. Ils reposent sur une évaluation du risque et instaurent des restrictions et des conditions au développement de

l'urbanisation dans les zones soumises au risque d'inondation, aucune urbanisation n'étant possible dans les zones les plus dangereuses, et la préservation des zones d'intérêt stratégique pour la non-aggravation des crues. Il faut souligner que les PPRI prescrits sur l'Austreberthe et le Cailly, l'Aubette et le Robec intègrent également les risques d'inondation par ruissellement, contrairement aux PPRI de la vallée de la Seine qui ne prennent en compte que le phénomène de débordement.

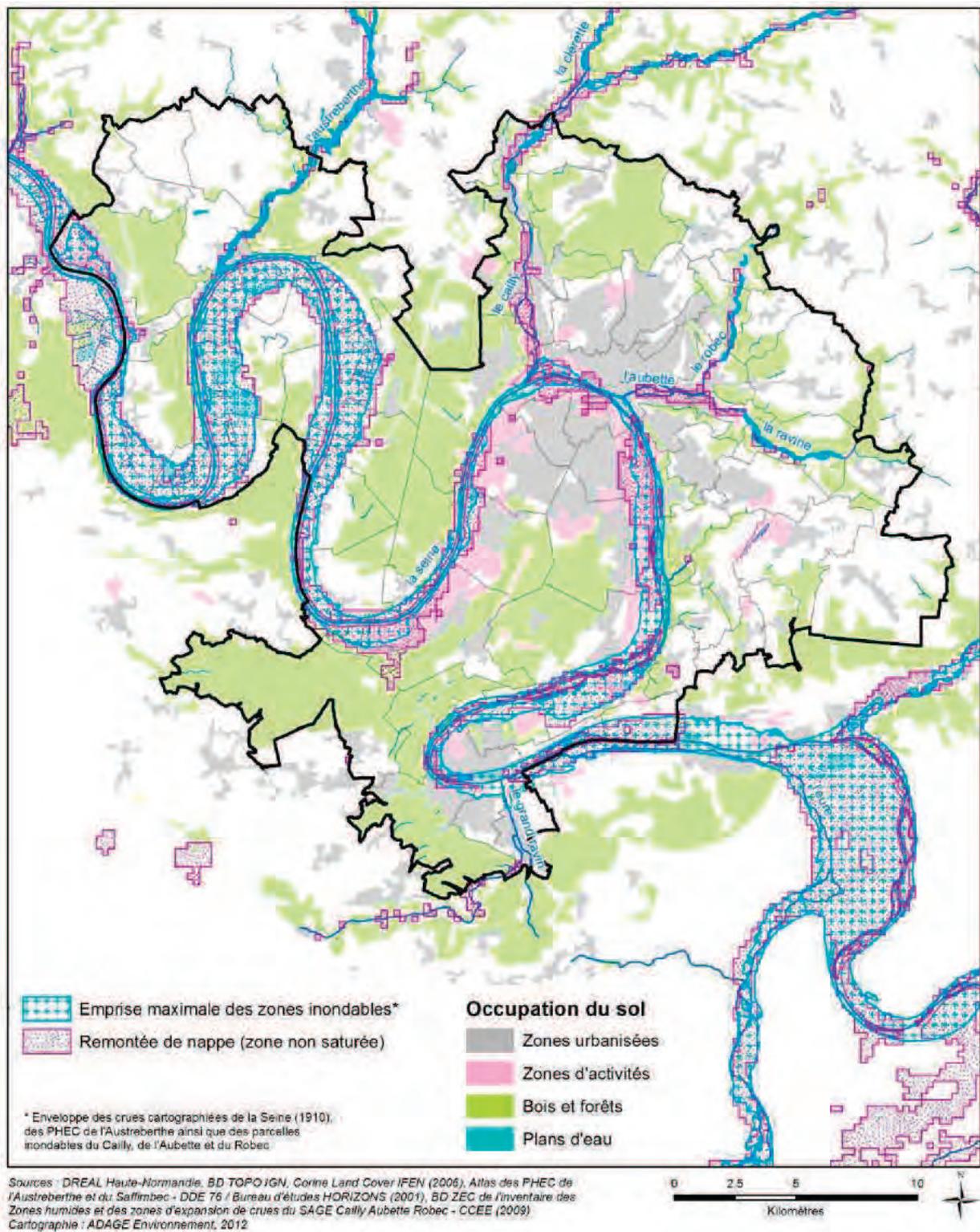
Le nombre de personnes et de biens potentiellement exposés dans les boucles de Rouen et Elbeuf en fait un enjeu important en termes d'aménagement et de déplacements :

- 10% des zones urbanisées de la CREA en zone inondable.
- 45% des zones d'activités de la CREA en zone inondable.
- La convergence des réseaux de transport et la présence d'équipements structurants en bord de Seine concentre les incidences directes (emprises inondées) et indirectes (déplacement et accessibilité).

Le risque de mouvement de terrain concerne notamment les éboulements et chutes de blocs affectant la falaise morte, crayeuse, qui accompagne le cours de la Seine. Des glissements de terrain peuvent également concerner des secteurs à structures géologiques particulières. Par ailleurs, la présence de marnières provoque des effondrements de terrain. Sur le territoire de la CREA, ce risque est très localisé et concerne essentiellement la rive droite et la périphérie nord du territoire.



Emprise des crues par débordement de cours d'eau et sensibilité aux remontées de nappe



(Source : SCoT de la CREA)

Les risques technologiques

Du fait de sa fonction industrialo-portuaire, le territoire de la CREA est fortement exposé aux **risques industriels**. Ainsi le territoire comprend une concentration importante de grands sites d'activités industrielles ponctuant le linéaire de la Seine, essentiellement au niveau des boucles de Rouen et Elbeuf. En 2011, plus de la moitié des communes de la CREA sont concernées par le risque industriel majeur que présentent certains établissements. En outre, le risque lié au transport de matières dangereuses (TMD) concerne l'ensemble du territoire, à des degrés d'enjeux divers.

On dénombre 33 établissements inventoriés au titre des **risques industriels majeurs**. Ils se situent pour la plupart dans les zones portuaires de Rouen. Cette concentration territoriale induit un potentiel fort d'assister au phénomène « domino » en cas d'accident. La situation est particulièrement sensible à Petit-Couronne et Grand-Quevilly qui concentrent la majeure partie des activités industrielles dangereuses (cf. carte ci-après).

Pour les établissements à risques d'accidents majeurs, on distingue par ordre d'importance décroissante sur le plan du potentiel de nuisances et de danger :

- les installations dites « seuil haut » de la directive SEVESO 2, correspondant aux installations soumises à autorisation avec servitudes d'utilité publique pour la maîtrise de l'urbanisation,
- les installations dites « seuil bas » de la directive SEVESO 2,
- à ces deux catégories bien spécifiques s'ajoutent d'autres installations classées soumises à autorisation préfectorale, qui ne sont pas visées par la directive SEVESO, mais sont identifiées et suivies en raison des risques qu'elles présentent (silos, dépôts d'engrais, installations de réfrigération utilisant de l'ammoniac...). Si les risques engendrés par les silos ne font pas partie réglementairement parlant des risques majeurs, ces installations sont cependant soumises à la mise en place de mesures préventives pour éviter le phénomène d'explosion de poussières et en limiter les conséquences.

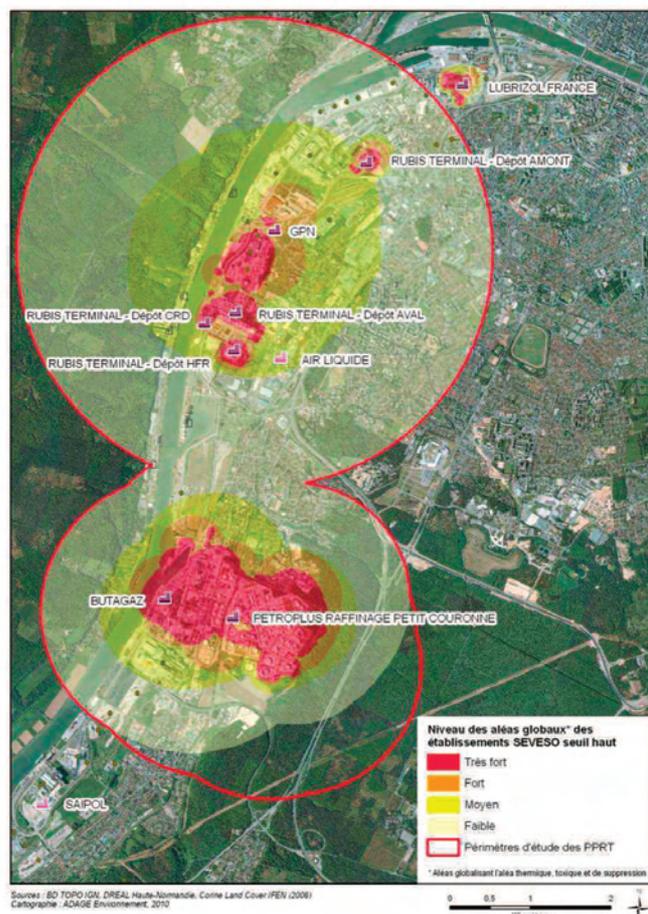
Il s'agit essentiellement d'unités de production et de stockage des secteurs de la pétrochimie, de la chimie et de la pharmacie ainsi que de sites de stockage de céréales :

- 12 installations recensées au titre de la directive SEVESO seuil haut,
- 7 installations recensées au titre de la directive SEVESO seuil bas,
- 11 silos.

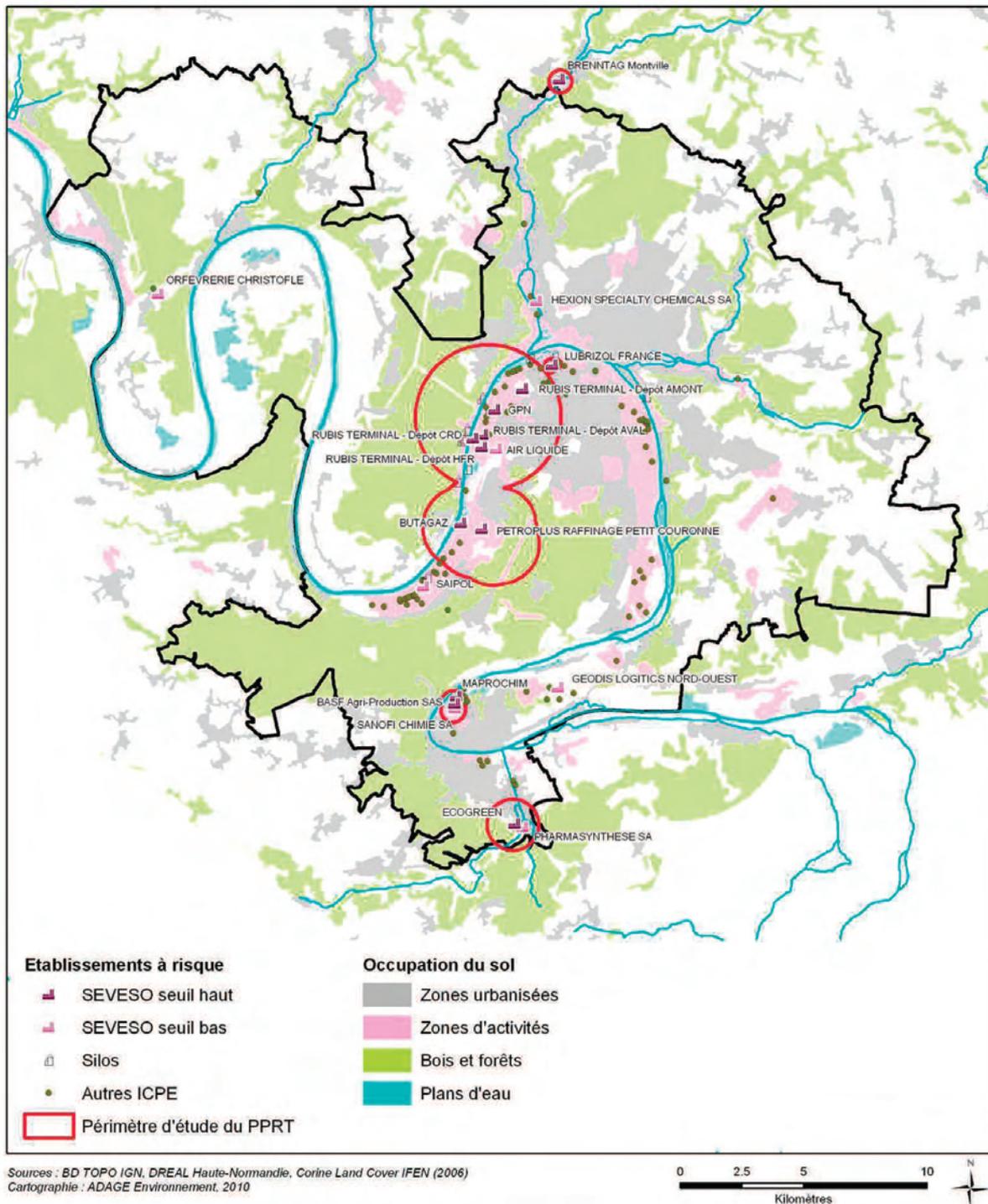
Le territoire du SCOT est concerné par **cinq Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT)** à mettre en place autour des sites SEVESO seuil haut : il s'agit pour deux d'entre eux de procédures multi-établissements dits « PPRT de zones », et pour les trois autres dits de « PPRT de sites », dont un concerne un établissement situé à Montville (hors CREA).

Parmi les PPRT en cours d'instruction, le PPRT de Rouen ouest est de loin celui qui concentre le plus d'enjeux pour le développement du territoire. Les quatre autres PPRT n'impactent que peu des zones d'habitat et économiques.

Ci-contre : Zoom des enveloppes des aléas globaux du PPRT de Rouen ouest et Rouen (Lubrizol) –susceptible d'évolution



Les Risques technologiques



(Source : SCoT de la CREA)

Les transports de marchandises dangereuses (TMD) sont en général peu impliqués dans les accidents majeurs. Ils sont entourés de nombreuses mesures de précaution et font l'objet d'une attention constante. Toutefois le risque est bien réel, et les accidents peuvent avoir des conséquences graves sur les personnes, les biens ou l'environnement. Le transport des TMD se fait essentiellement par voie routière, avec les risques liés à l'accidentologie, car ce mode de transport permet d'assurer les approvisionnements et livraisons des industries, l'approvisionnement des stations-services en carburants et des coopératives agricoles en produits phytosanitaires, mais également les livraisons de fuel domestique et de gaz naturel auprès de la population. Cependant, des axes spécifiques par type de transport ont été définis :

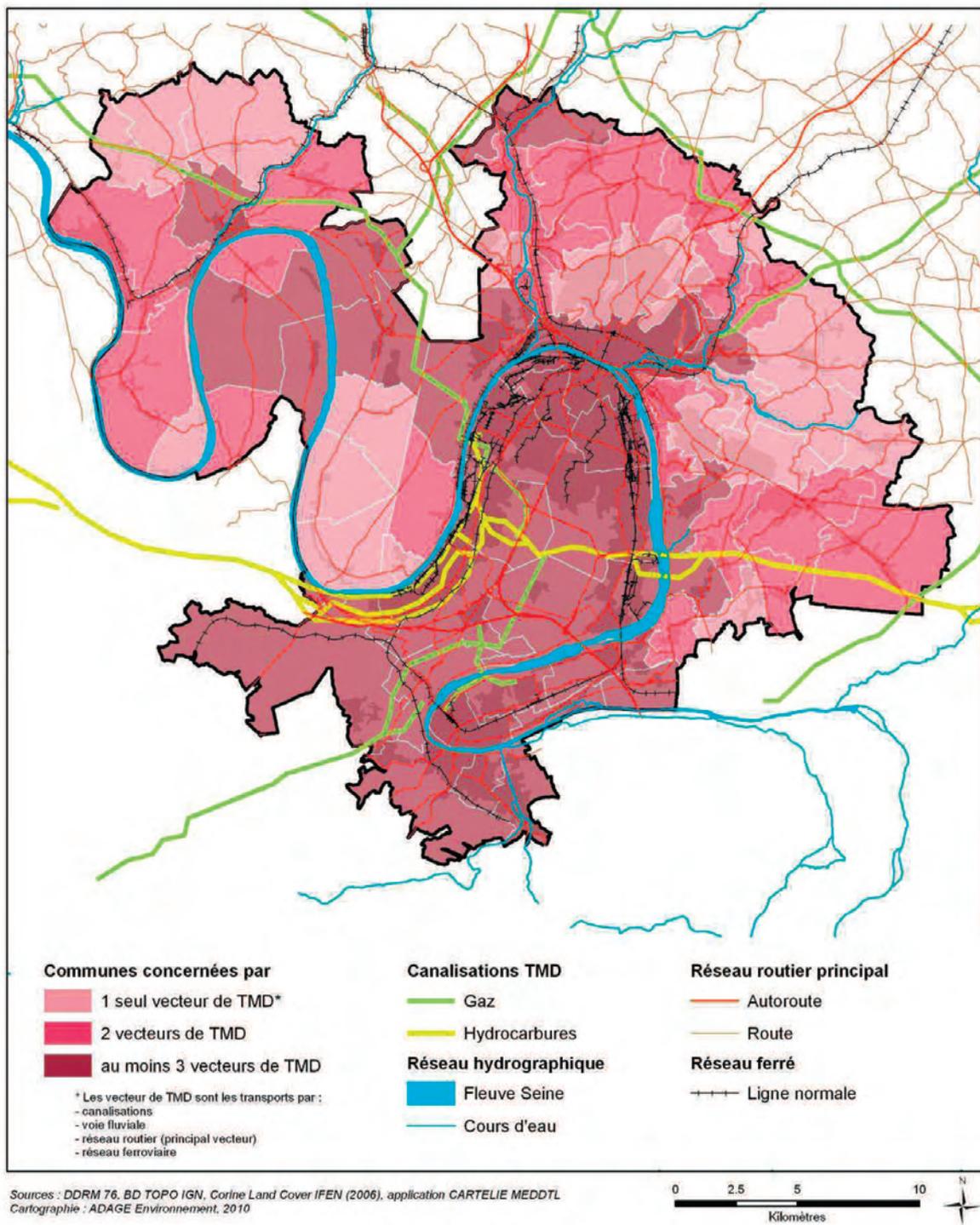
- **Le transport routier** est le plus exposé, car les causes d'accidents sont multiples. L'augmentation de la capacité de transport, l'explosion du trafic, les défaillances techniques des véhicules, les erreurs de conduite des conducteurs et les conditions météorologiques multiplient les risques d'accidents. En effet, sa souplesse d'utilisation, qui lui permet d'assurer un trafic et un service de porte à porte, disperse les risques sur de nombreuses routes.
- **Le transport fluvial** est économe en énergie, peu polluant et d'une grande sécurité. Ses atouts sont une grande capacité de transport, un prix attractif et un réseau non saturé. Un seul convoi fluvial de 4 400 tonnes correspond à 220 camions de 20 tonnes ou à 3 à 4 trains de 110 wagons. Le tissu dense des industries chimiques et pétrolières de la vallée de la Seine fait de ce fleuve un vecteur très important pour le transport de marchandises (hydrocarbures divers, produits chimiques, propane, butane, ammoniac, liquides inflammables, explosifs...). Les barges d'hydrocarbures et de gaz de pétrole liquéfié provenant des raffineries havraises et rouennaises, destinées à approvisionner les dépôts de la région parisienne, constituent 10 % du trafic fluvial et 80 % du trafic de matières dangereuses en Seine.
- **Le transport ferroviaire** est plus sécurisé car le système est contrôlé automatiquement (conducteur asservi à un ensemble de contraintes), et les conditions météorologiques influent peu sur le risque d'accident. Le transport de produits dangereux par rails peut se faire en vrac (citernes) ou dans des emballages tels que jerricanes, fûts, sacs ou caisses. Seuls les axes Paris-le Havre et Paris-Cherbourg, principaux vecteurs des échanges économiques, ont été retenus. Le maillage serré des infrastructures ferroviaires en Seine-Maritime permet de desservir dix gares qui ont une activité « arrivage-expédition » de plus de 1 000 tonnes par an de marchandises dangereuses. Les principales matières transportées sont les liquides inflammables (plus de 55%) et les gaz (plus de 35%). De plus, d'autres gares, dites « de triage », constituent des sites à risques particuliers du fait des opérations de manutention réalisées, des quantités en attente d'expédition ainsi que des volumes, de l'hétérogénéité et des « compatibilités » des matières présentes.
- **Le transport par canalisation** se compose d'un ensemble de conduites sous pression, de diamètres variables, qui sert à déplacer, de façon continue ou séquentielle, des fluides ou des gaz liquéfiés. Les canalisations sont principalement utilisées pour véhiculer du gaz naturel (gazoducs), des hydrocarbures liquides ou liquéfiés (oléoducs, pipelines), certains produits chimiques (éthylène, propylène, etc.). La rupture de canalisation suivie d'inflammation est extrêmement rare. Ces canalisations font l'objet de servitudes de protection (respectivement I1b et I3) qui instaurent des bandes inconstructibles de part et d'autre.

Pour mémoire, une étude de 1998 a estimé entre 140 et 150 millions de tonnes la quantité moyenne de matières dangereuses transportées annuellement dans les deux départements de la région Haute-Normandie, dont :

- 52,7% par canalisation (soit 75 Mt/an),
- 33,0% par mer (soit 47 Mt/an),
- 9,8% par route (soit 14 Mt/an),
- 2,8% par fleuve (soit 4 Mt/an),
- 1,6% par voie ferrée (soit 2,25 Mt/an).

La concentration de risques industriels importants et de risques naturels, notamment d'inondation, constitue une menace pour le futur. Le changement climatique entraîne en effet une multiplication des phénomènes météorologiques extrêmes ce qui peut influencer l'amplitude des crues futures. Dans la protection contre les inondations et surtout dans l'estimation des risques industriels cette dimension est inévitablement à prendre en compte et les mesures sont à adapter à ce changement. Ceci constitue un enjeu majeur.

Le risque de transport de matières dangereuses



(Source : SCoT de la CREA)

Points de vigilance / opportunités / enjeux : les risques

Points de vigilance

- Les risques sont réels et peuvent mettre directement en danger la population et les équipements structurants.
- Les effets du changement climatique sur le niveau des crues peuvent amplifier ces risques.
- Les risques technologiques représentent une contrainte forte pour le développement de nouveaux équipements dans l'agglomération.

Opportunités

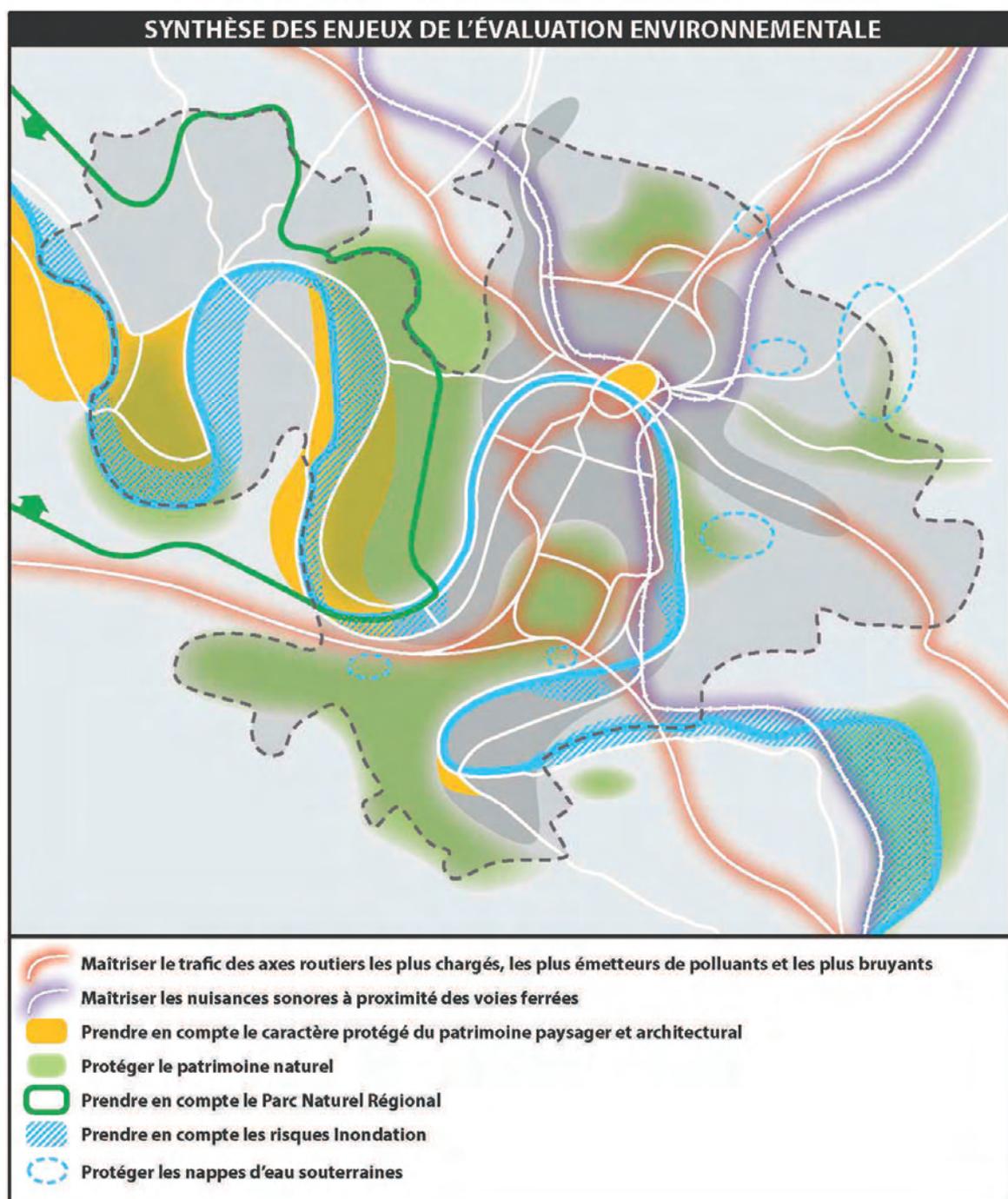
- Une attention particulière est portée aux risques dans tous les projets d'aménagement. C'est donc un enjeu très important dans le cadre de la mise en place du PDU.

Enjeux

- Réduire les risques liés au transport de matières dangereuses (respect des itinéraires,...)
- Eviter les déplacements fréquents à proximité des établissements à risques.
- Mettre en œuvre toutes les actions possibles auprès des entreprises, de la SNCF, de la Région Haute Normandie et du Département de la Seine maritime, pour une plus grande utilisation du fret ferré et fluvial, et des canalisations pour le transport de marchandises, et notamment les matières dangereuses.
- Eviter d'installer des équipements dans les sites sensibles aux inondations.

5 Carte de synthèse des enjeux, perspectives d'évolution et caractéristiques des zones susceptibles d'être concernées par la mise en œuvre du PDU

L'état initial de l'environnement a permis de soulever, par thématique, différents enjeux. Ces enjeux sont mis en exergue dans le cadre d'une carte de synthèse qui vient croiser ces différentes thématiques et soulever des éléments de vigilance, à l'échelle du territoire.



6 Justification du choix du projet

Le Plan de Déplacements Urbains 2013-2023 de la CREA s'inscrit dans un objectif global poursuivi par la collectivité de construction d'une « éco-communauté ».

Depuis sa création en 2010, la CREA mène de nombreuses actions en faveur de l'amélioration des conditions de déplacements sur le territoire.

La mise en œuvre du PDU 2013-2023 s'inscrit dans la continuité de ces actions et permettra de les poursuivre, de les coordonner, et de concrétiser de nouveaux projets en se focalisant sur le rôle stratégique de la mobilité.

La mise en œuvre de ce PDU accompagnera les mutations contemporaines qui influencent les déplacements des habitants de l'agglomération, mais tout en veillant à leur assurer un meilleur cadre de vie. Cette stratégie sera portée nécessairement dans un souci d'articulation et de cohérence entre les différentes politiques publiques de développement urbain menées par la collectivité.

Pour mémoire, il est nécessaire de rappeler l'ambition phare du PDU de la CREA : apporter une réponse à une série d'enjeux qui constituent de réels défis pour le territoire et nécessitent une forte adhésion :

- assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain ;
- faciliter la mobilité des périurbains ;
- développer l'usage des transports en commun : prendre en compte des facteurs d'attractivité ;
- repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain ;
- mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison.

Afin d'atteindre ces objectifs et de trouver un équilibre durable entre mobilité et cadre de vie, des orientations traduisent les ambitions stratégiques portées par le P.D.U. de la CREA notamment via :

- *Une organisation des réseaux et une compétitivité des services de transports collectifs en adéquation avec les besoins des territoires,*
- *Un usage structuré et hiérarchisé du réseau viaire par les véhicules individuels motorisés,*
- *Des aménagements qui permettent de sécuriser les usagers les plus vulnérables,*
- *Une construction du tissu urbain qui favorise les déplacements de proximité,*
- *Une intégration et une articulation progressive des différents modes de déplacement pour faciliter la combinaison des différentes pratiques et faciliter l'émergence d'aménagement permettant un meilleur partage de l'espace public,*
- *Un développement et une diffusion des nouveaux services de mobilité pour multiplier les solutions alternatives à la voiture,*
- *Une stratégie logistique pour minimiser les impacts environnementaux et favoriser le développement économique du territoire.*

La révision du P.D.U. de l'ex-Communauté de l'Agglomération Rouennaise, 1^{ère} étape dans l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains 2013-2023 de la CREA a donné lieu à une large concertation avec les divers acteurs concernés par le territoire et les déplacements : les personnes publiques associées dont le Conseil Consultatif de Développement, mais aussi une concertation menée avec les communes de la CREA par grands secteurs géographiques et des instances de suivi technique. Cette démarche a donc permis de définir la stratégie et les actions du P.D.U de manière partagée.

Un des principaux objectifs chiffrés en matière de transport fixés dans la loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement est notamment de réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre dans le domaine des transports d'ici à 2020, afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990 (Article 9 de la loi de programme relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement).

L'évaluation du P.D.U. de la CREA met en évidence des impacts favorables sur l'environnement, ainsi que le démontre les études et analyses présentées dans les pages suivantes de ce rapport environnemental,

notamment en termes de qualité de l'air et de gaz à effet de serre : entre 2010 et 2025, les projets structurants et les actions du PDU (intégrant les évolutions du parc automobile) permettront d'envisager une réduction :

- de 8% des gaz à effet de serre,
- de 66% des oxydes d'azote,
- de 31% des émissions de particule (PM10),
- de 62% les émissions de benzène

En participant à la réduction des émissions de CO₂, GES et polluants pour une meilleure qualité de l'air, la politique de déplacements ambitionnée par la CREA va donc bien dans le sens d'une amélioration du cadre de vie et de l'environnement en général ; par le biais de son plan d'actions volontariste, la collectivité s'inscrit dans l'objectif national de réduction des polluants atmosphériques.

7 Méthodologie de l'évaluation environnementale

Cette partie fait état de la méthodologie mise en œuvre pour la conduite de l'évaluation environnementale.

Les impacts environnementaux des actions du PDU ont été évalués selon deux méthodes : une évaluation qualitative et une évaluation quantitative (déclinées dans la partie 8 et respectivement 8.1 et 8.2 de ce rapport)

L'évaluation qualitative

L'évaluation qualitative a consisté à confronter chacune des 46 actions inscrites dans le P.D.U. aux 8 thématiques environnementales (La qualité de l'air et ses impacts sur la santé / Les émissions de gaz à effet de serre et la consommation énergétique / Le bruit / La consommation d'espace / La biodiversité et les milieux naturels / L'eau / Le paysage et le patrimoine / Les risques majeurs) traitées dans le rapport environnemental.

Après une analyse qualitative qui a permis d'apprécier l'impact de ces actions au travers d'un questionnaire sur leurs effets et leurs poids sur le système de transport, ces impacts ont été représentés sur une échelle d'incidence.

Cette échelle est ainsi constituée de trois jalons (vigilance, neutre et positive) qui bornent la représentation des incidences par action et par thématique considérées.

Cette grille d'analyse est représentée de la façon suivante :

		Vigilance	Neutre	Positive
ORIENTATION STRATEGIQUE				
N° FICHE ACTION				
N°Action	Dénomination action			
N°Action	Dénomination action			
N°Action	Dénomination action			
N°Action	Dénomination action			
N°Action	Dénomination action			
N°Action	Dénomination action			
N°Action	Dénomination action			

Cas de figure n°1 : pour la thématique considérée, l'incidence de l'action est considérée comme neutre.

		Vigilance	Neutre	Positive
ORIENTATION STRATEGIQUE				
N° FICHE ACTION				
N°Action	Dénomination action			

Cas de figure n°2 : pour la thématique considérée, l'incidence de l'action nécessite une vigilance particulière, plus ou moins forte.

		Vigilance	Neutre	Positive
ORIENTATION STRATEGIQUE				
N° FICHE ACTION				
N°Action	Dénomination action			
N°Action	Dénomination action			
N°Action	Dénomination action			

Cas de figure n°3 : pour la thématique considérée, l'action a une incidence positive plus ou moins forte.

		Vigilance	Neutre	Positive
ORIENTATION STRATEGIQUE				
N° FICHE ACTION				
N°Action	Dénomination action			
N°Action	Dénomination action			
N°Action	Dénomination action			

L'évaluation quantitative

Il est indispensable de bien comprendre la méthodologie utilisée, aussi une place importante est donnée ici à la présentation de la méthode.

Ainsi, sont présentés de façon détaillée :

- les données utilisées
- la méthode de calcul
- les limites méthodologiques à considérer

Les résultats sont présentés dans la partie 8.2 : Evaluation quantitative

La CREA a sollicité Air Normand pour évaluer les gains en termes d'émission des actions retenues dans le cadre de l'élaboration de son PDU. Ce travail d'évaluation permet notamment d'assurer une cohérence et une transversalité entre le PPA et le PDU.

En avant-propos et en ce qui concerne le détail complet de l'état de la qualité de l'air sur le territoire de la CREA, il est nécessaire de se référer à la partie 4. Etat initial de l'environnement et les sous-parties 4.1 et 4.2 du présent rapport.

Rappelons néanmoins quelques données de contexte, notamment vis-à-vis des deux polluants pour lesquels des dépassements de valeurs limites européennes de qualité de l'air sont régulièrement observés :

Les particules en suspension (PM10)

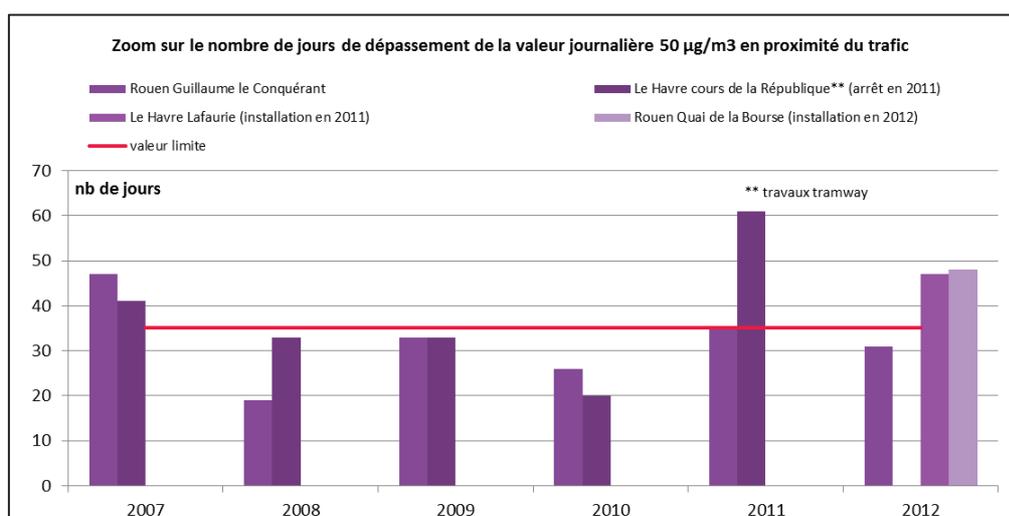


Figure 1 : Nombre de jours de dépassement de la valeur journalière de 50µg/m³ pour les PM10

Le graphique précédent présente les résultats de mesures des stations d'Air Normand au regard de la réglementation européenne pour 6 années. On constate qu'en 2007 et 2012, la valeur journalière pour les PM10 de $50\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ en moyenne sur 24 heures a été dépassée en situation trafic sur la CREA (au-delà de 35 jours).

Le dioxyde d'azote (NO₂)

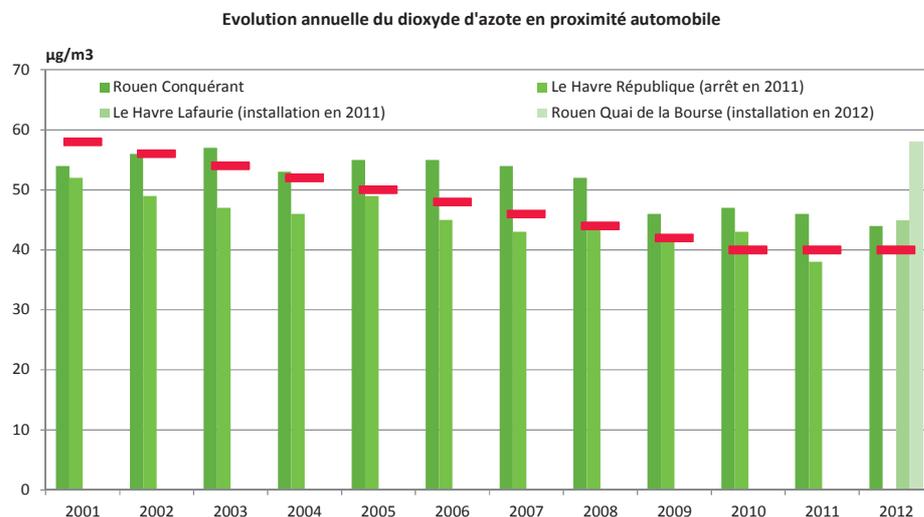


Figure 2 : évolution de la moyenne annuelle du NO₂ au niveau des stations de proximité automobile en Haute-Normandie

Le graphique précédent synthétise les résultats des mesures sur les stations de proximité du trafic d'Air Normand pour 12 années. Ces résultats sont comparés à la réglementation européenne (traits rouges sur le graphique). Ainsi, la valeur limite (moyenne annuelle du NO₂ de $40\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$) est dépassée par les stations de proximité trafic d'AIR NORMAND et en particulier sur celles de l'agglomération de Rouen depuis l'année 2005.

Vers une démarche transversale PPA / PDU

La DREAL de Haute-Normandie est en charge de la révision des Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA). Les PPA doivent intégrer un certain nombre d'actions visant à réduire la pollution atmosphérique (notamment NO₂ et PM10) et les populations exposées. L'intégration des actions du PDU de la CREA dans le processus de révision du PPA permet de rendre compte des actions engagées par la collectivité.

Cette étude a été menée conjointement par la CREA, le CETE et AIR Normand depuis décembre 2012.

Ainsi, les hypothèses du PDU retenues pour la modélisation de trafic ont été validées par la CREA. Ces hypothèses ont donc permis au CETE d'évaluer les trafics au terme du plan (2025) et pour une année de référence (2010).

Approche choisie

L'évaluation des émissions de polluants atmosphériques a été réalisée sur l'ensemble du territoire de la CREA à deux horizons temporels : 2010 comme année de référence et 2025 comme horizon du PDU. Pour réaliser ces estimations Air Normand s'est basé sur les modèles de trafic 2010 et 2025 fournis par le CETE. Le modèle de trafic 2025 du CETE intègre des évolutions de condition de trafic liées à la mise en œuvre du PDU. Le travail réalisé par Air Normand a consisté à traduire ces estimations de trafic en estimation d'émissions par l'application d'une méthodologie détaillée ci-après. Cette méthode comprend aussi l'utilisation du parc automobile prospectif de référence du CITEPA (*Référence du parc : MEDDE-DGEC/CITEPA version décembre 2012 - scénario AME*) fourni par le MEDDE.

Ce parc national fournit des projections du parc automobile français (métropole) pour tous les types de véhicules (*Véhicules particuliers, véhicules utilitaires légers, poids lourds, bus et cars et 2 Roues*) par normes et catégories (format COPERT 4) pour les années 2012 à 2031. Le scénario utilisé est le scénario "Avec Mesures Existantes". Ce scénario inclut toutes les mesures visant la réalisation des objectifs énergétiques français, et la réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques, effectivement adoptées ou exécutées avant le 1er janvier 2012.

Parallèlement au parc technologique prospectif, le CITEPA met à jour et complète régulièrement l'historique du parc de véhicules. Les parcs utilisés dans cette étude correspondent à l'édition 2012.

Méthodologie détaillée

Réseau routier et données associées

Réseau routier du CETE

Pour calculer les émissions de polluants atmosphériques et de GES, Air Normand a utilisé les flux de véhicules routiers fournis par le CETE Normandie Centre. Ces flux de véhicules (TMJA = trafic moyen journalier annuel) sont disponibles pour différentes échéances :

- situation de référence 2010,
- scénario fil de l'eau 2025 (non exploité dans le cadre de cette évaluation),
- et scénario 2025 avec actions PDU.

Les actions PDU ont été intégrées par le CETE et traduites en évolution du trafic par tronçon routier. Ces actions du PDU viennent en complément des projets structurants de l'agglomération :

- Arc Nord-Sud,
- Eco quartier Flaubert,
- Liaison A28-A13.

Par ailleurs, étaient fournis les trafics poids lourds, les vitesses de circulation et les capacités des voies.

Réseau complémentaire du CG76

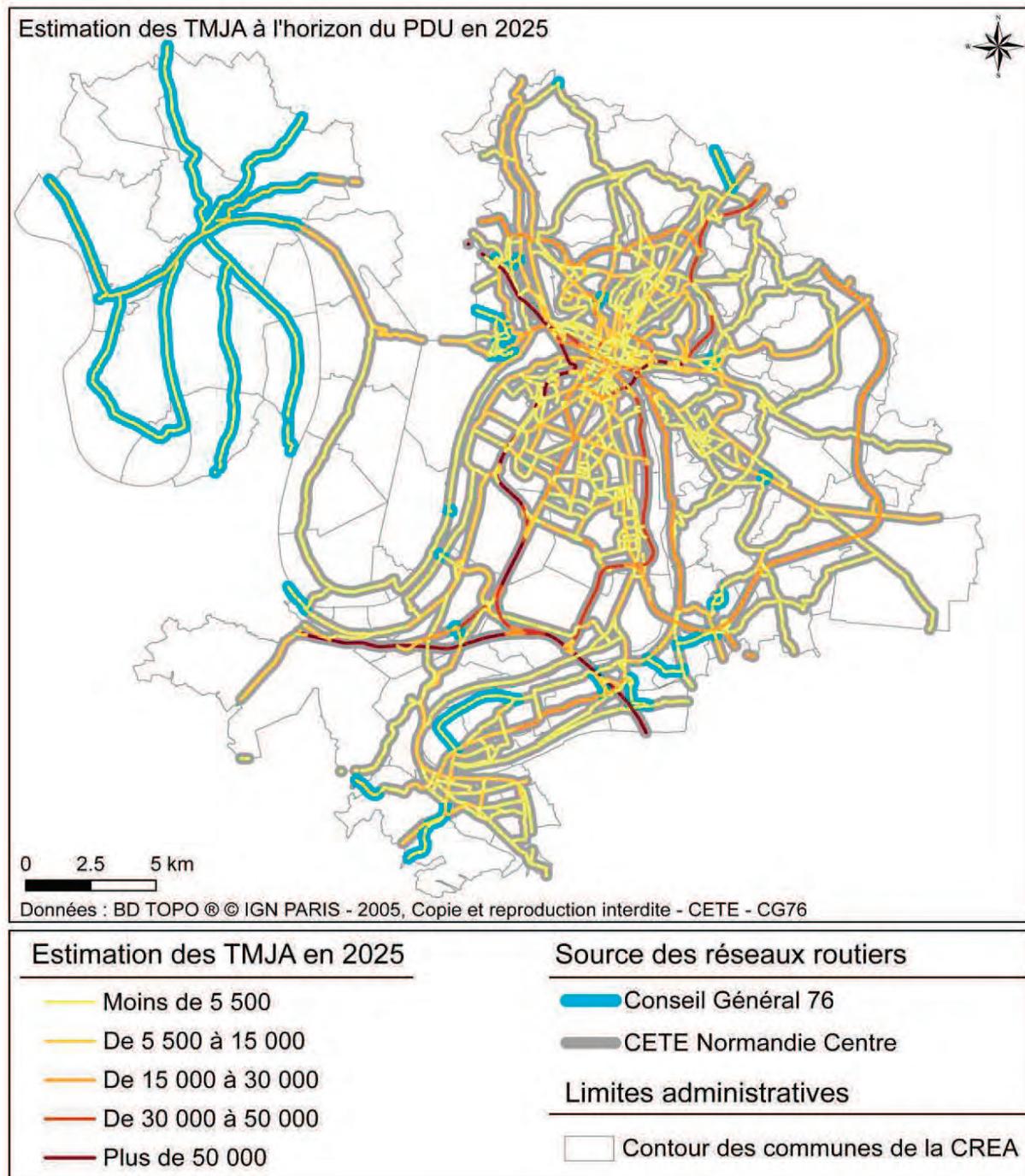


Figure 3 : Estimation des TMJA à l'horizon du PDU en 2025 (données : CETE et CG76 – cartographie : Air Normand)

Le réseau routier modélisé par le CETE dépasse les limites de l'agglomération à l'est, mais ne couvre pas les anciennes Communautés de Communes du Trait et Seine-Austreberthe.

C'est pourquoi Air Normand a complété le réseau du CETE à partir de celui géré par le Conseil Général de Seine-Maritime – CG76 (cf. Figure 3).

Le contour gris délimite le réseau du CETE et le contour bleu celui du réseau du CG76. Les données de comptage du CG76 retenues pour la situation de référence sont les plus récentes possibles. Pour ce réseau, à

défaut d'estimation du CETE, les évolutions de trafic pour 2025 ont été estimées à partir de l'évolution nationale des véhicules-kilomètres nationaux fournis par le CITEPA (suivant le scénario dit « AME » décrit ci-après).

Autres données complémentaires

Les pentes des routes issues de la BD TOPO[®] de l'IGN ont été affectées aux axes retenus pour le réseau final. Ces pentes donnent lieu ponctuellement à des surémissions.

De même, les capacités de voies données par le CETE ont été utilisées. Cette donnée est nécessaire au calcul des émissions par l'intermédiaire d'un taux de saturation (ratio débit/capacité). Pour le réseau du CG76, les capacités par défaut du modèle de calcul des émissions CIRCUL'AIR 3.0 ont été intégrées en fonction des typologies de route.

Enfin, les vitesses de circulation issues du modèle de trafic du CETE ont aussi été reprises. Pour le réseau du CG76, les vitesses utilisées sont fonction de la typologie de la route (par exemple : les départementales sont fixées à 70 km/h). Les vitesses des véhicules sur les départementales sont ensuite réduites en milieu urbain à partir d'un repérage manuel dans le SCAN25[®] de l'IGN.

Le calcul des évolutions du trafic en 2010 et 2025 (cf. Figure 4) met en évidence :

- une augmentation de 2,4% du trafic sur le réseau modélisé (CETE + CG76),
- le tracé du contournement est avec une estimation de plus de 15 000 véhicules jour,
- une diminution des trafics sur la partie est de l'agglomération, une augmentation des flux sur la partie ouest.

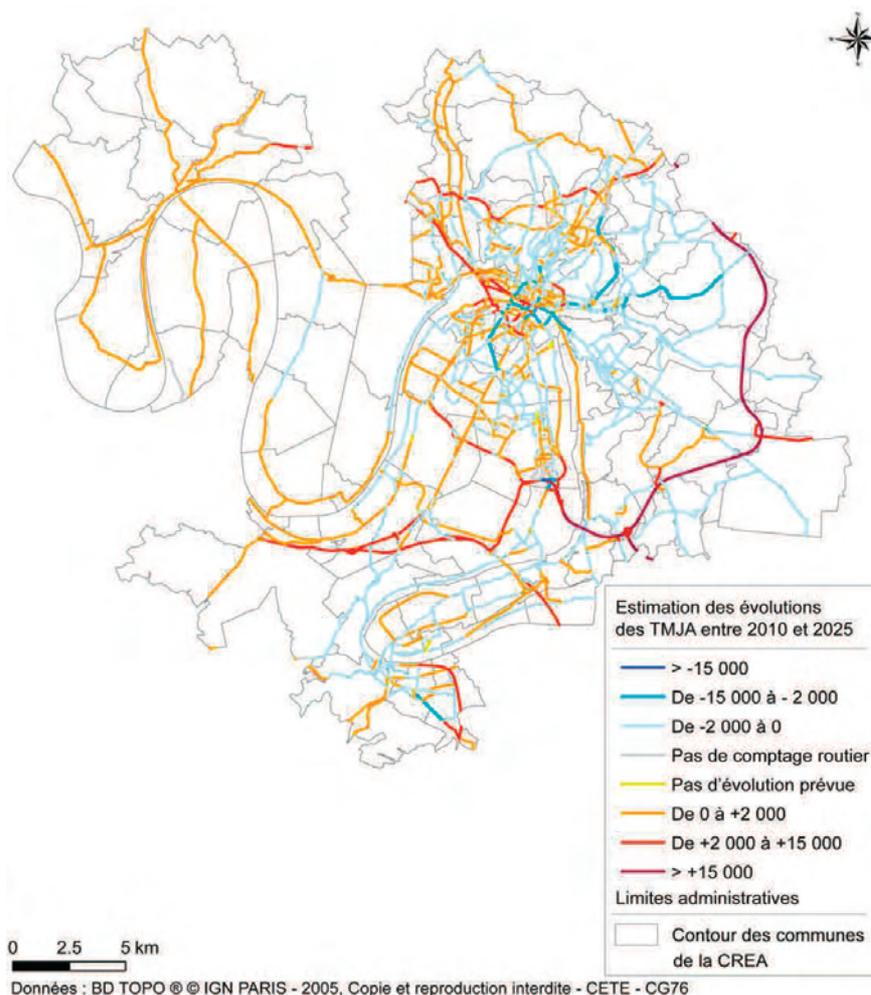


Figure 4 : Estimation des évolutions des TMJA entre 2010 et 2025 (données : CETE et CG76 (Les TMJA 2025 du CG76 ont été estimés sur la base du scénario AME du CITEPA) – cartographie : Air Normand)

Parc technologique de véhicules automobiles

A défaut de données régionales, le parc technologique de véhicules national du CITEPA édition 2012 a été utilisé pour calculer les émissions en 2010.

Le parc prospectif national du CITEPA éditions 2012 fourni par le MEDDE via le LCSQA a été aussi repris pour le scénario 2025 avec actions PDU.

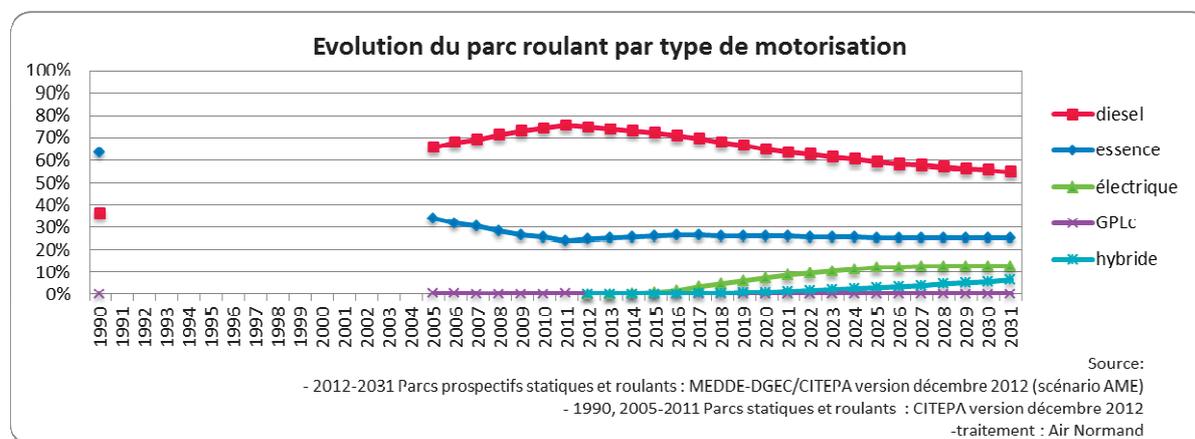


Figure 5 : Evolution du parc roulant en fonction de la motorisation scénario AME – source : CITEPA

A partir de 2015, le scénario AME fait ressortir le développement des véhicules électriques. Selon ce scénario, en 2025, la répartition entre motorisations serait la suivante : 59% de diesel, 26% d'essence, 12% d'électrique, 3% d'hybride. La part du GPL serait négligeable (estimée à 0,1%).

Méthode de calcul des émissions : le modèle CIRCUL'AIR 3.0

Les émissions à 2010 et 2025 des transports routiers sont estimées à partir de l'outil de calcul CIRCUL'AIR 3.0 développé par l'ASPA (AASQA de la Région Alsace).

CIRCUL'AIR 3.0 se base sur la méthodologie européenne de calcul des émissions du transport routier COPERT IV version 10 et sur les recommandations du PCIT routier (*Pôle de Coordination nationale des Inventaires Territoriaux qui permet d'harmoniser les méthodologies de calcul des émissions au niveau national*).

CIRCUL'AIR 3.0 permet le calcul des émissions :

- des véhicules à chaud et à froid,
- par évaporation,
- par usure des pneus, des freins et de la route,
- par remise en suspension.

Il intègre également des corrections des émissions en fonction de l'âge du véhicule, de l'utilisation de la climatisation, de l'évolution des carburants et du CAR labelling de l'ADEME.

CIRCUL'AIR 3.0 permet de calculer les émissions d'une quarantaine de polluants ainsi que la consommation de carburant et l'énergie consommée et ceci pour 264 classes de véhicules. Il permet également de faire la distinction entre les émissions de CO₂ issues des biocarburants et celles provenant de la combustion des carburants fossiles. La part de biocarburants dans les carburants diesel et essence sont respectivement de 7,54% et de 9,27% (source : CITEPA OMINEA année 2008 édition 2011).

Le principe de calcul se décompose en trois étapes :

- Estimation du trafic horaire,
- Estimation de la vitesse horaire du trafic,
- Calcul des émissions annuelles.

Limites de la méthode

La méthode mise en œuvre dans le cadre de cette évaluation quantitative comporte toutefois quelques limites explicitées de façon non exhaustive ci-après :

- Elle repose en particulier sur le scénario prospectif du CITEPA qui pose notamment des hypothèses sur le développement des véhicules moins émetteurs et la structure du parc ;
- Le calcul des émissions dépend par ailleurs du choix des actions du PDU retenues pour la modélisation du trafic et de leur évaluation en terme de réduction/augmentation des distances parcourues (travail CETE/CREA) ;
- Les évolutions 2010-2025 du trafic du réseau du CG76 ne sont pas basées sur les mêmes hypothèses que pour le réseau du CETE ;
- La méthode de calcul COPERT 4 ne permet pas de prendre en compte les phénomènes de saturation complète des routes ;
- Les calculs des émissions des poussières n'intègrent pas les particules secondaires.

8 Impacts de la mise en œuvre du PDU sur l'environnement

L'objectif général de cette démarche d'évaluation est bien de mesurer le degré de réponse que pourront apporter les actions du P.D.U. à l'enjeu d'équilibre entre qualité de vie des habitants du territoire de la CREA et leurs besoins en termes de mobilité.

8.1 L'EVALUATION QUALITATIVE

La qualité de l'air et ses impacts sur la santé

		Vigilance	Neutre	Positive
I-COMPLÉTER ET ORGANISER LES RESEAUX DE DEPLACEMENTS				
FICHE ACTION 1 : Poursuivre le développement de infrastructures de déplacements				
1.A	Poursuivre l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire à l'échelle locale, régionale et nationale			
1.B	Développer et mailler le réseau de transport à haut niveau de service (T.H.N.S.)			
1.C	Achever la constitution du maillage routier de l'agglomération			
FICHE ACTION 2 : Favorier l'intermodalité				
2.A	Conforter les points de correspondance du réseau de transport en commun urbain (T.C.U.)			
2.B	Développer les fonctions d'échanges aux abords des gares			
2.C	Déployer un réseau de parcs relais et de parcs relais de proximité			
2.D	Coordonner les services des différentes Autorités Organisatrices des Transports (A.O.T.)			
FICHE ACTION 3 : Améliorer les performances du réseau de transports collectifs existants				
3.A	Renforcer la hiérarchisation et la lisibilité du réseau de transports en commun urbain (T.C.U.)			
3.B	Améliorer les conditions de circulation des transports en commun urbains (T.C.U.) sur des axes prioritaires			
3.C	Expérimenter une diversification des énergies pour les transports collectifs			
3.D	Mettre en œuvre le schéma directeur d'accessibilité			
3.E	Poursuivre la démarche de suivi qualité			
3.F	Etudier les modalités de desserte des zones d'activité			
FICHE ACTION 4 : Adapter l'offre de transport collective à l'échelle péri-urbaine				
4.A	Etudier les liaisons à haut niveau de service			
4.B	Affirmer le service de transport à la demande			
4.C	Penser la mobilité à l'échelle du grand territoire			
II-AMENAGER UN TERRITOIRE MOINS CONSOMMATEUR EN ENERGIE ET MOINS DEPENDANT DE LA VOITURE PARTICULIERE				
FICHE ACTION 5 : Favoriser l'intensification urbaine le long des axes de transports collectifs structurants existants et futurs				
5.A	Organiser le stationnement privé dans les Plans Locaux d'Urbanisme (P.L.U.)			
5.B	Favoriser dans les Plans Locaux d'Urbanisme (P.L.U.) une urbanisation prioritaire le long des axes de transports collectifs structurants			
FICHE ACTION 6 : Promouvoir un aménagement du territoire favorisant la sobriété énergétique dans les déplacements				
6.A	Anticiper la cohérence entre l'aménagement du territoire et la desserte de transport en commun			
6.B	Prioriser les opérations de logement à programmer en fonction des critères d'accessibilité dans le cadre du Programme Local de l'Habitat (P.L.H.)			
6.C	Tendre vers une préservation raisonnée des emprises ferroviaires			
III-FAIRE EVOLUER LES COMPORTEMENTS				
FICHE ACTION 7 : Favoriser la pratique de nouvelles formes de mobilité				
7.A	Etudier les modes de transport innovants			
7.B	Développer une pratique collective du véhicule particulier			
7.C	Favoriser le développement de l'électromobilité			
FICHE ACTION 8 : Fédérer les acteurs autour d'une prise de conscience de l'environnement				
8.A	Eduquer, informer, sensibiliser, communiquer			
8.B	Développer les plans de mobilité			
IV-STRUCTURER UN MEILLEUR PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC				
FICHE ACTION 9 : Optimiser la place de la voiture sur la voirie et l'espace public urbain				
9.A	Mettre en place un système de gestion dynamique du trafic et d'aide aux déplacements			
9.B	Organiser la circulation sur la base d'une hiérarchisation du réseau viaire			
9.C	Coordonner les stratégies de stationnement			
FICHE ACTION 10 : Développer l'usage du vélo				
10.A	Poursuivre la politique d'aménagement cyclable			
10.B	Elaborer et déployer un plan de jalonnement des itinéraires cyclables			
10.C	Conforter le système de location des vélos			
10.D	Organiser le stationnement des vélos sur l'espace public			
FICHE ACTION 11 : Affirmer la place des modes doux sur l'espace public				
11.A	Définir une charte des bonnes pratiques visant à consolider la place du piéton dans l'espace public			
11.B	Améliorer la mobilité durable par une requalification des espaces publics et des grands axes d'agglomération			
V-FAVORISER UNE ORGANISATION DE LA CHAINE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PLUS RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT				
FICHE ACTION 12 : Organiser et rationaliser le transport de marchandises en ville				
12.A	Peréniser le groupe de travail Marchandises en Ville (G.T.M.V.)			
12.B	Mettre en place une charte des bonnes pratiques sur les livraisons de marchandises en ville			
12.C	Intégrer la problématique des livraisons de marchandises en ville en amont dans tous les projets urbains			
FICHE ACTION 13 : Renforcer l'attractivité logistique du territoire				
13.A	Réfléchir à une stratégie logistique			
13.B	Valoriser les alternatives au transport routier de marchandises			
VI-EVALUER ET SUIVRE LE P.D.U.				
FICHE ACTION 14 : Poursuivre l'amélioration des connaissances liées à la mobilité				
14.A	Réaliser une enquête ménages déplacements			
14.B	Poursuivre l'observation des déplacements sur La CREA (O.S.C.A.R.)			
14.C	Etablir un compte déplacement			
14.D	Effectuer une enquête cordon			
FICHE ACTION 15 : Suivre et évaluer le P.D.U.				
15.A	Mettre en place les instances de suivi et d'évaluation			
15.B	Evaluer le P.D.U.			

Incidences spécifiques des actions du PDU sur la qualité de l'air et sur la santé

De manière générale une grande partie des actions permet de réduire les émissions atmosphériques liées au gaz d'échappement, en diminuant la part de transports individuels motorisés et en organisant mieux les flux routiers.

Cette diminution de la part de transports individuels motorisés s'appuie sur les actions qui concourent à :

- renforcer l'attractivité du réseau de transports collectifs
- favoriser le report modal vers des modes alternatifs aux véhicules particuliers,
- fluidifier le trafic,
- rationaliser les flux de déplacements par un aménagement organisé du territoire.

Pour fluidifier le trafic, les actions 9.A et 9.B poursuivent l'ambition de mieux diffuser l'information et répartir les flux routiers au regard de leurs natures.

Les actions 2.B et 2.C permettent de réduire l'usage de la voiture par un rabattement vers des modes de transport alternatifs autour de points d'échanges. En complément, les actions 10.A et 10.B renforcent l'attractivité des modes doux via l'aménagement d'infrastructures cyclables et la mise disposition d'un parc de vélos à destination des particuliers.

En développant de nouvelles infrastructures pour les transports collectifs, les actions 1.A et 1.B en renforcent l'attractivité.

Avec des marges de manœuvre plus réduite pour le P.D.U., les réductions des émissions consécutives aux progrès technologiques impactent fortement les quantités émises de polluants atmosphériques.

Dans ces circonstances, les actions 3.C et 7.C posent les bases d'un développement de modes de propulsion plus respectueux de l'environnement pour les transports collectifs et les véhicules particuliers.

En complément, les Normes européennes d'émission, dites normes Euro, couvrent une large gamme de polluants: monoxyde carbone (CO), hydrocarbures non méthaniques et hydrocarbures totaux, oxydes d'azote (NOx) et particules (PM). Ces normes évoluent régulièrement et conduisent les constructeurs de moteurs à modifier les technologies employées. Ainsi, l'acquisition régulière de nouveaux véhicules de transport en commune afin de maintenir l'âge moyen du parc en deçà de 6,5 ans, permet de bénéficier de ces avancées technologiques

Par ailleurs, même si l'achèvement de la constitution du maillage routier de l'agglomération, porté par l'action 1.C, participera à fluidifier le trafic (en évitant de fait les situations de saturation qui impactent la qualité de l'air), il faudra néanmoins rester vigilant sur les mesures d'accompagnement au service d'une stratégie globale de la mobilité.

Les émissions de gaz à effets de serre (G.E.S.) et la consommation énergétique

		Vigilance	Neutre	Positive
I-COMPLÉTER ET ORGANISER LES RESEAUX DE DEPLACEMENTS				
FICHE ACTION 1 : Poursuivre le développement de infrastructures de déplacements				
1.A	Poursuivre l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire à l'échelle locale, régionale et nationale			
1.B	Développer et mailler le réseau de transport à haut niveau de service (T.H.N.S.)			
1.C	Achever la constitution du maillage routier de l'agglomération			
FICHE ACTION 2 : Favorier l'intermodalité				
2.A	Conforter les points de correspondance du réseau de transport en commun urbain (T.C.U.)			
2.B	Développer les fonctions d'échanges aux abords des gares			
2.C	Déployer un réseau de parcs relais et de parcs relais de proximité			
2.D	Coordonner les services des différentes Autorités Organisatrices des Transports (A.O.T.)			
FICHE ACTION 3 : Améliorer les performances du réseau de transports collectifs existants				
3.A	Renforcer la hiérarchisation et la lisibilité du réseau de transports en commun urbain (T.C.U.)			
3.B	Améliorer les conditions de circulation des transports en commun urbains (T.C.U.) sur des axes prioritaires			
3.C	Expérimenter une diversification des énergies pour les transports collectifs			
3.D	Mettre en œuvre le schéma directeur d'accessibilité			
3.E	Poursuivre la démarche de suivi qualité			
3.F	Etudier les modalités de desserte des zones d'activité			
FICHE ACTION 4 : Adapter l'offre de transport collective à l'échelle péri-urbaine				
4.A	Etudier les liaisons à haut niveau de service			
4.B	Affirmer le service de transport à la demande			
4.C	Penser la mobilité à l'échelle du grand territoire			
II-AMENAGER UN TERRITOIRE MOINS CONSOMMATEUR EN ENERGIE ET MOINS DEPENDANT DE LA VOITURE PARTICULIERE				
FICHE ACTION 5 : Favoriser l'intensification urbaine le long des axes de transports collectifs structurants existants et futurs				
5.A	Organiser le stationnement privé dans les Plans Locaux d'Urbanisme (P.L.U.)			
5.B	Favoriser dans les Plans Locaux d'Urbanisme (P.L.U.) une urbanisation prioritaire le long des axes de transports collectifs structurants			
FICHE ACTION 6 : Promouvoir un aménagement du territoire favorisant la sobriété énergétique dans les déplacements				
6.A	Anticiper la cohérence entre l'aménagement du territoire et la desserte de transport en commun			
6.B	Prioriser les opérations de logement à programmer en fonction des critères d'accessibilité dans le cadre du Programme Local de l'Habitat (P.L.H.)			
6.C	Tendre vers une préservation raisonnée des emprises ferroviaires			
III-FAIRE EVOLUER LES COMPORTEMENTS				
FICHE ACTION 7 : Favoriser la pratique de nouvelles formes de mobilité				
7.A	Etudier les modes de transport innovants			
7.B	Développer une pratique collective du véhicule particulier			
7.C	Favoriser le développement de l'électromobilité			
FICHE ACTION 8 : Fédérer les acteurs autour d'une prise de conscience de l'environnement				
8.A	Eduquer, informer, sensibiliser, communiquer			
8.B	Développer les plans de mobilité			
IV-STRUCTURER UN MEILLEUR PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC				
FICHE ACTION 9 : Optimiser la place de la voiture sur la voirie et l'espace public urbain				
9.A	Mettre en place un système de gestion dynamique du trafic et d'aide aux déplacements			
9.B	Organiser la circulation sur la base d'une hiérarchisation du réseau viaire			
9.C	Coordonner les stratégies de stationnement			
FICHE ACTION 10 : Développer l'usage du vélo				
10.A	Poursuivre la politique d'aménagement cyclable			
10.B	Elaborer et déployer un plan de jalonnement des itinéraires cyclables			
10.C	Conforter le système de location des vélos			
10.D	Organiser le stationnement des vélos sur l'espace public			
FICHE ACTION 11 : Affirmer la place des modes doux sur l'espace public				
11.A	Définir une charte des bonnes pratiques visant à consolider la place du piéton dans l'espace public			
11.B	Améliorer la mobilité durable par une requalification des espaces publics et des grands axes d'agglomération			
V-FAVORISER UNE ORGANISATION DE LA CHAINE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PLUS RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT				
FICHE ACTION 12 : Organiser et rationaliser le transport de marchandises en ville				
12.A	Peréniser le groupe de travail Marchandises en Ville (G.T.M.V.)			
12.B	Mettre en place une charte des bonnes pratiques sur les livraisons de marchandises en ville			
12.C	Intégrer la problématique des livraisons de marchandises en ville en amont dans tous les projets urbains			
FICHE ACTION 13 : Renforcer l'attractivité logistique du territoire				
13.A	Réfléchir à une stratégie logistique			
13.B	Valoriser les alternatives au transport routier de marchandises			
VI-EVALUER ET SUIVRE LE P.D.U.				
FICHE ACTION 14 : Poursuivre l'amélioration des connaissances liées à la mobilité				
14.A	Réaliser une enquête ménages déplacements			
14.B	Poursuivre l'observation des déplacements sur La CREA (O.S.C.A.R.)			
14.C	Etablir un compte déplacement			
14.D	Effectuer une enquête cordon			
FICHE ACTION 15 : Suivre et évaluer le P.D.U.				
15.A	Mettre en place les instances de suivi et d'évaluation			
15.B	Evaluer le P.D.U.			

Incidences spécifiques des actions du PDU sur la consommation énergétique et les émissions de G.E.S.

Les actions vont globalement dans le sens d'une diminution des émissions de gaz à effets de serre (G.E.S.) et de la consommation énergétique.

De manière similaire aux actions en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air, les actions qui permettent de diminuer la part de transports individuels motorisés et de mieux organiser les flux routiers concourent, avec un impact plus ou moins direct, à l'atteinte de ces objectifs.

Le report modal est nécessaire car l'amélioration technologique des véhicules individuels ne permet pas à elle seule d'atteindre les objectifs de diminution.

En outre, les actions 5.A, 5.B, 6.A et 6.B, pour une meilleure articulation entre la mobilité et l'urbanisme, participent au développement d'une ville plus compacte autour des lignes de force du système de mobilité, diminuant ainsi la longueur des déplacements.

Le bruit

		Vigilance	Neutre	Positive
I-COMPLÉTER ET ORGANISER LES RESEAUX DE DEPLACEMENTS				
FICHE ACTION 1 : Poursuivre le développement de infrastructures de déplacements				
1.A	Poursuivre l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire à l'échelle locale, régionale et nationale			
1.B	Développer et mailler le réseau de transport à haut niveau de service (T.H.N.S.)			
1.C	Achever la constitution du maillage routier de l'agglomération			
FICHE ACTION 2 : Favorier l'intermodalité				
2.A	Conforter les points de correspondance du réseau de transport en commun urbain (T.C.U.)			
2.B	Développer les fonctions d'échanges aux abords des gares			
2.C	Déployer un réseau de parcs relais et de parcs relais de proximité			
2.D	Coordonner les services des différentes Autorités Organisatrices des Transports (A.O.T.)			
FICHE ACTION 3 : Améliorer les performances du réseau de transports collectifs existants				
3.A	Renforcer la hiérarchisation et la lisibilité du réseau de transports en commun urbain (T.C.U.)			
3.B	Améliorer les conditions de circulation des transports en commun urbains (T.C.U.) sur des axes prioritaires			
3.C	Expérimenter une diversification des énergies pour les transports collectifs			
3.D	Mettre en œuvre le schéma directeur d'accessibilité			
3.E	Poursuivre la démarche de suivi qualité			
3.F	Etudier les modalités de desserte des zones d'activité			
FICHE ACTION 4 : Adapter l'offre de transport collective à l'échelle péri-urbaine				
4.A	Etudier les liaisons à haut niveau de service			
4.B	Affirmer le service de transport à la demande			
4.C	Penser la mobilité à l'échelle du grand territoire			
II-AMENAGER UN TERRITOIRE MOINS CONSOMMATEUR EN ENERGIE ET MOINS DEPENDANT DE LA VOITURE PARTICULIERE				
FICHE ACTION 5 : Favoriser l'intensification urbaine le long des axes de transports collectifs structurants existants et futurs				
5.A	Organiser le stationnement privé dans les Plans Locaux d'Urbanisme (P.L.U.)			
5.B	Favoriser dans les Plans Locaux d'Urbanisme (P.L.U.) une urbanisation prioritaire le long des axes de transports collectifs structurants			
FICHE ACTION 6 : Promouvoir un aménagement du territoire favorisant la sobriété énergétique dans les déplacements				
6.A	Anticiper la cohérence entre l'aménagement du territoire et la desserte de transport en commun			
6.B	Prioriser les opérations de logement à programmer en fonction des critères d'accessibilité dans le cadre du Programme Local de l'Habitat (P.L.H.)			
6.C	Tendre vers une préservation raisonnée des emprises ferroviaires			
III-FAIRE EVOLUER LES COMPORTEMENTS				
FICHE ACTION 7 : Favoriser la pratique de nouvelles formes de mobilité				
7.A	Etudier les modes de transport innovants			
7.B	Développer une pratique collective du véhicule particulier			
7.C	Favoriser le développement de l'électromobilité			
FICHE ACTION 8 : Fédérer les acteurs autour d'une prise de conscience de l'environnement				
8.A	Eduquer, informer, sensibiliser, communiquer			
8.B	Développer les plans de mobilité			
IV-STRUCTURER UN MEILLEUR PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC				
FICHE ACTION 9 : Optimiser la place de la voiture sur la voirie et l'espace public urbain				
9.A	Mettre en place un système de gestion dynamique du trafic et d'aide aux déplacements			
9.B	Organiser la circulation sur la base d'une hiérarchisation du réseau viaire			
9.C	Coordonner les stratégies de stationnement			
FICHE ACTION 10 : Développer l'usage du vélo				
10.A	Poursuivre la politique d'aménagement cyclable			
10.B	Elaborer et déployer un plan de jalonnement des itinéraires cyclables			
10.C	Conforter le système de location des vélos			
10.D	Organiser le stationnement des vélos sur l'espace public			
FICHE ACTION 11 : Affirmer la place des modes doux sur l'espace public				
11.A	Définir une charte des bonnes pratiques visant à consolider la place du piéton dans l'espace public			
11.B	Améliorer la mobilité durable par une requalification des espaces publics et des grands axes d'agglomération			
V-FAVORISER UNE ORGANISATION DE LA CHAINE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PLUS RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT				
FICHE ACTION 12 : Organiser et rationaliser le transport de marchandises en ville				
12.A	Peréniser le groupe de travail Marchandises en Ville (G.T.M.V.)			
12.B	Mettre en place une charte des bonnes pratiques sur les livraisons de marchandises en ville			
12.C	Intégrer la problématique des livraisons de marchandises en ville en amont dans tous les projets urbains			
FICHE ACTION 13 : Renforcer l'attractivité logistique du territoire				
13.A	Réfléchir à une stratégie logistique			
13.B	Valoriser les alternatives au transport routier de marchandises			
VI-EVALUER ET SUIVRE LE P.D.U.				
FICHE ACTION 14 : Poursuivre l'amélioration des connaissances liées à la mobilité				
14.A	Réaliser une enquête ménages déplacements			
14.B	Poursuivre l'observation des déplacements sur La CREA (O.S.C.A.R.)			
14.C	Etablir un compte déplacement			
14.D	Effectuer une enquête cordon			
FICHE ACTION 15 : Suivre et évaluer le P.D.U.				
15.A	Mettre en place les instances de suivi et d'évaluation			
15.B	Evaluer le P.D.U.			

Incidences spécifiques des actions du PDU sur le bruit

La baisse des nuisances sonores est liée directement à la baisse des niveaux de trafic ou la diminution des vitesses pratiquées.

La mise en œuvre des actions du PDU permet d'envisager une amélioration générale de l'ambiance sonore sur le territoire de la CREA par des effets de report de modal et de meilleure gestion des trafics routiers.

Mais le bruit routier reste la principale source de dépassements des valeurs réglementaires. Aussi, les actions ont une efficacité limitée puisqu'une très forte baisse des niveaux de trafic est nécessaire pour abaisser d'un niveau perceptible par l'oreille le niveau sonore.

La consommation d'espace

		Vigilance	Neutre	Positive
I-COMPLÉTER ET ORGANISER LES RESEAUX DE DEPLACEMENTS				
FICHE ACTION 1 : Poursuivre le développement de infrastructures de déplacements				
1.A	Poursuivre l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire à l'échelle locale, régionale et nationale			
1.B	Développer et mailler le réseau de transport à haut niveau de service (T.H.N.S.)			
1.C	Achever la constitution du maillage routier de l'agglomération			
FICHE ACTION 2 : Favorier l'intermodalité				
2.A	Conforter les points de correspondance du réseau de transport en commun urbain (T.C.U.)			
2.B	Développer les fonctions d'échanges aux abords des gares			
2.C	Déployer un réseau de parcs relais et de parcs relais de proximité			
2.D	Coordonner les services des différentes Autorités Organisatrices des Transports (A.O.T.)			
FICHE ACTION 3 : Améliorer les performances du réseau de transports collectifs existants				
3.A	Renforcer la hiérarchisation et la lisibilité du réseau de transports en commun urbain (T.C.U.)			
3.B	Améliorer les conditions de circulation des transports en commun urbains (T.C.U.) sur des axes prioritaires			
3.C	Expérimenter une diversification des énergies pour les transports collectifs			
3.D	Mettre en œuvre le schéma directeur d'accessibilité			
3.E	Poursuivre la démarche de suivi qualité			
3.F	Etudier les modalités de desserte des zones d'activité			
FICHE ACTION 4 : Adapter l'offre de transport collective à l'échelle péri-urbaine				
4.A	Etudier les liaisons à haut niveau de service			
4.B	Affirmer le service de transport à la demande			
4.C	Penser la mobilité à l'échelle du grand territoire			
II-AMENAGER UN TERRITOIRE MOINS CONSOMMATEUR EN ENERGIE ET MOINS DEPENDANT DE LA VOITURE PARTICULIERE				
FICHE ACTION 5 : Favoriser l'intensification urbaine le long des axes de transports collectifs structurants existants et futurs				
5.A	Organiser le stationnement privé dans les Plans Locaux d'Urbanisme (P.L.U.)			
5.B	Favoriser dans les Plans Locaux d'Urbanisme (P.L.U.) une urbanisation prioritaire le long des axes de transports collectifs structurants			
FICHE ACTION 6 : Promouvoir un aménagement du territoire favorisant la sobriété énergétique dans les déplacements				
6.A	Anticiper la cohérence entre l'aménagement du territoire et la desserte de transport en commun			
6.B	Prioriser les opérations de logement à programmer en fonction des critères d'accessibilité dans le cadre du Programme Local de l'Habitat (P.L.H.)			
6.C	Tendre vers une préservation raisonnée des emprises ferroviaires			
III-FAIRE EVOLUER LES COMPORTEMENTS				
FICHE ACTION 7 : Favoriser la pratique de nouvelles formes de mobilité				
7.A	Etudier les modes de transport innovants			
7.B	Développer une pratique collective du véhicule particulier			
7.C	Favoriser le développement de l'électromobilité			
FICHE ACTION 8 : Fédérer les acteurs autour d'une prise de conscience de l'environnement				
8.A	Eduquer, informer, sensibiliser, communiquer			
8.B	Développer les plans de mobilité			
IV-STRUCTURER UN MEILLEUR PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC				
FICHE ACTION 9 : Optimiser la place de la voiture sur la voirie et l'espace public urbain				
9.A	Mettre en place un système de gestion dynamique du trafic et d'aide aux déplacements			
9.B	Organiser la circulation sur la base d'une hiérarchisation du réseau viaire			
9.C	Coordonner les stratégies de stationnement			
FICHE ACTION 10 : Développer l'usage du vélo				
10.A	Poursuivre la politique d'aménagement cyclable			
10.B	Elaborer et déployer un plan de jalonnement des itinéraires cyclables			
10.C	Conforter le système de location des vélos			
10.D	Organiser le stationnement des vélos sur l'espace public			
FICHE ACTION 11 : Affirmer la place des modes doux sur l'espace public				
11.A	Définir une charte des bonnes pratiques visant à consolider la place du piéton dans l'espace public			
11.B	Améliorer la mobilité durable par une requalification des espaces publics et des grands axes d'agglomération			
V-FAVORISER UNE ORGANISATION DE LA CHAINE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PLUS RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT				
FICHE ACTION 12 : Organiser et rationaliser le transport de marchandises en ville				
12.A	Peréniser le groupe de travail Marchandises en Ville (G.T.M.V.)			
12.B	Mettre en place une charte des bonnes pratiques sur les livraisons de marchandises en ville			
12.C	Intégrer la problématique des livraisons de marchandises en ville en amont dans tous les projets urbains			
FICHE ACTION 13 : Renforcer l'attractivité logistique du territoire				
13.A	Réfléchir à une stratégie logistique			
13.B	Valoriser les alternatives au transport routier de marchandises			
VI-EVALUER ET SUIVRE LE P.D.U.				
FICHE ACTION 14 : Poursuivre l'amélioration des connaissances liées à la mobilité				
14.A	Réaliser une enquête ménages déplacements			
14.B	Poursuivre l'observation des déplacements sur La CREA (O.S.C.A.R.)			
14.C	Etablir un compte déplacement			
14.D	Effectuer une enquête cordon			
FICHE ACTION 15 : Suivre et évaluer le P.D.U.				
15.A	Mettre en place les instances de suivi et d'évaluation			
15.B	Evaluer le P.D.U.			

Incidences spécifiques des actions du PDU sur la consommation d'espace

Les orientations stratégiques du P.D.U. traduisent la volonté de réorienter l'aménagement du territoire vers un urbanisme plus intense, articulé avec les lignes de force du système de transport, et de favoriser un meilleur partage de l'espace public.

Dans ces circonstances, les fiches actions 9, 10 et 11, en favorisant un meilleur partage de l'espace public en faveur des modes doux, contribuent à une meilleure perméabilité du territoire au profit des déplacements de proximité.

Par ailleurs, les fiches actions 5 et 6 favorisent l'intensification urbaine le long des axes de transports collectifs et la promotion d'un aménagement du territoire favorisant la sobriété énergétique. Cependant, les impacts sur la consommation de l'espace sont positifs mais limités. Leurs effets ne sont pas perceptibles sur le court terme et nécessitent de s'appuyer sur un travail d'observation, pour en sentir les effets.

En outre, l'aménagement de nouvelles infrastructures de transport est identifié dans les actions 1.A, 1.B et 1.C.

Considérant le degré d'aboutissement de ces projets, les tracés ne sont pas aujourd'hui arrêtés et il conviendra d'accorder la plus grande vigilance aux impacts de ces infrastructures sur la consommation de l'espace.

La biodiversité et les milieux naturels

		Vigilance	Neutre	Positive
I-COMPLÉTER ET ORGANISER LES RESEAUX DE DEPLACEMENTS				
FICHE ACTION 1 : Poursuivre le développement de infrastructures de déplacements				
1.A	Poursuivre l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire à l'échelle locale, régionale et nationale			
1.B	Développer et mailler le réseau de transport à haut niveau de service (T.H.N.S.)			
1.C	Achever la constitution du maillage routier de l'agglomération			
FICHE ACTION 2 : Favorier l'intermodalité				
2.A	Conforter les points de correspondance du réseau de transport en commun urbain (T.C.U.)			
2.B	Développer les fonctions d'échanges aux abords des gares			
2.C	Déployer un réseau de parcs relais et de parcs relais de proximité			
2.D	Coordonner les services des différentes Autorités Organisatrices des Transports (A.O.T.)			
FICHE ACTION 3 : Améliorer les performances du réseau de transports collectifs existants				
3.A	Renforcer la hiérarchisation et la lisibilité du réseau de transports en commun urbain (T.C.U.)			
3.B	Améliorer les conditions de circulation des transports en commun urbains (T.C.U.) sur des axes prioritaires			
3.C	Expérimenter une diversification des énergies pour les transports collectifs			
3.D	Mettre en œuvre le schéma directeur d'accessibilité			
3.E	Poursuivre la démarche de suivi qualité			
3.F	Etudier les modalités de desserte des zones d'activité			
FICHE ACTION 4 : Adapter l'offre de transport collective à l'échelle péri-urbaine				
4.A	Etudier les liaisons à haut niveau de service			
4.B	Affirmer le service de transport à la demande			
4.C	Penser la mobilité à l'échelle du grand territoire			
II-AMENAGER UN TERRITOIRE MOINS CONSOMMATEUR EN ENERGIE ET MOINS DEPENDANT DE LA VOITURE PARTICULIERE				
FICHE ACTION 5 : Favoriser l'intensification urbaine le long des axes de transports collectifs structurants existants et futurs				
5.A	Organiser le stationnement privé dans les Plans Locaux d'Urbanisme (P.L.U.)			
5.B	Favoriser dans les Plans Locaux d'Urbanisme (P.L.U.) une urbanisation prioritaire le long des axes de transports collectifs structurants			
FICHE ACTION 6 : Promouvoir un aménagement du territoire favorisant la sobriété énergétique dans les déplacements				
6.A	Anticiper la cohérence entre l'aménagement du territoire et la desserte de transport en commun			
6.B	Prioriser les opérations de logement à programmer en fonction des critères d'accessibilité dans le cadre du Programme Local de l'Habitat (P.L.H.)			
6.C	Tendre vers une préservation raisonnée des emprises ferroviaires			
III-FAIRE EVOLUER LES COMPORTEMENTS				
FICHE ACTION 7 : Favoriser la pratique de nouvelles formes de mobilité				
7.A	Etudier les modes de transport innovants			
7.B	Développer une pratique collective du véhicule particulier			
7.C	Favoriser le développement de l'électromobilité			
FICHE ACTION 8 : Fédérer les acteurs autour d'une prise de conscience de l'environnement				
8.A	Eduquer, informer, sensibiliser, communiquer			
8.B	Développer les plans de mobilité			
IV-STRUCTURER UN MEILLEUR PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC				
FICHE ACTION 9 : Optimiser la place de la voiture sur la voirie et l'espace public urbain				
9.A	Mettre en place un système de gestion dynamique du trafic et d'aide aux déplacements			
9.B	Organiser la circulation sur la base d'une hiérarchisation du réseau viaire			
9.C	Coordonner les stratégies de stationnement			
FICHE ACTION 10 : Développer l'usage du vélo				
10.A	Poursuivre la politique d'aménagement cyclable			
10.B	Elaborer et déployer un plan de jalonnement des itinéraires cyclables			
10.C	Conforter le système de location des vélos			
10.D	Organiser le stationnement des vélos sur l'espace public			
FICHE ACTION 11 : Affirmer la place des modes doux sur l'espace public				
11.A	Définir une charte des bonnes pratiques visant à consolider la place du piéton dans l'espace public			
11.B	Améliorer la mobilité durable par une requalification des espaces publics et des grands axes d'agglomération			
V-FAVORISER UNE ORGANISATION DE LA CHAINE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PLUS RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT				
FICHE ACTION 12 : Organiser et rationaliser le transport de marchandises en ville				
12.A	Peréniser le groupe de travail Marchandises en Ville (G.T.M.V.)			
12.B	Mettre en place une charte des bonnes pratiques sur les livraisons de marchandises en ville			
12.C	Intégrer la problématique des livraisons de marchandises en ville en amont dans tous les projets urbains			
FICHE ACTION 13 : Renforcer l'attractivité logistique du territoire				
13.A	Réfléchir à une stratégie logistique			
13.B	Valoriser les alternatives au transport routier de marchandises			
VI-EVALUER ET SUIVRE LE P.D.U.				
FICHE ACTION 14 : Poursuivre l'amélioration des connaissances liées à la mobilité				
14.A	Réaliser une enquête ménages déplacements			
14.B	Poursuivre l'observation des déplacements sur La CREA (O.S.C.A.R.)			
14.C	Etablir un compte déplacement			
14.D	Effectuer une enquête cordon			
FICHE ACTION 15 : Suivre et évaluer le P.D.U.				
15.A	Mettre en place les instances de suivi et d'évaluation			
15.B	Evaluer le P.D.U.			

Incidences spécifiques des actions du PDU sur la biodiversité et les milieux naturels

La densité de population et d'infrastructures de transport sur le territoire exercent une pression sur les espaces naturels et créent des fragmentations de l'espace. La préservation et la reconquête de ces espaces naturels est donc un enjeu fort du territoire avec une priorité accordée à la trame verte et bleue ainsi qu'à la nature en ville.

Les actions du P.D.U. n'ont pas, dans l'ensemble, d'effet direct positif sur la biodiversité et les milieux naturels.

En impactant la biodiversité et les milieux naturels par destruction des zones d'habitat de la faune et de la flore et par effet de coupure entre ces zones, les grands projets d'infrastructures (Actions 1.A et 1.C), hors du tissu urbain, devront faire l'objet d'une attention particulière sur cette thématique.

En outre, une vigilance s'impose sur le développement du réseau de transport à haut niveau de service (Action 1.B), les aménagements aux abords des gares (Action 2.B), des parkings relais (Action 2.C) et des pistes cyclables (Action 10.A).

Ce ne sont cependant pas les projets les plus impactants, car, majoritairement situés en zone urbaine,

Ils devront néanmoins faire l'objet d'une vigilance appropriée au regard des enjeux qui pèsent sur le secteur de projet.

L'eau

		Vigilance	Neutre	Positive
I-COMPLÉTER ET ORGANISER LES RESEAUX DE DEPLACEMENTS				
FICHE ACTION 1 : Poursuivre le développement de infrastructures de déplacements				
1.A	Poursuivre l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire à l'échelle locale, régionale et nationale			
1.B	Développer et mailler le réseau de transport à haut niveau de service (T.H.N.S.)			
1.C	Achever la constitution du maillage routier de l'agglomération			
FICHE ACTION 2 : Favorier l'intermodalité				
2.A	Conforter les points de correspondance du réseau de transport en commun urbain (T.C.U.)			
2.B	Développer les fonctions d'échanges aux abords des gares			
2.C	Déployer un réseau de parcs relais et de parcs relais de proximité			
2.D	Coordonner les services des différentes Autorités Organisatrices des Transports (A.O.T.)			
FICHE ACTION 3 : Améliorer les performances du réseau de transports collectifs existants				
3.A	Renforcer la hiérarchisation et la lisibilité du réseau de transports en commun urbain (T.C.U.)			
3.B	Améliorer les conditions de circulation des transports en commun urbains (T.C.U.) sur des axes prioritaires			
3.C	Expérimenter une diversification des énergies pour les transports collectifs			
3.D	Mettre en œuvre le schéma directeur d'accessibilité			
3.E	Poursuivre la démarche de suivi qualité			
3.F	Etudier les modalités de desserte des zones d'activité			
FICHE ACTION 4 : Adapter l'offre de transport collective à l'échelle péri-urbaine				
4.A	Etudier les liaisons à haut niveau de service			
4.B	Affirmer le service de transport à la demande			
4.C	Penser la mobilité à l'échelle du grand territoire			
II-AMENAGER UN TERRITOIRE MOINS CONSOMMATEUR EN ENERGIE ET MOINS DEPENDANT DE LA VOITURE PARTICULIERE				
FICHE ACTION 5 : Favoriser l'intensification urbaine le long des axes de transports collectifs structurants existants et futurs				
5.A	Organiser le stationnement privé dans les Plans Locaux d'Urbanisme (P.L.U.)			
5.B	Favoriser dans les Plans Locaux d'Urbanisme (P.L.U.) une urbanisation prioritaire le long des axes de transports collectifs structurants			
FICHE ACTION 6 : Promouvoir un aménagement du territoire favorisant la sobriété énergétique dans les déplacements				
6.A	Anticiper la cohérence entre l'aménagement du territoire et la desserte de transport en commun			
6.B	Prioriser les opérations de logement à programmer en fonction des critères d'accessibilité dans le cadre du Programme Local de l'Habitat (P.L.H.)			
6.C	Tendre vers une préservation raisonnée des emprises ferroviaires			
III-FAIRE EVOLUER LES COMPORTEMENTS				
FICHE ACTION 7 : Favoriser la pratique de nouvelles formes de mobilité				
7.A	Etudier les modes de transport innovants			
7.B	Développer une pratique collective du véhicule particulier			
7.C	Favoriser le développement de l'électromobilité			
FICHE ACTION 8 : Fédérer les acteurs autour d'une prise de conscience de l'environnement				
8.A	Eduquer, informer, sensibiliser, communiquer			
8.B	Développer les plans de mobilité			
IV-STRUCTURER UN MEILLEUR PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC				
FICHE ACTION 9 : Optimiser la place de la voiture sur la voirie et l'espace public urbain				
9.A	Mettre en place un système de gestion dynamique du trafic et d'aide aux déplacements			
9.B	Organiser la circulation sur la base d'une hiérarchisation du réseau viaire			
9.C	Coordonner les stratégies de stationnement			
FICHE ACTION 10 : Développer l'usage du vélo				
10.A	Poursuivre la politique d'aménagement cyclable			
10.B	Elaborer et déployer un plan de jalonnement des itinéraires cyclables			
10.C	Conforter le système de location des vélos			
10.D	Organiser le stationnement des vélos sur l'espace public			
FICHE ACTION 11 : Affirmer la place des modes doux sur l'espace public				
11.A	Définir une charte des bonnes pratiques visant à consolider la place du piéton dans l'espace public			
11.B	Améliorer la mobilité durable par une requalification des espaces publics et des grands axes d'agglomération			
V-FAVORISER UNE ORGANISATION DE LA CHAINE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PLUS RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT				
FICHE ACTION 12 : Organiser et rationaliser le transport de marchandises en ville				
12.A	Peréniser le groupe de travail Marchandises en Ville (G.T.M.V.)			
12.B	Mettre en place une charte des bonnes pratiques sur les livraisons de marchandises en ville			
12.C	Intégrer la problématique des livraisons de marchandises en ville en amont dans tous les projets urbains			
FICHE ACTION 13 : Renforcer l'attractivité logistique du territoire				
13.A	Réfléchir à une stratégie logistique			
13.B	Valoriser les alternatives au transport routier de marchandises			
VI-EVALUER ET SUIVRE LE P.D.U.				
FICHE ACTION 14 : Poursuivre l'amélioration des connaissances liées à la mobilité				
14.A	Réaliser une enquête ménages déplacements			
14.B	Poursuivre l'observation des déplacements sur La CREA (O.S.C.A.R.)			
14.C	Etablir un compte déplacement			
14.D	Effectuer une enquête cordon			
FICHE ACTION 15 : Suivre et évaluer le P.D.U.				
15.A	Mettre en place les instances de suivi et d'évaluation			
15.B	Evaluer le P.D.U.			

Incidences spécifiques des actions du PDU sur l'eau

De nombreux captages d'alimentation en eau potable et de périmètre de protection associés sont localisés sur le territoire de la CREA. Dans le cas de projets situés dans un périmètre de protection, il sera nécessaire de prendre connaissance des protections réglementaires associés au captage afin d'éviter tout risque de pollution des eaux potables.

Par ailleurs, la création d'infrastructures de transport (Actions 1.A, 1.B, 1.C.), les aménagements aux abords des gares (Action 2.B), des parkings relais (Action 2.C) et des pistes cyclables (Action 10.A) imperméabilisent le sol et peuvent ainsi modifier le cycle d'évacuation de l'eau.

Cependant les projets de transport en commune, d'aménagements aux abords des gares et de pistes cyclables ne sont cependant pas les projets les plus impactant, car ils n'entraînent pas ou peu de nouvelles imperméabilisations des sols et sont essentiellement réalisés à partir d'infrastructures déjà existantes.

Le paysage et le patrimoine

		Vigilance	Neutre	Positive
I-COMPLÉTER ET ORGANISER LES RESEAUX DE DEPLACEMENTS				
FICHE ACTION 1 : Poursuivre le développement de infrastructures de déplacements				
1.A	Poursuivre l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire à l'échelle locale, régionale et nationale			
1.B	Développer et mailler le réseau de transport à haut niveau de service (T.H.N.S.)			
1.C	Achever la constitution du maillage routier de l'agglomération			
FICHE ACTION 2 : Favorier l'intermodalité				
2.A	Conforter les points de correspondance du réseau de transport en commun urbain (T.C.U.)			
2.B	Développer les fonctions d'échanges aux abords des gares			
2.C	Déployer un réseau de parcs relais et de parcs relais de proximité			
2.D	Coordonner les services des différentes Autorités Organisatrices des Transports (A.O.T.)			
FICHE ACTION 3 : Améliorer les performances du réseau de transports collectifs existants				
3.A	Renforcer la hiérarchisation et la lisibilité du réseau de transports en commun urbain (T.C.U.)			
3.B	Améliorer les conditions de circulation des transports en commun urbains (T.C.U.) sur des axes prioritaires			
3.C	Expérimenter une diversification des énergies pour les transports collectifs			
3.D	Mettre en œuvre le schéma directeur d'accessibilité			
3.E	Poursuivre la démarche de suivi qualité			
3.F	Etudier les modalités de desserte des zones d'activité			
FICHE ACTION 4 : Adapter l'offre de transport collective à l'échelle péri-urbaine				
4.A	Etudier les liaisons à haut niveau de service			
4.B	Affirmer le service de transport à la demande			
4.C	Penser la mobilité à l'échelle du grand territoire			
II-AMENAGER UN TERRITOIRE MOINS CONSOMMATEUR EN ENERGIE ET MOINS DEPENDANT DE LA VOITURE PARTICULIERE				
FICHE ACTION 5 : Favoriser l'intensification urbaine le long des axes de transports collectifs structurants existants et futurs				
5.A	Organiser le stationnement privé dans les Plans Locaux d'Urbanisme (P.L.U.)			
5.B	Favoriser dans les Plans Locaux d'Urbanisme (P.L.U.) une urbanisation prioritaire le long des axes de transports collectifs structurants			
FICHE ACTION 6 : Promouvoir un aménagement du territoire favorisant la sobriété énergétique dans les déplacements				
6.A	Anticiper la cohérence entre l'aménagement du territoire et la desserte de transport en commun			
6.B	Prioriser les opérations de logement à programmer en fonction des critères d'accessibilité dans le cadre du Programme Local de l'Habitat (P.L.H.)			
6.C	Tendre vers une préservation raisonnée des emprises ferroviaires			
III-FAIRE EVOLUER LES COMPORTEMENTS				
FICHE ACTION 7 : Favoriser la pratique de nouvelles formes de mobilité				
7.A	Etudier les modes de transport innovants			
7.B	Développer une pratique collective du véhicule particulier			
7.C	Favoriser le développement de l'électromobilité			
FICHE ACTION 8 : Fédérer les acteurs autour d'une prise de conscience de l'environnement				
8.A	Eduquer, informer, sensibiliser, communiquer			
8.B	Développer les plans de mobilité			
IV-STRUCTURER UN MEILLEUR PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC				
FICHE ACTION 9 : Optimiser la place de la voiture sur la voirie et l'espace public urbain				
9.A	Mettre en place un système de gestion dynamique du trafic et d'aide aux déplacements			
9.B	Organiser la circulation sur la base d'une hiérarchisation du réseau viaire			
9.C	Coordonner les stratégies de stationnement			
FICHE ACTION 10 : Développer l'usage du vélo				
10.A	Poursuivre la politique d'aménagement cyclable			
10.B	Elaborer et déployer un plan de jalonnement des itinéraires cyclables			
10.C	Conforter le système de location des vélos			
10.D	Organiser le stationnement des vélos sur l'espace public			
FICHE ACTION 11 : Affirmer la place des modes doux sur l'espace public				
11.A	Définir une charte des bonnes pratiques visant à consolider la place du piéton dans l'espace public			
11.B	Améliorer la mobilité durable par une requalification des espaces publics et des grands axes d'agglomération			
V-FAVORISER UNE ORGANISATION DE LA CHAINE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PLUS RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT				
FICHE ACTION 12 : Organiser et rationaliser le transport de marchandises en ville				
12.A	Peréniser le groupe de travail Marchandises en Ville (G.T.M.V.)			
12.B	Mettre en place une charte des bonnes pratiques sur les livraisons de marchandises en ville			
12.C	Intégrer la problématique des livraisons de marchandises en ville en amont dans tous les projets urbains			
FICHE ACTION 13 : Renforcer l'attractivité logistique du territoire				
13.A	Réfléchir à une stratégie logistique			
13.B	Valoriser les alternatives au transport routier de marchandises			
VI-EVALUER ET SUIVRE LE P.D.U.				
FICHE ACTION 14 : Poursuivre l'amélioration des connaissances liées à la mobilité				
14.A	Réaliser une enquête ménages déplacements			
14.B	Poursuivre l'observation des déplacements sur La CREA (O.S.C.A.R.)			
14.C	Etablir un compte déplacement			
14.D	Effectuer une enquête cordon			
FICHE ACTION 15 : Suivre et évaluer le P.D.U.				
15.A	Mettre en place les instances de suivi et d'évaluation			
15.B	Evaluer le P.D.U.			

Incidences spécifiques des actions du PDU sur le paysage et le patrimoine

En permettant de réduire les émissions atmosphériques liées au gaz d'échappement par une diminution de la part de transports individuels motorisés et la meilleure organisation des flux routiers, le P.D.U. concourt ainsi à réduire le noircissement des façades.

Le développement d'un réseau de transport à haut niveau de service (Action 1.A) permet par ailleurs de porter une dynamique de reconfiguration et de requalification des espaces urbains concourant ainsi à l'embellissement et à l'attractivité des villes.

En outre, les fiches action 9, 10 et 11, en favorisant un meilleur partage de l'espace public au profit des modes doux, permettront de rendre la ville plus apaisée.

Les risques majeurs

		Vigilance	Neutre	Positive
I-COMPLÉTER ET ORGANISER LES RESEAUX DE DEPLACEMENTS				
FICHE ACTION 1 : Poursuivre le développement de infrastructures de déplacements				
1.A	Poursuivre l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire à l'échelle locale, régionale et nationale			
1.B	Développer et mailler le réseau de transport à haut niveau de service (T.H.N.S.)			
1.C	Achever la constitution du maillage routier de l'agglomération			
FICHE ACTION 2 : Favorier l'intermodalité				
2.A	Conforter les points de correspondance du réseau de transport en commun urbain (T.C.U.)			
2.B	Développer les fonctions d'échanges aux abords des gares			
2.C	Déployer un réseau de parcs relais et de parcs relais de proximité			
2.D	Coordonner les services des différentes Autorités Organisatrices des Transports (A.O.T.)			
FICHE ACTION 3 : Améliorer les performances du réseau de transports collectifs existants				
3.A	Renforcer la hiérarchisation et la lisibilité du réseau de transports en commun urbain (T.C.U.)			
3.B	Améliorer les conditions de circulation des transports en commun urbains (T.C.U.) sur des axes prioritaires			
3.C	Expérimenter une diversification des énergies pour les transports collectifs			
3.D	Mettre en œuvre le schéma directeur d'accessibilité			
3.E	Poursuivre la démarche de suivi qualité			
3.F	Etudier les modalités de desserte des zones d'activité			
FICHE ACTION 4 : Adapter l'offre de transport collective à l'échelle péri-urbaine				
4.A	Etudier les liaisons à haut niveau de service			
4.B	Affirmer le service de transport à la demande			
4.C	Penser la mobilité à l'échelle du grand territoire			
II-AMENAGER UN TERRITOIRE MOINS CONSOMMATEUR EN ENERGIE ET MOINS DEPENDANT DE LA VOITURE PARTICULIERE				
FICHE ACTION 5 : Favoriser l'intensification urbaine le long des axes de transports collectifs structurants existants et futurs				
5.A	Organiser le stationnement privé dans les Plans Locaux d'Urbanisme (P.L.U.)			
5.B	Favoriser dans les Plans Locaux d'Urbanisme (P.L.U.) une urbanisation prioritaire le long des axes de transports collectifs structurants			
FICHE ACTION 6 : Promouvoir un aménagement du territoire favorisant la sobriété énergétique dans les déplacements				
6.A	Anticiper la cohérence entre l'aménagement du territoire et la desserte de transport en commun			
6.B	Prioriser les opérations de logement à programmer en fonction des critères d'accessibilité dans le cadre du Programme Local de l'Habitat (P.L.H.)			
6.C	Tendre vers une préservation raisonnée des emprises ferroviaires			
III-FAIRE EVOLUER LES COMPORTEMENTS				
FICHE ACTION 7 : Favoriser la pratique de nouvelles formes de mobilité				
7.A	Etudier les modes de transport innovants			
7.B	Développer une pratique collective du véhicule particulier			
7.C	Favoriser le développement de l'électromobilité			
FICHE ACTION 8 : Fédérer les acteurs autour d'une prise de conscience de l'environnement				
8.A	Eduquer, informer, sensibiliser, communiquer			
8.B	Développer les plans de mobilité			
IV-STRUCTURER UN MEILLEUR PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC				
FICHE ACTION 9 : Optimiser la place de la voiture sur la voirie et l'espace public urbain				
9.A	Mettre en place un système de gestion dynamique du trafic et d'aide aux déplacements			
9.B	Organiser la circulation sur la base d'une hiérarchisation du réseau viaire			
9.C	Coordonner les stratégies de stationnement			
FICHE ACTION 10 : Développer l'usage du vélo				
10.A	Poursuivre la politique d'aménagement cyclable			
10.B	Elaborer et déployer un plan de jalonnement des itinéraires cyclables			
10.C	Conforter le système de location des vélos			
10.D	Organiser le stationnement des vélos sur l'espace public			
FICHE ACTION 11 : Affirmer la place des modes doux sur l'espace public				
11.A	Définir une charte des bonnes pratiques visant à consolider la place du piéton dans l'espace public			
11.B	Améliorer la mobilité durable par une requalification des espaces publics et des grands axes d'agglomération			
V-FAVORISER UNE ORGANISATION DE LA CHAINE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PLUS RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT				
FICHE ACTION 12 : Organiser et rationaliser le transport de marchandises en ville				
12.A	Peréniser le groupe de travail Marchandises en Ville (G.T.M.V.)			
12.B	Mettre en place une charte des bonnes pratiques sur les livraisons de marchandises en ville			
12.C	Intégrer la problématique des livraisons de marchandises en ville en amont dans tous les projets urbains			
FICHE ACTION 13 : Renforcer l'attractivité logistique du territoire				
13.A	Réfléchir à une stratégie logistique			
13.B	Valoriser les alternatives au transport routier de marchandises			
VI-EVALUER ET SUIVRE LE P.D.U.				
FICHE ACTION 14 : Poursuivre l'amélioration des connaissances liées à la mobilité				
14.A	Réaliser une enquête ménages déplacements			
14.B	Poursuivre l'observation des déplacements sur La CREA (O.S.C.A.R.)			
14.C	Etablir un compte déplacement			
14.D	Effectuer une enquête cordon			
FICHE ACTION 15 : Suivre et évaluer le P.D.U.				
15.A	Mettre en place les instances de suivi et d'évaluation			
15.B	Evaluer le P.D.U.			

Incidences spécifiques des actions du PDU sur les risques

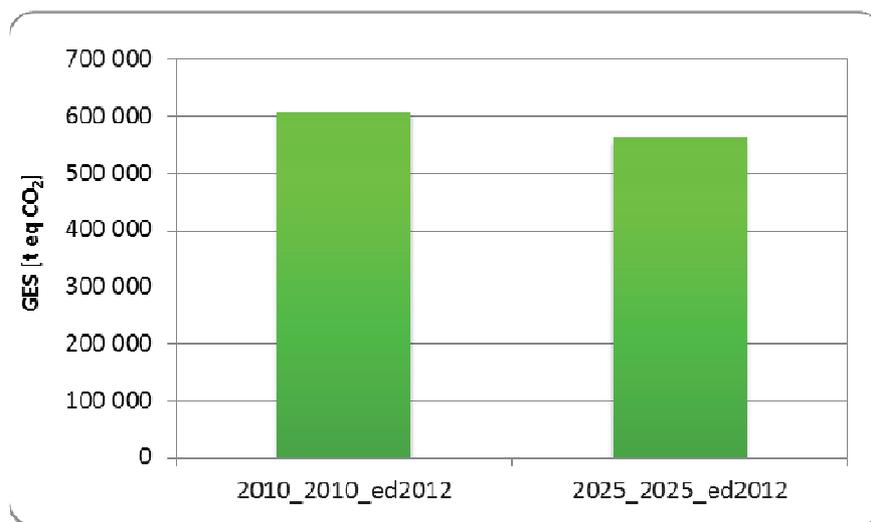
Les aménagements prévus dans le cadre du P.D.U. intégreront, dès leur conception les problématiques et contraintes liés aux risques en général.

Cependant les nouvelles infrastructures sont soumises à l'élaboration d'études d'impact qui vérifieront notamment la bonne prise en compte de ces risques.

8.2 L'EVALUATION QUANTITATIVE

Les résultats

Résultats pour les gaz à effet de serre (GES)



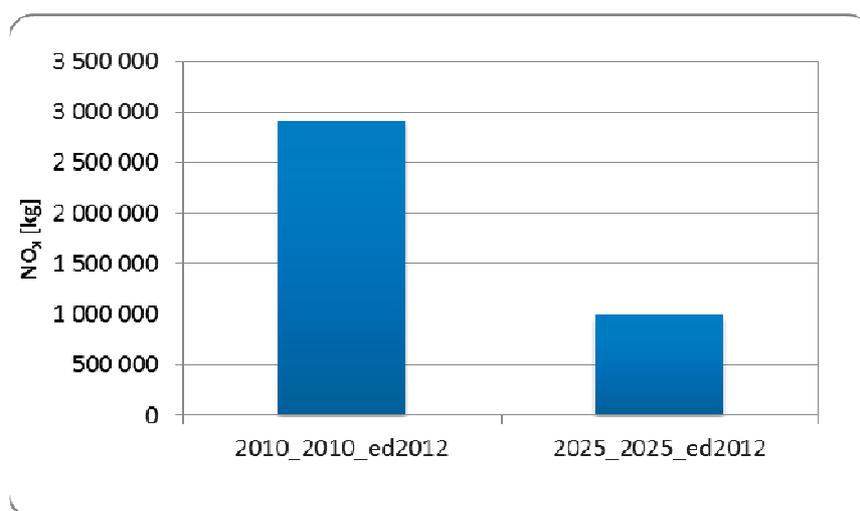
Evolution des émissions de GES entre 2010 et 2025 (avec actions PDU) – source : Air Normand

Légende :

- 2010_2010_ed2012 = trafic 2010-parc roulant 2010-édition 2012
- 2025_2025_ed2012 = trafic 2025-parc roulant 2025-édition 2025

Les émissions de gaz à effet de serre diminuent de 8% entre 2010 et 2025 avec les projets structurants et les actions du PDU, et en intégrant les évolutions du parc automobile.

Résultats pour les oxydes d'azote (NO_x)



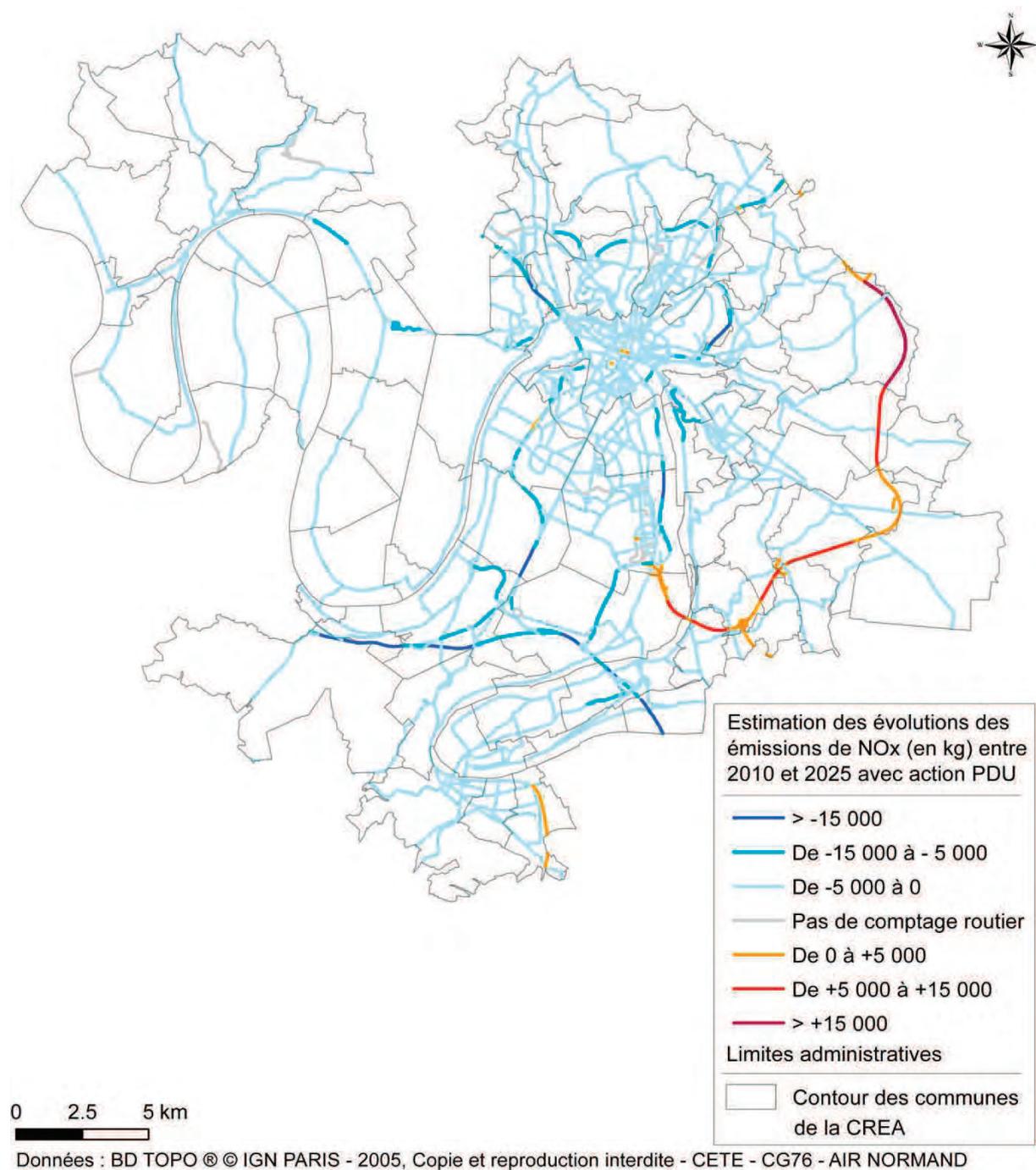
Evolution des émissions de NO_x entre 2010 et 2025 (avec actions PDU) – source : Air Normand

Légende :

- 2010_2010_ed2012 = trafic 2010-parc roulant 2010-édition 2012
- 2025_2025_ed2012 = trafic 2025-parc roulant 2025-édition 2025

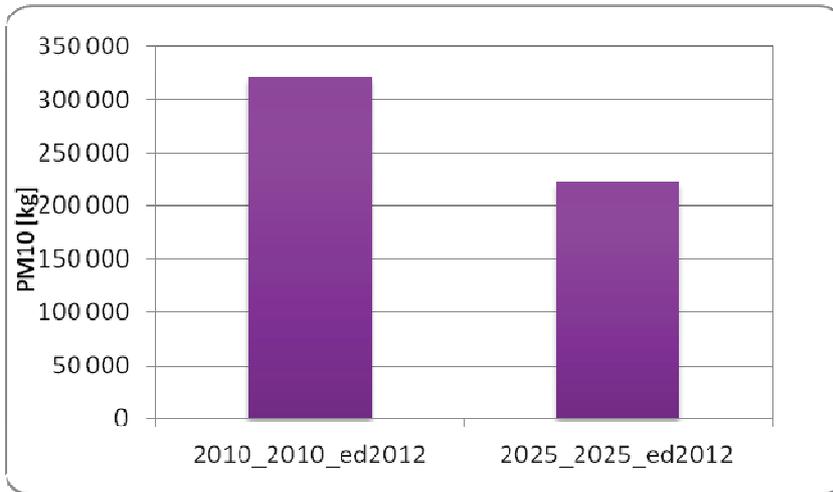
Les émissions d'oxydes d'azote diminuent de 66% entre 2010 et 2025 avec les projets structurants et les actions du PDU, et en intégrant l'évolution du parc automobile.

A titre d'illustration, la cartographie ci-dessous représente les évolutions des émissions des NO_x par tronçon routier sur le territoire de la CREA.



Estimation des évolutions des émissions de NO_x entre 2010 et 2025 (source : Air Normand)

Résultats pour les particules en suspension (PM10)

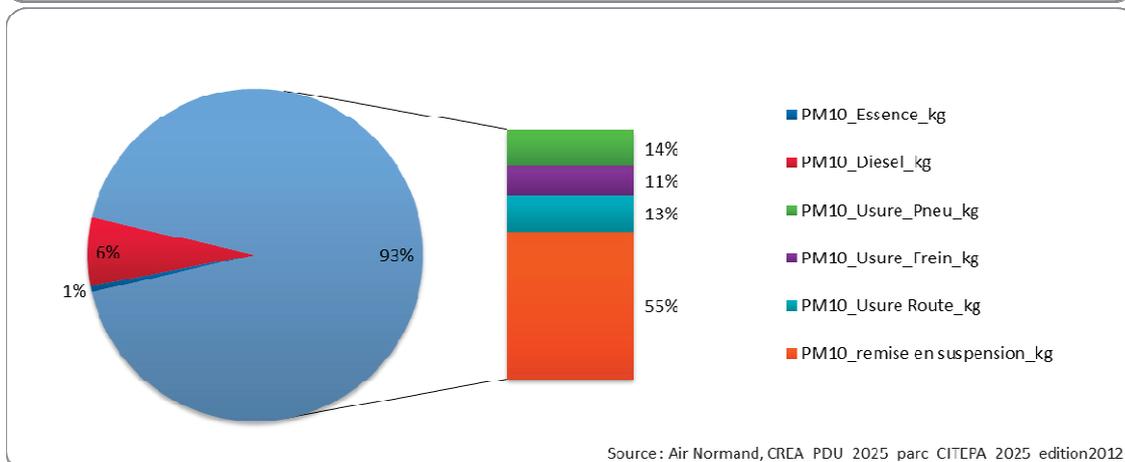
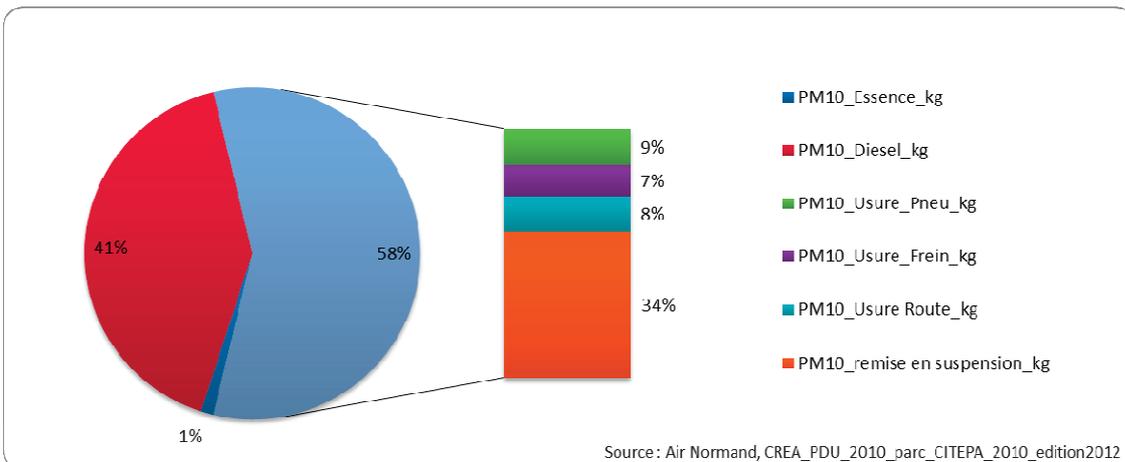


Evolution des émissions de NOx entre 2010 et 2025 (avec actions PDU) – source : Air Normand

Légende :

- 2010_2010_ed2012 = trafic 2010-parc roulant 2010-édition 2012
- 2025_2025_ed2012 = trafic 2025-parc roulant 2025-édition 2025

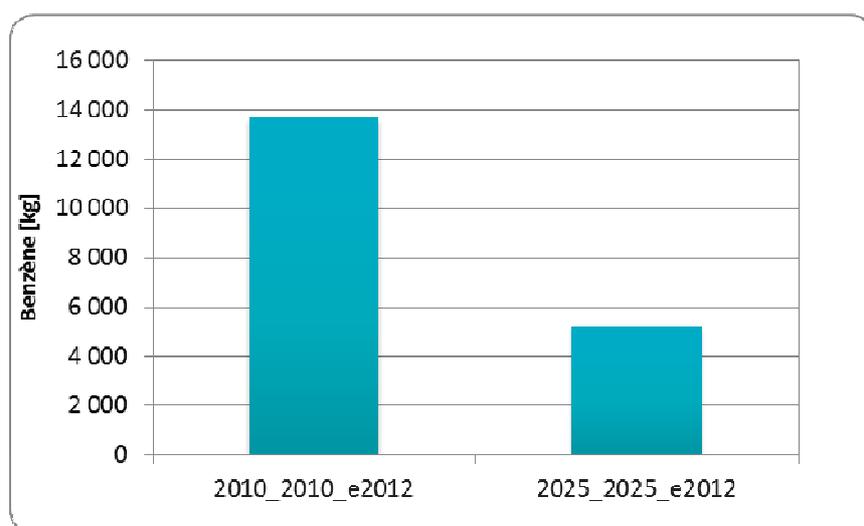
Les émissions de particules (PM10) diminuent de 31% entre 2010 et 2025 avec les projets structurants et les actions du PDU, et en intégrant les évolutions du parc automobile.



Evolution de la composition des PM10 entre 2010 et 2025 (avec actions PDU) – source : Air Normand

La composition des particules PM10 issues du transport routier évoluent fortement entre 2010 et 2025. En 2010, les particules émises hors combustion (usures pneu frein, route et remise en suspension) représentent 58% de la masse totale de PM10. En 2025, cette part hors combustion représenterait 93% des émissions totales de PM10, dont plus de la moitié pouvant provenir de la remise en suspension. Les émissions de particules issues de la combustion des carburants diminueraient notamment avec la généralisation des filtres à particules sur les nouvelles normes de véhicules.

Résultats pour le benzène



Evolution des émissions de NOx entre 2010 et 2025 (avec actions PDU) – source : Air Normand

Légende :

- 2010_2010_ed2012 = trafic 2010-parc roulant 2010-édition 2012
- 2025_2025_ed2012 = trafic 2025-parc roulant 2025-édition 2025

Les émissions de benzène diminuent de 62% entre 2010 et 2025 avec les projets structurants et les actions du PDU, et en intégrant les évolutions du parc automobile.

Conclusions et perspectives

La qualité des résultats présentés dans cette partie repose fortement sur deux sources de données :

- Les données de trafic automobile, elles-mêmes dépendantes du choix des actions PDU retenues,
- Les données du parc prospectif national statique et roulant du CITEPA.

En résumé, avec les hypothèses posées, les effets conjoints des projets structurants d'agglomération, des actions PDU et de l'évolution du parc technologique national induiraient des baisses d'émission variables suivant les polluants et GES.

L'évaluation quantitative, à travers cette analyse, présente des résultats non exhaustifs.

La poursuite de cette démarche consistera à analyser, au travers des grilles élaborées, les actions mises en œuvre dans le cadre du PDU,

Cette étape complémentaire permettra d'évaluer les impacts complets de ces actions avant et après leur mise en œuvre, notamment en matière de qualité de l'air (concentrations) et d'exposition.

8.3 EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000

Le réseau Natura 2000 est un réseau de sites écologiques européens lancé en 1992. Il a le double objectif de préserver la diversité biologique et de valoriser les territoires.

Chacun des projets, dès les études de faisabilité ou lorsqu'ils entreront en phase opérationnelle, devra faire l'objet d'une étude d'impact, afin de valider à une échelle plus fine les relevés d'incidences sur les sites Natura 2000.

Avec la précaution relative aux incertitudes qui pèsent sur la concrétisation des projets d'infrastructures et d'aménagement, une première lecture générale nous permet néanmoins d'identifier des actions qui sont susceptibles d'avoir des incidences sur les sites Natura 2000.

		Point de vigilance NATURA 2000
1.A	Poursuivre l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire à l'échelle locale, régionale et nationale	
1.B	Développer et mailler le réseau de transport à haut niveau de service (T.H.N.S.)	
1.C	Achever la constitution du maillage routier de l'agglomération	
2.A	Conforter les points de correspondance du réseau de transport en commun urbain (T.C.U.)	
2.B	Développer les fonctions d'échanges aux abords des gares	
2.C	Déployer un réseau de parcs relais et de parcs relais de proximité	
2.D	Coordonner les services des différentes Autorités Organisatrices des Transports (A.O.T.)	
3.A	Renforcer la hiérachisation et la lisibilité du réseau de transports en commun urbain (T.C.U.)	
3.B	Améliorer les conditions de circulation des transports en commun urbains (T.C.U.) sur des axes prioritaires	
3.C	Expérimenter une diversification des énergies pour les transports collectifs	
3.D	Mettre en œuvre le schéma directeur d'accessibilité	
3.E	Poursuivre la démarche de suivi qualité	
3.F	Etudier les modalités de desserte des zones d'activité	
4.A	Etudier les liaisons à haut niveau de service	
4.B	Affirmer le service de transport à la demande	
4.C	Penser la mobilité à l'échelle du grand territoire	
5.A	Organiser le stationnement privé dans les Plans Locaux d'Urbanisme (P.L.U.)	
5.B	Favoriser dans les Plans Locaux d'Urbanisme (P.L.U.) une urbanisation prioritaire le long des axes de transports collectifs structurants	
6.A	Anticiper la cohérence entre l'aménagement du territoire et la desserte de transport en commun	
6.B	Prioriser les opérations de logement à programmer en fonction des critères d'accessibilité dans le cadre du Programme Local de l'Habitat (P.L.H.)	
6.C	Tendre vers une préservation raisonnée des emprises ferroviaires	
7.A	Etudier les modes de transport innovants	
7.B	Développer une pratique collective du véhicule particulier	
7.C	Favoriser le développement de l'électromobilité	
8.A	Eduquer, informer, sensibiliser, communiquer	
8.B	Développer les plans de mobilité	
9.A	Mettre en place un système de gestion dynamique du trafic et d'aide aux déplacements	
9.B	Organiser la circulation sur la base d'une hiérachisation du réseau viaire	
9.C	Coordonner les stratégies de stationnement	
10.A	Poursuivre la politique d'aménagement cyclable	
10.B	Elaborer et déployer un plan de jalonnement des itinéraires cyclables	
10.C	Conforter le système de location des vélos	
10.D	Organiser le stationnement des vélos sur l'espace public	
11.A	Définir une charte des bonnes pratiques visant à consolider la place du piéton dans l'espace public	
11.B	Améliorer la mobilité durable par une requalification des espaces publics et des grands axes d'agglomération	
12.A	Peréniser le groupe de travail Marchandises en Ville (G.T.M.V.)	
12.B	Mettre en place une charte des bonnes pratiques sur les livraisons de marchandises en ville	
12.C	Intégrer la problématique des livraisons de marchandises en ville en amont dans tous les projets urbains	
13.A	Réfléchir à une stratégie logistique	
13.B	Valoriser les alternatives au transport routier de marchandises	
14.A	Réaliser une enquête ménages déplacements	
14.B	Poursuivre l'observation des déplacements sur La CREA (O.S.C.A.R.)	
14.C	Etablir un compte déplacement	
14.D	Effectuer une enquête cordon	
15.A	Mettre en place les instances de suivi et d'évaluation	
15.B	Evaluer le P.D.U.	

9 Indicateurs de suivi environnemental

Afin d'appréhender les impacts des actions sur l'environnement, le P.D.U. fera l'objet d'un suivi régulier autour d'indicateurs, en lien avec les différents partenaires.

Ces indicateurs pourront évoluer au gré du suivi de la mise en œuvre du P.D.U. et être croisé avec les indicateurs de suivi des fiches actions.

LA QUALITE DE L'AIR ET SES IMPACTS SUR LA SANTE

- Estimation des émissions de PM 10, NOx et benzène issus du transport
- Mesures ponctuelles de la qualité de l'air consécutivement à la mise en service de nouvelles infrastructures
- Pourcentage de la population exposé au dépassement des valeurs limites

LES EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE (G.E.S.) ET LA CONSOMMATION ENERGETIQUE

- Estimation des émissions de CO₂ issue des transports
- Niveau de la consommation énergétique liée au secteur des transports

LE BRUIT

- Nombre de km de voies classées par catégories
- Nombre de points noirs du bruit
- Enquête de gêne
- Suivi de l'efficacité des mesures de résorption du bruit

LA CONSOMMATION D'ESPACE

- Rapport entre la surface artificialisée par les infrastructures de transport et le espaces naturels (en %)
- Rapport entre la surface artificialisée par les infrastructures de transport et les espaces agricoles (en %)
- Pourcentage de surfaces occupées par les infrastructures de transport par mode de déplacements

LA BIODIVERSITE ET LE MILIEU NATUREL

- Surface naturelle consommée par la création d'infrastructures
- Surface naturelle reconstituée par la création d'infrastructures
- Suivi d'espèces faunistiques ou floristiques indicatrices

L'EAU

- Suivi de la qualité des eaux de surface ou des eaux souterraines
- Evolution de l'artificialisation des sols

LE PAYSAGE ET LE PATRIMOINE

- Suivi photographique des abords des monuments
- Evolution de l'ambiance acoustique
- Evolution de l'exposition aux particules d'échappement
- Fréquentation des monuments

LES RISQUES MAJEURS

- Linéaire de voies exposées à un risque naturel
- Linéaire de voies situées en périmètre SEVESO
- Nombre d'habitants dans un périmètre de 400m autour des linéaires de transports de matières dangereuses

10 Mesures compensatoires

L'évaluation des impacts de la mise en œuvre des actions du P.D.U. a soulevé plusieurs points de vigilance. Aussi, pour chacun de ces points de vigilance, des mesures compensatoires sont identifiées renvoyant à des mesures générales et/ou à des actions inscrites dans le plan d'action du P.D.U.

La qualité de l'air et ses impacts sur la santé / Les émissions de gaz à effets de serre (G.E.S.) et la consommation énergétique

		Vigilance	Neutre	Positive
I-COMPLETER ET ORGANISER LES RESEAUX DE DEPLACEMENTS				
FICHE ACTION 1 : Poursuivre le développement de infrastructures de déplacements				
1.C	Achever la constitution du maillage routier de l'agglomération			

Il convient donc, en accompagnement des projets d'infrastructures routières identifiées dans le cadre du P.D.U., d'anticiper les évolutions sur le fonctionnement du système routier dans son ensemble et de préparer en conséquence les aménagements à venir pour requalifier et apaiser les circulations routières.

IV-STRUCTURER UN MEILLEUR PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC				
FICHE ACTION 9 : Optimiser la place de la voiture sur la voirie et l'espace public urbain				
9.B	Organiser la circulation sur la base d'une hiérarchisation du réseau viaire			

Le bruit

		Vigilance	Neutre	Positive
I-COMPLETER ET ORGANISER LES RESEAUX DE DEPLACEMENTS				
FICHE ACTION 1 : Poursuivre le développement de infrastructures de déplacements				
1.C	Achever la constitution du maillage routier de l'agglomération			
IV-STRUCTURER UN MEILLEUR PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC				
FICHE ACTION 9 : Optimiser la place de la voiture sur la voirie et l'espace public urbain				
9.B	Organiser la circulation sur la base d'une hiérarchisation du réseau viaire			

-Aussi, seules des actions localisées et fortes engendreront une baisse significative du bruit sur certains axes qu'il conviendra d'anticiper, d'apprécier et d'atténuer, le cas échéant, en conjuguant les efforts dans plusieurs directions : dispositifs anti-bruit, revêtement des chaussées, qualité des infrastructures de transports collectifs et des véhicules...

-Le PPBE est un recueil d'actions menées ou à mener pour améliorer l'environnement sonore de la CREA. Ces actions ont été préconisées par les propriétaires ou gestionnaires d'infrastructures bruyantes. Bien que ce recueil ait été établi en concertation avec de nombreux acteurs, il ne peut être considéré comme exhaustif et sera complété lors de la prochaine mise à jour du PPBE.

La consommation d'espace

		Vigilance	Neutre	Positive
I-COMPLETER ET ORGANISER LES RESEAUX DE DEPLACEMENTS				
FICHE ACTION 1 : Poursuivre le développement de infrastructures de déplacements				
1.A	Poursuivre l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire à l'échelle locale, régionale et nationale			
1.C	Achever la constitution du maillage routier de l'agglomération			
FICHE ACTION 2 : Favorier l'intermodalité				
2.B	Développer les fonctions d'échanges aux abords des gares			
2.C	Déployer un réseau de parcs relais et de parcs relais de proximité			

-Il s'agit dans le cadre de développement de nouvelles infrastructures de minimiser la consommation d'espace et d'utiliser en priorité les espaces déjà artificialisés.

-En favorisant le report modal par un développement de points d'échanges autour des gares et des lignes de transports en commun structurantes, ces actions peuvent encourager une certaine forme de périurbanisation sur des territoires limitrophes par un rayonnement renforcé de l'attractivité des transports collectifs.

I-COMPLETER ET ORGANISER LES RESEAUX DE DEPLACEMENTS					
FICHE ACTION 4 : Adapter l'offre de transport collective à l'échelle péri-urbaine					
4.C	Penser la mobilité à l'échelle du grand territoire				

La biodiversité et les milieux naturels / L'eau

		Vigilance	Neutre	Positive	
I-COMPLETER ET ORGANISER LES RESEAUX DE DEPLACEMENTS					
FICHE ACTION 1 : Poursuivre le développement de infrastructures de déplacements					
1.A	Poursuivre l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire à l'échelle locale, régionale et nationale				
1.C	Achever la constitution du maillage routier de l'agglomération				
FICHE ACTION 2 : Favorier l'intermodalité					
2.B	Développer les fonctions d'échanges aux abords des gares				
2.C	Déployer un réseau de parcs relais et de parcs relais de proximité				
FICHE ACTION 10 : Développer l'usage du vélo					
10.A	Poursuivre la politique d'aménagement cyclable				

-Il s'agit d'éviter les effets de coupure néfastes pour la biodiversité et les pratiques agricoles, ou les réduire en préservant les continuités naturelles.

Le paysage et le patrimoine

		Vigilance	Neutre	Positive	
I-COMPLETER ET ORGANISER LES RESEAUX DE DEPLACEMENTS					
FICHE ACTION 1 : Poursuivre le développement de infrastructures de déplacements					
1.C	Achever la constitution du maillage routier de l'agglomération				

-Prise en compte de la problématique de l'insertion paysagère dans le cadre d'aménagements d'infrastructures.

Les risques majeurs

		Vigilance	Neutre	Positive	
I-COMPLETER ET ORGANISER LES RESEAUX DE DEPLACEMENTS					
FICHE ACTION 1 : Poursuivre le développement de infrastructures de déplacements					
1.A	Poursuivre l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire à l'échelle locale, régionale et nationale				
1.B	Développer et mailler le réseau de transport à haut niveau de service (T.H.N.S.)				

-Eviter le développement d'infrastructures routières et la construction en zone à risques naturels ou technologique.

11 Résumé non technique

La qualité de l'air et ses impacts sur la santé

L'agglomération rouennaise présente une configuration topographique et microclimatique spécifique liée notamment à l'encaissement de la vallée de la Seine. Cette configuration a pour conséquence, et notamment dans le cœur de l'agglomération, d'accentuer la dégradation de la qualité de l'air liée au trafic routier, principal facteur de pollution atmosphérique. Ce constat explique en partie les dépassements réguliers de valeur limite en proximité de trafic pour le NO₂, comme le souligne l'analyse de l'état initial de l'environnement. Les dépassements de seuls réglementaires de manière générale pourraient ainsi faire peser un risque de contentieux avec les normes fixées par l'Union Européenne.

Sur la base du dispositif de mesures et de surveillance en place avec l'association Air Normand, il est nécessaire de noter une légère amélioration globale de la qualité de l'air sur l'agglomération rouennaise, en particulier corrélée au changement du paysage routier rouennais depuis 2008 et aux nouvelles normes de parc automobile enclenchées il y a de cela quelques années.

Un travail important reste cependant à mener afin d'offrir aux habitants de la CREA un meilleur cadre de vie et de pouvoir réduire au maximum les impacts sur leur santé. C'est bien l'atteinte de cet objectif qu'ambitionne le plan d'actions du Plan de Déplacements Urbains de la CREA à travers des actions volontaristes telles que le développement et le maillage du réseau de transport à haut niveau de service pour générer un report modal fort depuis les véhicules motorisés individuels, l'organisation du stationnement privé dans les plans locaux d'urbanisme, l'affirmation de la place des modes doux sur l'espace public, via la diversification des énergies plus propres pour les transports collectifs ou encore via la rationalisation du transport de marchandises en ville.

En cohérence avec les objectifs de réduction des émissions atmosphériques déjà définis par les autres documents de planification (PPA et SRCAE notamment), les actions du P.D.U. devraient nettement améliorer à termes la qualité de l'air et favoriser une forte réduction des polluants atmosphériques.

Les émissions de gaz à effets de serre (G.E.S.) et la consommation énergétique

En termes de GES et de consommation énergétique, il peut être mis en lumière un constat équivalent à celui évoqué dans la thématique environnementale précédente : la qualité de l'air et ses impacts sur la santé. Par ailleurs, ces deux thématiques sont tout particulièrement interdépendantes.

Force est de constater le même phénomène lié au trafic routier qui joue un rôle important dans la consommation énergétique et les émissions de GES.

Via la mise en application de son programme d'actions du PDU, la CREA se veut très volontariste pour tendre vers une diminution du trafic automobile à l'échéance du PDU, et ainsi réduire les consommations d'énergie d'une part (anticipation de la hausse du prix du pétrole), et réduire significativement les émissions des GeS d'autre part.

La collectivité se donnera les moyens de remplir ces objectifs, notamment par le biais du développement d'alternatives qui permettront à un nombre croissant d'habitants ou d'actifs de se déplacer autrement qu'en voiture (actions en faveur des piétons, vélos, transports en commun : report modal important ...), mais aussi par une meilleure coordination du transport de marchandises en ville par exemple. Enfin par l'acquisition de véhicules peu énergivores (ou « propres » de manière générale), notamment dans le parc des transports en commun.

Le bruit

L'état initial de l'environnement souligne une situation sensiblement équivalente à celle observée dans des agglomérations de même proportion que la CREA.

Le trafic routier constitue la principale source de nuisance, les nuisances sonores sont logiquement recensées sur les grands axes de communication, qui supportent le plus fort trafic.

Une cartographie du bruit a été réalisée en 2010. Elle constitue un point de référence (point 0) qui servira de base à l'évaluation, à mi-parcours, du rôle du PDU sur la réduction du niveau sonore global.

Les objectifs du PDU en termes notamment de report modal de la voiture individuelle vers les autres modes devraient contribuer à l'amélioration globale du niveau sonore sur la CREA, par exemple via des actions en faveur de la fluidification des trafics et en lien avec la hiérarchisation du réseau viaire.

De plus, la mise en œuvre des mesures du plan de prévention du bruit dans l'environnement à l'échelle de la Communauté d'agglomération, en partenariat avec les gestionnaires de réseaux (routiers et ferrés) permettra d'agir sur les niveaux de bruits excessifs et les zones calmes à protéger.

Néanmoins, la mise en place de projets en matière de maillage du réseau routier ou d'infrastructures de transport en commun pouvant générer d'éventuelles nuisances sonores supplémentaires, et, compte tenu du faible impact sur le bruit d'une réduction de flux motorisés, il est raisonnable de conclure que l'impact du PDU sur les nuisances liées au bruit sera neutre à échéance du PDU.

La consommation d'espace

Si la cohérence entre Urbanisme et Déplacements fait l'objet d'analyses, de mesures, et de suivi, force est de constater que la périurbanisation de l'agglomération perdure depuis plusieurs décennies. Ce phénomène difficile à enrayer, conduit à une consommation d'espace qui met notamment sous pression les terres agricoles ; ce constat étant par ailleurs également observé dans la plupart des agglomérations de même dimension que la CREA.

Cependant, la politique d'urbanisme enclenchée depuis plusieurs années favorisant ce principe fondateur de densification urbaine, on observe un début de densification dans le cœur d'agglomération, notamment perceptible via les nombreux projets d'habitat ayant vu récemment le jour. (Carré pasteur, quartier Luciline,...)

Maîtriser l'étalement urbain et conforter la densification urbaine en particulier le long des axes de transports en commun structurants constituent deux objectifs phares pour la collectivité, qui pourront être remplis par la mise en cohérence des différentes stratégies de déplacement, d'habitat, etc sur le territoire.

Le programme d'actions du PDU de la CREA a, à ce titre, pour ambition d'impacter favorablement cette articulation entre urbanisme et déplacements, notamment par l'anticipation de la cohérence entre l'aménagement du territoire et la desserte de transport en commun, la priorisation des opérations de logement à programmer en fonction des critères d'accessibilité dans le cadre du Programme Local de l'Habitat (P.L.H.)

La périurbanisation continuant à progresser cependant et notamment dans les zones plus rurales de l'agglomération, un travail important restera à mener dans les prochaines décennies afin de tendre vers un impact environnemental positif stable sur l'organisation globale du territoire.

La biodiversité et les milieux naturels

Le territoire de la CREA bénéficie d'un contexte géographique et géologique qui a favorisé le développement de milieux naturels diversifiés et remarquables. Ces espaces et milieux naturels ont fortement évolué avec les profondes modifications apportés par l'occupation humaine, mais la nature est toujours très présente au sein du territoire. Cette situation ne devrait pas être altérée par les actions du P.D.U.

Le développement de nouvelles infrastructures de transport et l'aménagement de points d'échanges devront faire l'objet d'une attention particulière, au regard des enjeux qui pèsent sur les secteurs de projet afin d'éviter les effets de coupure néfastes pour la biodiversité et les pratiques agricoles, ou les réduire en préservant les continuités naturelles.

L'eau

La gestion des eaux pluviales et de ruissellement est particulièrement importante en milieu urbain et périurbain. En effet, l'imperméabilisation des sols surcharge les réseaux lors d'événements pluviaux et aggrave les risques d'inondation en raison d'une réduction considérable d'infiltration dans les sols et d'une augmentation des débits. La création de nouvelles infrastructures de transport et l'aménagement de points d'échanges, en imperméabilisant des surfaces, sont ainsi susceptibles de modifier le cycle d'évacuation des eaux. Il s'agira donc de proposer des mesures pour limiter, réduire ou compenser les effets négatifs de l'aménagement.

Le paysage et le patrimoine

Le territoire de la CREA est marqué par l'importance et l'omniprésence de l'axe Seine, autour duquel les grands paysages emblématiques, aussi bien naturel qu'agricoles, urbains, industriels ou portuaires se sont construits et ont évolué.

En permettant de réduire les émissions atmosphériques liées au gaz à effet de serre et la dépendance au véhicule particulier, le P.D.U. concourt à réduire la détérioration du patrimoine et porte une dynamique de reconfiguration des espaces urbains pour accélérer l'embellissement de la ville. Cependant, par l'aménagement de grandes infrastructures susceptibles de marquer le territoire, il convient de prendre en compte l'insertion paysagère dans le cadre des projets.

Les risques majeurs

Le territoire de la CREA est soumis à des risques naturels et technologiques. Il est par ailleurs traversé par des transports de marchandises dangereuses répartis selon différents modes (Transport routier / Transport fluvial / Transport ferroviaire / Transport par canalisation).

Considérant la nature et la localisation des projets, le P.D.U. n'accroît ces risques. Néanmoins, une attention particulière devra être portée sur les projets d'aménagement afin d'éviter le développement d'infrastructures routières et la construction en zones à risques naturels et technologique.

12 Glossaire

AASQA :	Association Agréée de Surveillance de la Qualité de l'Air
ADEME :	Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie AIR NORMAND : Association participant aux politiques publiques en matière de qualité de l'air
AOT :	Autorité Organisatrice de Transport
APHEKOM :	Institut de veille sanitaire
BENZENE :	Composé cancérigène
CCEE :	Commission des Comptes de l'Economie de l'Environnement
CCTN :	Commission des Comptes des Transports de la Nation
CETE –NC :	Centre d'Etudes Techniques et de l'Equipement - Normandie Centre
CG76 :	Conseil Général de Seine-Maritime
CITEPA :	Centre Interprofessionnel Technique d'Etudes de la Pollution Atmosphérique
CIVITAS :	Initiative européenne qui aide les villes à promouvoir des transports urbains durables, propres et efficaces
CO2 :	Dioxyde de carbone
COGE :	Contrat d'Objectif et de Gestion des Eaux
COPERT :	COmputer Programme to Calculate Emissions from Road Transport (Programme informatique de calcul des émissions du trafic routier)
COV :	Composés Organiques Volatiles
CPER :	Contrat de Projets État-Région
CREA :	Communauté d'Agglomération de Rouen-Elbeuf-Austreberthe
CSHPF :	Conseil supérieur d'hygiène publique de France
DCE :	Directive-Cadre sur l'Eau
DGEC :	Direction Générale de l'Energie et du Climat
DOCOB :	Document d'objectifs
DREAL :	Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement
DTA :	Directive Territoriale d'Aménagement <i>de l'estuaire de la Seine</i>
EH :	Equivalent-Habitant
ENR :	Energies Renouvelables
EPCI :	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
GES :	Gaz à Effet de Serre
HAP :	Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques
ICPE :	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement
INSEE :	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
LCSQA :	Laboratoire Central de Surveillance de la Qualité de l'Air
LDEN :	Niveau d'exposition au bruit durant 24h
LN :	Niveau d'exposition au bruit nocturne
LMFA :	Laboratoire de Mécanique des Fluides et d'Acoustique
MEDDE :	Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie
NATURA 2000 :	Ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, et de leurs habitats
NOx :	Oxydes d'azote
OMS :	Organisation Mondiale de la Santé
P+R :	Parc- Relais ou Parking-Relais
PADD :	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PCET :	Plan Climat Énergie Territorial <i>de la CREA</i>
PCIT :	Pôle de Coordination nationale des Inventaires Territoriaux
PDA :	Plan de Déplacements des Administrations
PDE :	Plan de Déplacements d'Entreprise
PDEDMA :	Plan Départemental d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés <i>de Seine Maritime</i>
PDU :	Plan de Déplacements Urbains
PL :	Poids Lourds
PLH :	Programme Local de l'Habitat <i>de la CREA</i>
PLU :	Plan Local d'Urbanisme
PM10 / PM2,5 :	Particules en suspension
PNR :	Parc Naturel Régional <i>des Boucles de la Seine Normande</i>
PPA :	Plan de Protection de l'Atmosphère <i>de l'agglomération de Rouen</i>

PPBE :	Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement
PPRI :	Plans de Prévention des Risques d'Inondation
PPRT :	Plans de Protection des Risques Technologiques
PREDIS :	Le Plan Régional d'Élimination des Déchets Industriels Spéciaux <i>de Haute Normandie</i>
PREDIT :	Programme de Recherche et D'Innovation dans les Transports terrestres
PRQA :	Plan Régional pour la Qualité de l'Air
PRSE :	Plan Régional Santé Environnement
PTU :	Périmètre de Transports Urbains
O3 :	Ozone
OCEHN :	Organisation de Coopération pour l'Eau et l'Hygiène
ONF :	Office National des Forêts
SAE :	Système d'Aide à l'Exploitation
SAGE :	Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux <i>des bassins du Cailly, de l'Aubette et du Robec</i>
SCOT :	Schéma de Cohérence Territoriale <i>de la CREA</i>
SDAGE :	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux <i>du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands</i>
SRCAE :	Schéma Régional Climat Air Énergie <i>de Haute Normandie</i>
SRCE :	Schéma Régional de Cohérence Ecologique
SRIT :	Schéma Régional des infrastructures et de Transports
STEP :	Stations d'Épuration
TeCo2 / TeqCO2 :	Tonnes équivalent CO2
TC :	Transports Collectifs
TCAR :	Transports Collectifs de l'Agglomération Rouennaise
TCSP :	Transport en Commun en Site Propre
TEOR :	Transport Est Ouest Rouennais
TMD :	Transport de Matière Dangereuse
TMJA :	Trafic Moyen Journalier Annuel
VL/VP :	Véhicule Léger, Véhicule Particulier
ZAC :	Zone d'Aménagement Concerté
ZICO :	Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux
ZNIEFF :	Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique
ZPPAUP :	Zone de protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager
ZSC :	Zone Spéciale de Conservation



Juin 2013

Plan de déplacements urbains de l'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe

Annexe d'accessibilité

*Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau de transport collectif
approuvé par le Conseil de la CREA / 14 décembre 2012*

SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF

Préface	5
Introduction	8
Les impératifs règlementaires.....	8
Un enjeu social.....	9
Les publics concernés.....	9
L'accessibilité du réseau de transport de la CREA	10
Éléments de cadrage.....	10
Le réseau de transport de la CREA.....	10
Méthodologie de la mission.....	14
Accessibilité des infrastructures.....	15
Les arrêts.....	17
Accessibilité du matériel roulant.....	20
Les véhicules du réseau bus et TEOR.....	21
Les véhicules du réseau Filo'r.....	21
Accessibilité des systèmes.....	22
Les carrefours à feux gérés par la CREA.....	22
La billettique.....	22
L'information voyageurs.....	23
Plan d'action mise en accessibilité réseau de transport CREA	25
Les Infrastructures.....	25
Les bâtiments.....	25
Les arrêts de tramway.....	25
Les arrêts bus et TEOR.....	26
Le matériel roulant.....	30
Principes.....	30
Déploiement proposé.....	30
Les systèmes.....	31
Les carrefours à feux.....	31
La billettique.....	31
L'information voyageurs.....	31
La notion de substitution.....	32
Les mesures complémentaires.....	34
Annexes	37
Liste des arrêts en Impossibilité Technique Avérée.....	37
Référentiel d'aménagement des points d'arrêts du réseau de transports collectifs..	37
Conformité aux normes accessibilité de la loi de 2005.....	37

PRÉFACE

Tramway, TEOR, Bus, Filo'r, nouveau service pour les personnes à mobilité réduite, à elles seules, nos lignes de transport parcourent quelques 13,6 millions de kilomètres chaque année. Pas moins de 49 millions de voyages sont ainsi effectués aux quatre coins de la CREA.

Égalité des droits et des chances oblige, les impératifs réglementaires cadrent et encouragent les collectivités à une mise en conformité des matériels et des pratiques de transport d'ici 2015. C'est justement ce droit à la mobilité pour tous qui détermine la CREA à une conduite exemplaire en matière d'accessibilité aux transports en commun.

De longue date, le travail entrepris avec les associations de voyageurs nous mène vers une offre réellement adaptée aux besoins du plus grand nombre. Les actions élaborées ensemble s'exonèrent des dispositions « spécifiques », focalisées sur un handicap, qu'il soit momentané ou pérenne, et préfèrent privilégier, au contraire, le confort et le bien-être de chaque usager, de tous les usagers.

Frédéric SANCHEZ
Président de la CREA

A stylized, handwritten signature in black ink, featuring a large, sweeping horizontal stroke that curves upwards and then downwards, with a vertical stroke intersecting it.

Philippe SCHAPMAN
*Conseiller Communautaire Délégué
de la CREA*

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a recognizable name.

Date d'adoption : 14 décembre 2012

Pour bien comprendre le Schéma Directeur d'Accessibilité, il est important de savoir ce que recouvrent les termes qui sont employés. Ce petit tableau de synthèse permettra de présenter les éléments qui composent ce schéma

UN RÉSEAU (DONNÉES DE SEPTEMBRE 2012)

Des mots	Une réalité	
<p>Tramway Matériel de type Tramway avec des arrêts enterrés ou extérieurs</p>		<p>27 rames 62 stations</p>
<p>TEOR Un système de bus à haut niveau de service avec une circulation en partie en site propre et du matériel de grand gabarit.</p>		<p>69 véhicules 104 stations</p>
<p>Le réseau Bus Des bus simples et articulés pour une desserte fine</p>		<p>262 véhicules environ 2 200 stations</p>
<p>Filo'r Matériel récent de 9 et 21 places</p>		<p>26 véhicules 523 stations</p>
<p>Le service TPMR Un service de déplacement pour les personnes à mobilité réduite</p>		<p>6 véhicules 670 voyageurs</p>
<p>Près de 49 millions de voyages par an 13,6 millions de Km par an</p>		

INTRODUCTION

Les impératifs réglementaires

La loi du 11 février 2005 portant pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, impose aujourd'hui la mise en place d'un schéma directeur d'accessibilité des réseaux de transports collectifs. Cette loi fait suite aux précédents textes et notamment les dispositions réglementaires de la loi de 1975 sur l'égalité des chances qui avait notamment permis la reconnaissance du droit aux transports pour tous dans le cadre de la législation sur les transports, aujourd'hui « Code des Transports ». Il est important de rappeler d'ailleurs ici le premier article du code des transports qui résume très clairement les enjeux :

« Le système des transports doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectifs le droit qu'a toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter elle-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix. La mise en œuvre de cet objectif s'effectue dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité et dans le respect des objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre ».

Code des transports, Article L 1111-1

On constate que le droit au transport est inscrit dans les textes avec également un impératif de « conditions économiques les plus avantageuses pour la collectivité ».

Cet élément doit rester fondamental lors de la mise en place d'une offre de transport au niveau d'un territoire. La réalisation du Schéma Directeur d'Accessibilité de la CREA est issue de cette réflexion, visant à proposer une offre réellement adaptée aux besoins du plus grand nombre d'utilisateurs, dont les personnes à mobilité réduite, en offrant une gamme de services dans un modèle économique le plus efficient possible.

Il faut également rappeler que le dispositif législatif de 2005 a également entraîné de « nouvelles » obligations. Ainsi, les autorités organisatrices, dont la CREA, se sont trouvées devant l'obligation d'établir un schéma directeur d'accessibilité de leur offre de transport dans un délai de 3 ans. Au-delà de cette obligation de schéma, la législation a également imposé une atteinte de résultat avec un impératif de mise en accessibilité de l'ensemble des réseaux pour 2015. Enfin, cette mise en accessibilité est entendue non pas pour les seules personnes ayant des difficultés de motricité, mais pour les personnes ayant un handicap quel qu'il soit.

Tous ces éléments ont été intégrés par la CREA dans le cadre du projet de mise en accessibilité de l'offre de transports et de déplacement au niveau du territoire car, au-delà des impératifs réglementaire, il convient de répondre à une dimension sociale.

Un enjeu social

La question de l'accessibilité ne doit pas être qu'une question de loi et de règlement. LA CREA a souhaité l'aborder sous l'angle de l'enjeu social que le terme « accessibilité » recouvre.

Dans le contexte actuel, la mobilité représente un enjeu pour une part importante de la population, dont les personnes à mobilité réduite au sens le plus large du terme.

Le vieillissement de la population tout d'abord, est une réalité incontestable de nos sociétés occidentales et va induire des besoins différents pour la population. Le vieillissement entraîne en effet inévitablement une baisse d'un certain nombre de facultés comme la vue, l'audition, la marche... Il est donc important que les services qui sont mis en place prennent en compte les besoins de ces publics qui ne sont pas, à proprement parler « handicapés », mais qui présentent plusieurs gênes pouvant conduire à l'impossibilité de comprendre un espace ou de se déplacer (mauvaise vue, mauvaise stabilité).

Faire un réseau accessible c'est donc répondre à une dimension sociale de durabilité des transports en assurant l'usage par un public le plus large possible.

Les publics concernés

Lorsque l'on présente l'accessibilité, c'est souvent sous l'angle des personnes handicapées avec une première image de personne en fauteuil roulant ou aveugle.

Mais la notion même d'accessibilité va bien au-delà et il est nécessaire ici de bien préciser ce qu'entend le législateur par « personnes à mobilité réduite » :

Le terme : "personnes à mobilité réduite" désigne toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes handicapées (y compris les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels et les personnes en fauteuil roulant), personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes transportant des bagages lourds, personnes âgées, femmes enceintes, personnes ayant un caddie et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette). Arrêté du 3 mai 2007, relatif aux transports en commun de personnes.

C'est dans le même esprit que la CREA a souhaité développer son Schéma Directeur d'Accessibilité en partant du principe que les améliorations devaient concerner le plus grand nombre.

Tout au long du travail, l'accessibilité a été considérée comme une logique de conception pour tous. Ce qui est indispensable à certains est utile à tous.

Les actions élaborées avec les principaux intéressés répondent à cette logique en limitant au maximum des opérations qui pourraient être considérées comme « spécifiques » et en privilégiant au contraire une accessibilité transversale, s'appliquant à tous les services, pour tous les actes liés aux déplacements.

L'ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CREA

ÉLÉMENTS DE CADRAGE

Le réseau de transport de la CREA

Rappel des évolutions récentes

Le contexte de l'élaboration du Schéma Directeur d'Accessibilité est assez particulier et il convient de rappeler les évolutions récentes du réseau et du territoire.

En effet, la CREA est l'aboutissement d'un travail de réflexion à l'échelle d'un bassin de vie qui a permis la création d'une seule entité de gouvernance par le regroupement de 4 collectivités :

- la Communauté d'Agglomération de Rouen,
- la Communauté d'Agglomération d'Elbeuf,
- les Communautés de communes de Seine Austreberthe et le Trait Yainville.

Le territoire représente donc aujourd'hui une population de 494 382 Habitants pour 70 communes, dont Rouen représente environ 22% (1 10 688).

S'agissant des transports et déplacements, cette nouvelle coopération s'est traduite par la fusion des réseaux de transports collectifs des trois entités en un seul. Ces réseaux présentaient chacun des caractéristiques diverses avec :

- à Rouen le Tramway, les 3 lignes TEOR et une desserte urbaine classique,
- à Elbeuf une desserte urbaine classique,
- sur les autres territoires, une desserte par les cars du Conseil Général de Seine-Maritime.

La réunification de ces réseaux a donc nécessité un travail d'harmonisation qui s'inscrit également dans une logique d'accessibilité en facilitant la compréhension des offres de déplacement.

Mais le territoire est également en constante évolution et le Schéma Directeur d'Accessibilité devra s'adapter au fil du temps aux nouvelles évolutions. Rappelons ici que la collectivité travaille en partenariat avec le territoire de Seine Eure dans le cadre d'un Pôle métropolitain et qu'il conviendra de réfléchir à la cohérence des offres dans ce contexte.

Les composantes du réseau aujourd'hui

Pour répondre à l'enjeu de la mobilité sur son périmètre de transport urbain, la CREA a souhaité poursuivre et intensifier les politiques dynamiques déjà mise en place sur certains territoires.

Ainsi, l'offre présente sur les communes de la CREA se caractérise par une palette très large de services répondant également à la diversité des situations.

Il faut ainsi rappeler que les secteurs urbains les plus denses bénéficient des dessertes de type tramway ou TEOR avec des voies réservées et une capacité de relier différents points rapidement et sans aléas liés au trafic automobile.

Les secteurs moins urbanisés et les territoires moins denses bénéficient d'une desserte classique avec des bus répondant à une organisation traditionnelle de l'offre de déplacement.

Enfin, la CREA a récemment pu mettre en place un service de desserte à la demande pour garantir une offre de services sur l'ensemble de son territoire et notamment les communes les moins peuplées, pour lesquelles une offre par des lignes régulières ne pouvait économiquement se justifier. Ainsi est né en 2011 le service Filo'r qui couvre les communes les plus rurales du territoire.

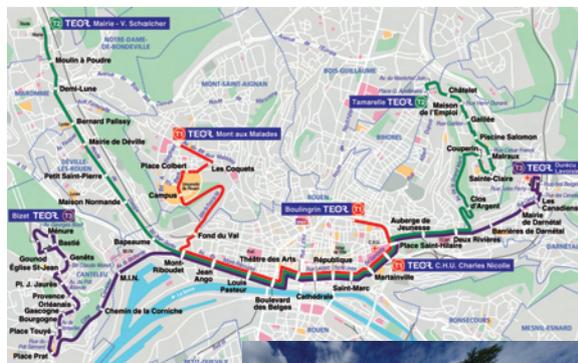
Il convient de compléter cette présentation des services par le transport des personnes à mobilité réduite qui existait précédemment sur les agglomérations d'Elbeuf et de Rouen, et a fait l'objet d'une harmonisation et d'une extension sur l'ensemble du territoire en septembre 2012.

Le contexte technique

Le Réseau Tramway

- 1 ligne nord-sud sur 15,1km,
- 62 stations pour 5 communes : Rouen, Grand-Quevilly, Petit-Quevilly, Sotteville-lès-Rouen et Saint-Etienne-du-Rouvray.
- 27 rames,
- Vitesse commerciale de 19,2km/h,
- Fréquence de passage de 3 minutes sur le tronç commun en heures de pointe,
- Près de 15 millions de voyages par an.

En 2012, la CREA a mis en service de nouvelles rames de type « Citadis » qui permettent d'accroître la capacité de transport de 60%. Ces rames sont également plus confortables et plus accessibles.

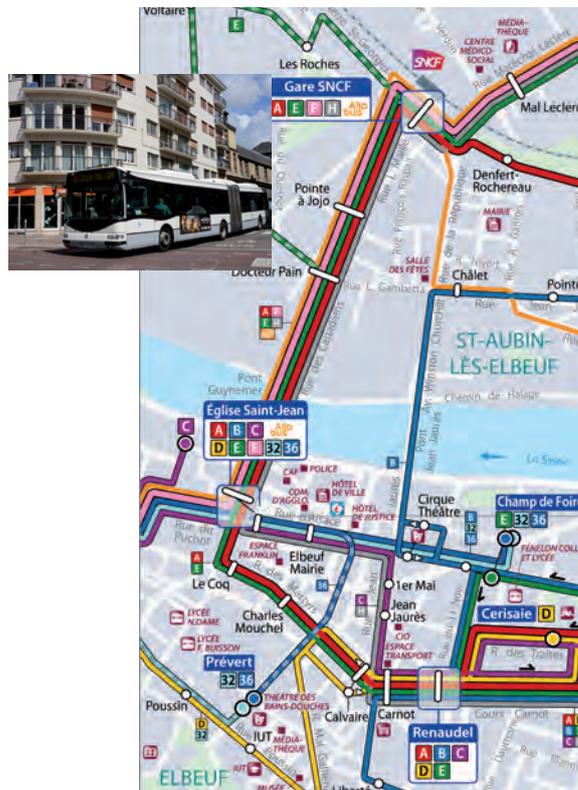


Le réseau TEOR (Transport est-ouest rouennais)

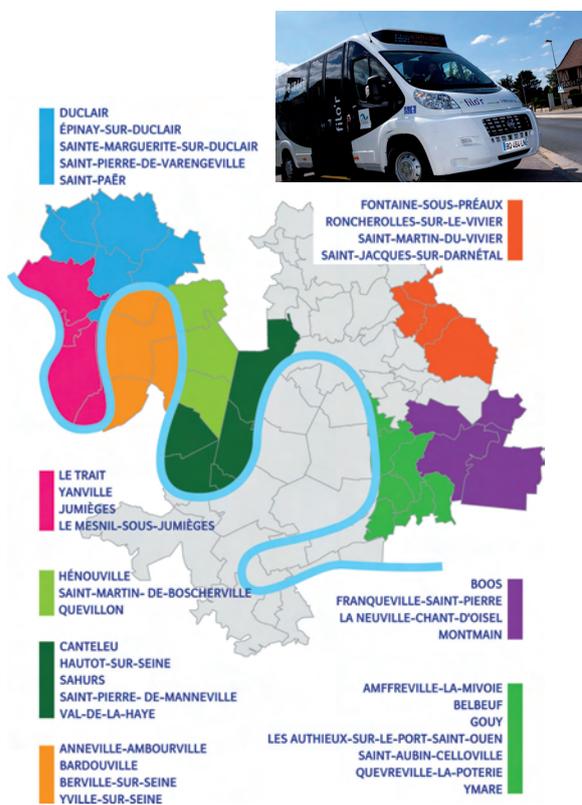
- 3 lignes est-ouest sur 29,8 km,
- 104 stations sur 8 communes : Rouen, Canteleu, Déville-lès-Rouen, Maromme, Notre-Dame-de-Bondeville, Mont-Saint-Aignan, Darnétal, Bihorel,
- 69 véhicules,
- Vitesse commerciale de 17,2 km/h et une fréquence de passage de 2 minutes sur le tronç commun en heures de pointe,
- Près de 14 millions de voyages par an.

Le réseau BUS

- 7 lignes structurantes,
- 22 lignes secondaires,
- 11 lignes de taxis bus,
- 28 circuits de transports scolaires,
- 262 bus dont 235 standards et 27 articulés,
- Près de 21 millions de voyages par an pour les lignes exploitées par TCAR et TAE.



Bus centre ville d'Elbeuf



Le réseau Filo'r

Depuis le 4 juillet 2011, la CREA dispose d'une nouvelle offre de transport pour les communes qui sont éloignées des lignes principales. Il s'agit d'un service de transport avec une réservation à l'avance permettant de se déplacer sur les territoires et de relier les centres villes comme Rouen.

Le service est réalisé à l'aide de véhicules de petite et moyenne capacité.

Méthodologie de la mission

Organisation de la mission

La concertation avec les associations de personnes handicapées

La coopération avec le secteur associatif a été présente tout au long du travail pour permettre une écoute et un échange avec les personnes directement concernées par les questions d'accessibilité.

Cette coopération s'est notamment traduite au niveau des commissions intercommunales d'accessibilité et des groupes de travail spécifiques sur les transports et la mobilité.

Une dizaine de réunions a donc permis de suivre l'évolution du dossier et de faire participer tous les acteurs.

Les assistances à maîtrise d'ouvrage et leurs outils

Afin de s'assurer des apports techniques nécessaires à la réalisation du travail, la CREA s'est entourée de plusieurs spécialistes de l'accessibilité et des transports. Les intervenants ont cependant été nombreux du fait de la modification structurelle et institutionnelle du territoire.

SOGETI

- Relevé de l'accessibilité des points d'arrêts pour l'ex-CAR
- Mise en place de la base de données pour l'ex-CAR

CETE

- Relevé de l'accessibilité des points d'arrêts
- Mise en place de la base de données pour l'ex-CAEBS

MUNICIPALITÉS SERVICES

- Synthèse des audits
- Premier travail sur les scénarios d'actions possibles

MOBHILIS

- Reprise de tous les documents et données disponibles
- Synthèse des éléments
- Estimation du plan d'action final
- Rédaction du schéma d'accessibilité comprenant :
 - Programmation des investissements,
 - Recensement des cas de dérogation,
 - Proposition adaptée de services de substitution.

Les principales étapes

2008	Réalisation des audits
2009	Préparation du travail d'analyse et premières ébauches des scénarios
2010-2011	Travail sur les scénarios optimums
2012	Finalisation du schéma

ACCESSIBILITÉ DES INFRASTRUCTURES

Les bâtiments

Les points de vente

L'accessibilité repose sur la possibilité pour toute personne de pouvoir acheter son titre de transport, que ce soit à un guichet ou par l'intermédiaire d'un distributeur.

Les points de vente relèvent de la législation concernant l'accessibilité des établissements recevant du public (ERP).

Il existe 6 établissements sur le territoire :

- Agence de la gare de Rouen
- Agence du Théâtre des Arts
- Parc relais du Mont Riboudet
- Agence d'Elbeuf
- Agence de Duclair
- Service de transport adapté (quai Théâtre des Arts)

En termes d'accessibilité actuellement constatée, il s'avère qu'un certain nombre d'équipements est considéré accessible comme l'agence du Théâtre des Arts ou celle de Duclair. Les installations les plus problématiques sont celles de la gare dont les guichets ne sont pas accessibles, mais qui dépendent d'une gestion SNCF dont le bâtiment classé limite les possibilités d'interventions. Le parc relais du Mont Riboudet est également difficile d'accès, la mise en accessibilité est en cours.

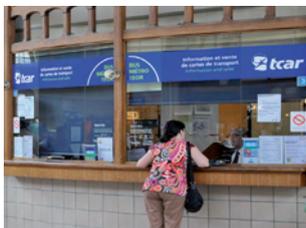
Les commerces

La vente de titres de transport est également assurée par des dépositaires. Ceux-ci sont des commerçants acceptant de vendre les titres de transports du réseau.

Pour ces derniers, l'audit n'a été réalisé que pour la partie du réseau située sur le territoire d'Elbeuf. Il n'est donc pas possible de tirer des conclusions sur le niveau d'accessibilité, sachant cependant que de très nombreux commerces restent non accessibles aux personnes à mobilité réduite, notamment pour les personnes en fauteuil roulant.

Les obligations de la loi de 2005 s'appliquent pourtant à ce type de commerce, s'agissant d'établissements recevant du public. Au niveau de la mise en accessibilité, elle devra donc être effective pour 2015 pour permettre la réalisation des opérations courantes dans ces commerces, dont l'acquisition de titres de transport.

CONSTAT 2009



Agence de la gare de Rouen

- Portes conformes sur accès principal
- Absence de repérage du guichet pour déficients visuels
- Pas de guichet accessible (guichet haut et non dégagé)
- Pas de sonorisation pour les déficients auditifs



Agence d'Elbeuf

- Accès de plain pied avec une porte automatique
- Présence d'un ressaut à l'entrée
- Pas de guichet adapté
- Pas de sonorisation pour les déficients auditifs



Agence de Duclair

- Obstacle présent sur la rampe d'accès à déplacer
- Rampe d'accès présente,
- Guichet adapté
- Espace restreint avec un repérage facile



Eric Bienvenu

Agence du Théâtre des Arts

- Circulation et signalisation extérieure correctes
- Porte trop étroite (2x0.80cm)
- Présence d'un guichet adapté
- Guichet TPMP non adapté
- Pas de sonorisation pour les déficients auditifs
- Pas de guidage pour les déficients visuels
- Pas d'assise présente



Mont Riboudet

- Elévateur non-conforme (caractère dérogatoire)
- Escaliers non-conformes (problèmes de main courante et de hauteur de marches ainsi que d'éveil de vigilance et de largeur inférieure à 140cm)
- Signalisation très limitée



Service TPMP sur le quai

- Raccordement à la voirie défectueux (enrobé dégradé)
- Accès par une rampe aux normes
- Accès porte automatique
- Accueil personnalisé avec un bureau



Les arrêts

L'audit des arrêts a été réalisé courant 2009 et les résultats qui sont présentés ci-après correspondent donc à l'état des points cette même année. Depuis, un certain nombre de travaux ont été entrepris pour améliorer l'accessibilité et le confort.

Les arrêts du tramway

Concernant les arrêts du tramway, il faut rappeler qu'il en existe 62 qui se répartissent en deux grands types, les arrêts souterrains qui sont au nombre de 10 (Gare rue Verte, Palais de Justice, Théâtre des Arts, Joffre Mutualité et Saint Sever) et les arrêts sur chaussée. Du fait de ces configurations différentes, les contraintes d'accessibilité ne sont pas les mêmes.

Concernant les arrêts souterrains, l'accessibilité est fortement conditionnée par les liaisons verticales permettant d'accéder aux quais, que ce soit par l'intermédiaire des escaliers, des ascenseurs ou des escalators. La CREA n'a pas attendu la finalisation du schéma pour mettre en œuvre des solutions d'accessibilité. Un travail de sécurisation a été entrepris au niveau des escaliers pour répondre aux impératifs de la législation concernant les mains courantes, contrastes et éveils de vigilance.

La maintenance des ascenseurs a été améliorée pour garantir une accessibilité optimale et réduire le délai de réparation. Des renouvellements sont en cours de réalisation et devront aboutir à un parc d'ascenseurs conforme à l'horizon 2015.

Le diagnostic des arrêts sur chaussée a également porté sur la question des traversées piétonnes pour accéder aux quais.

L'avantage des arrêts de type Tramway est de disposer de quais à une hauteur importante pour un accès le plus simple possible dans les rames. Des travaux sont actuellement en cours dans le cadre du programme de renouvellement des véhicules en circulation pour permettre une accessibilité optimale.

Globalement le réseau Tramway présente un niveau d'accessibilité satisfaisant avec des quais adaptés et des accès aménagés. Des actions doivent cependant être entreprises pour une amélioration complémentaire, notamment concernant des points comme l'éclairage ou la maintenance des escalators et des ascenseurs.

Les points d'arrêts bus et TEOR

Un premier travail a été réalisé concernant le bilan du niveau d'accessibilité. Il s'agit de la compilation des données provenant de l'ensemble des acteurs (les trois territoires d'origine).

L'ensemble des éléments relevés sur le terrain a été analysé pour dégager les éléments déterminants sur le plan de l'accessibilité.

Bilan de l'accessibilité des arrêts

Un bilan a été dressé à partir de critères déterminants d'un point de vue de l'accessibilité et des éléments communs existants.

Les paramètres retenus pour définir l'accessibilité de l'arrêt portent sur sa structure, la voirie, le cheminement et l'information.

La structure

- largeur de passage à l'arrêt $\geq 1,40$ m en dehors de tout obstacle,
- si un abri est présent, soit la largeur de passage est de 0,90 m devant l'abri et 1,40 m à l'arrière de l'abri, soit la largeur de passage devant l'abri est de 1,40 m,
- existence d'une aire de rotation au niveau de la porte n°2 (à 6 m du début du quai) de plus de 1,50 m.

Concernant la pente, cette information n'ayant pas été relevée sur l'ensemble des points d'arrêts, elle a été écartée au niveau du point d'arrêt en lui-même pour être traitée sur la partie cheminements.

Equipement

Aucun équipement n'a été jugé comme déterminant concernant l'accessibilité.

Voirie, cheminement

Le cheminement vers un point d'arrêt a été jugé accessible dans les cas suivants :

Si au moins un des cheminements (amont ou aval) est totalement accessible, c'est-à-dire

- Si le cheminement :
 - ne comporte pas de pente longitudinale supérieure à 5%
 - ne comporte pas de pente transversale de plus de 2%
 - dispose d'un bon revêtement
 - dispose d'une largeur de passage d'au moins 140 cm
- Si la traversée connexe au cheminement
 - comporte un abaissement de trottoir
 - comporte un éveil de vigilance.

Information aux points d'arrêt

En partant des données établies au niveau de l'ex-CAR, il n'est pas possible d'intégrer les éléments liés à l'accessibilité. L'information de l'ensemble des points d'arrêts de l'ex-CAR (sur abris et poteaux) n'était pas conforme à la nouvelle réglementation, toute la signalisation étant calée sur le même modèle. Il ne serait donc pas pertinent de prendre ce critère qui conduirait à mettre en évidence une inaccessibilité totale de tous les points d'arrêts alors que les modifications de la charte d'information répondent aujourd'hui à la mise en accessibilité.

Synthèse du bilan d'accessibilité

Le critère de l'information n'a pas été pris en compte lors du bilan de l'accessibilité. En synthèse, la base comporte 2 265 points d'arrêts. Concernant le niveau d'accessibilité de ces points d'arrêts, ils se répartissent de la façon suivante en croisant les problématiques d'accessibilité en termes de structure de l'arrêt et de cheminement.

La voirie menant à l'arrêt		L'arrêt et le quai		Total
		Ne sont pas accessibles	Sont accessibles	
N'est pas accessible	Ex-CAEBS	143	156	299
	Ex-CAR	438	1130	1568
	Ex-SATY	258	0	258
Total avec voirie non accessible		839	1286	2125
Est accessible	Ex-CAEBS	8	15	23
	Ex-CAR	23	94	117
	Ex-SATY	0	0	0
Total avec voirie accessible		31	109	140
Total		870	1395	2265

Au total 94 points d'arrêts sont totalement accessibles pour l'ex-CAR et 15 pour l'ex-CAEBS, soit 109 points d'arrêts totalement accessibles.

Une analyse portant sur l'arrêt en tant que tel (sans intégrer la voirie), montre que le nombre de points d'arrêts qui présente une structure accessible est de 1 224 pour l'ex-CAR et de 171 pour l'ex-CAEBS, soit un total de 1 395 (70% du total).

La non-accessibilité est souvent liée à des difficultés de configurations de voirie (traversées et cheminement).

Au niveau des territoires hors des agglomérations, aucun arrêt n'a été relevé comme étant accessible, que ce soit sur le plan de la structure ou de la voirie.

Il faut également préciser que des actions ont été entreprises dans le cadre de l'aménagement de certains points d'arrêts, sans attendre les conclusions du schéma et pour répondre à des besoins importants.

Ainsi, la mise en oeuvre d'une nouvelle signalétique pour le périmètre de transport urbain de la CREA est adaptée et conforme aux exigences réglementaires avec l'équipement de 600 poteaux pour les territoires de l'ex-CAEBS, de l'Ex-CCSA et l'ex-COMTRY.

La CREA a également mis en place un document de signalement des problèmes d'accessibilité permettant aux personnes qui rencontrent des difficultés dans l'usage du réseau d'informer la collectivité et d'obtenir une réponse concernant la difficulté rencontrée.

Depuis la mise en place de ce dispositif de signalement, une seule réclamation a été enregistrée.

ACCESSIBILITÉ DU MATÉRIEL ROULANT

État du parc de l'ex-CAR en 2009

	IRIBUS				RENAULT		HEULIEZ	MERCEDES		CROSSWAY	TOTAL	Nb	%
	CITELIS		AGORA		MASTER	AGORA	GX117	0405 GN2	0405 N2				
	A*	S*	S*	A*	S*	A*	Midibus	S*	S*				
TCAR	28		80	26	3	38	16	9	36			236	
VTNI		14								38		52	
TRAM												0	
Total	28	14	80	26	3	38	16	9	36	38		288	
	ok		ok	ok	ok	ok	ok			ok			
Accès au véhicule	ok	ok	ok	ok	ok	ok	ok						
Plancher bas	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		288	100
Palette	X	X	X	X	avec rampe	X	X			X		243	84
Agenouillement du véhicule	X	X	X	X	X	X	X			X		243	84
Main courante	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		288	100
Bouton d'appel extérieur FR (sur 2 portes)	X	X	X	X		X	X		X	X		279	97
Contraste quai/accès portes du véhicule	X	X	X	X		X	X			X		243	84
Intérieur du véhicule	ok		ok	ok	ok	ok	ok						
Au moins un emplacement UFR	X	X	X	X		X	X			X		243	84
Sièges réservés	X	X	X	X		X	X			X		243	84
Barre de maintien	X	X	X	X		X	X			X		243	84
Valdeurs bien positionnés	X	X	X	X		X	X		+/-	+/-	+/-	205	71
Bouton d'appel extérieur UFR	X	X(2)	X	X		NC(X)	X			X(2)		243	84
Annonce visuelle	X		X	X		X	X		X	X		236	82
Annonce sonore	X		X	X		X	X		X	X		236	82

* A : Articulés S : Standards

Véhicules totalement accessibles	191	66 %
Véhicules accessibles à l'extérieur	243	84 %
Véhicules accessibles à l'intérieur	191	66 %

Etat du parc de l'ex-CAEBS en 2011

	IRIBUS					RENAULT					HEULIEZ		MERCEDES		CROSSWAY	FIAT	Nb	%	
	CITELIS		AGORA			Kangoo	Trafic	Trafic	AGORA	CV237	GX327	CITARO	0405 GN		City 21				
	S*	S*	S*	S*	S*	PMR	PMR	S*	S*			S*	Articulé	Way	Micro				
TAE	4	2	2	3	3	1	1	3	6	4	1	1	1	4	1	1	2		
Total	4	2	2	3	3	1	1	3	6	4	1	1	1	4	1	1	2		
						ok	ok				ok						ok		
Accès au véhicule	ok			ok	ok	ok	ok				ok						ok		
Plancher bas	X	X	X	X	X				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Palette	X		X		X		X		X	X	X			X		X	X	X	X
Agenouillement du véhicule	X				X								X			X			
Main courante	X	X	X	X	X		X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Bouton d'appel extérieur FR (sur 2 portes)	X		X		X				X	X	X	X		X		X	X	X	X
Contraste quai/accès portes du véhicule	X	X	X	X	X		X		X	X	X	X				X	X	X	X
Intérieur du véhicule			ok		ok	ok		ok				ok							
Au moins un emplacement UFR	X		X		X	X	X		X	X	X	X		X		X	X	X	X
Sièges réservés	X	X	X	X	X				X	X	X	X	X	X		X	X	X	X
Barre de maintien	X	X	X	X	X		X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Valdeurs bien positionnés	X	X	X	X	X		X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Bouton d'appel extérieur UFR	X		X		X				X	X	X	X				X	X	X	X
Annonce visuelle	X	X	X		X				X	X	X	X	X	X	X				
Annonce sonore																			

* S : Standards

Véhicules totalement accessibles	4	10 %
Véhicules avec accès extérieur		40 %
Véhicules accessibles à l'intérieur		10 %

Les véhicules du réseau bus et TEOR

Lors du diagnostic en 2009, 328 véhicules sont identifiés. Il s'agit des véhicules circulant sur le territoire de l'ex-CAR et de l'ex-CAEBS.

Les véhicules du service Filo'r circulant notamment sur les territoires de l'ex-CCSA et ex-COMTRY sont accessibles.

Au total, tous les véhicules en service sont aujourd'hui à plancher bas, mais seulement 66% sont réellement équipés totalement en termes d'accessibilité pour les véhicules de l'ex-CAR et 10% pour ceux de l'ex-CAEBS.

84% des véhicules du parc disposent d'un accès extérieur conforme pour l'ex-CAR, alors que seulement 66% proposent un aménagement intérieur totalement aux normes.

Le plan de renouvellement du matériel permettra de garantir une mise en accessibilité intégrale du parc à l'horizon 2015.

Pour les 38 véhicules VTNI, une étude sera réalisée pour la mise en place de l'accessibilité portant sur la signalisation sonore et visuelle.

Un renouvellement du parc permettra d'intégrer les véhicules totalement accessibles en remplacement des véhicules en service, soit 46 véhicules Mercedes à renouveler.



Les véhicules du réseau Filo'r

Il convient ici de faire un point également sur les véhicules du réseau Filo'r qui ont été mis en service en juillet 2011 et qui sont totalement accessibles. En effet, la CREA a souhaité être vigilante à la mise en œuvre effective de la loi de 2005 qui impose que tout véhicule mis en place dans le cadre d'une offre de transport public soit accessible. Les véhicules retenus (21 et 9 places) sont donc totalement accessibles et conformes à la législation.

ACCESSIBILITÉ DES SYSTÈMES

	TEOR		Tramway		Total		Coût
	Nombre	% existant	Nombre	% existant	Nombre	% existant	TTC
Module sonore	492	43,70	624	100	1 116	75,20	671 386
Bande d'éveil	571	87,70	718	95	1 289	91,80	195 245
Surbaissé de trottoir	564	79,10	714	86,30	1 278	83,10	796 514

Les carrefours à feux gérés par la CREA

L'étude au niveau des infrastructures proches des arrêts de transports collectifs du Tramway et de TEOR a permis de mettre en évidence la nécessité d'aménager efficacement les traversées et les cheminements pour les piétons.

Concernant l'accessibilité, la sonorisation de certains feux pénalise les personnes non voyantes pour la traversée de chaussée. Par ailleurs, des bandes d'éveil et de vigilance n'étaient pas présentes, voire des abaissées de trottoir non réalisées.

N'ayant pas de capacité d'intervention directe sur la voirie, la CREA s'est rapprochée des communes pour travailler avec elles sur la sécurisation des abords des points d'arrêt. Des aménagements complets ont ainsi pu être mis en place au niveau des traversées et des parcours sécurisés.

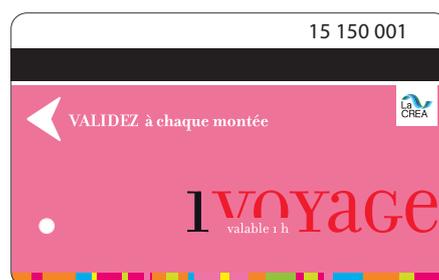
La billettique

Le matériel billettique date de 2008, il s'agit de matériel récent qui respecte les normes d'accessibilité et offre une bonne qualité de service.

Les supports sont aujourd'hui facilement utilisables et répondent aux besoins de l'ensemble de la population. L'usage de jeux de couleurs permet un repérage facile.

L'usage de cette billettique est aujourd'hui facilité par des distributeurs adaptés et des valideurs globalement conformes et utilisables.

Du fait des évolutions législatives et pour améliorer le confort d'usage, la CREA réfléchit à des améliorations possibles sur divers éléments composant le système billettique (exemple : messages visuels des valideurs)



The screenshot displays the Réseau ASTUCE website interface. At the top, there is a header with the Réseau ASTUCE logo and the La CREA logo. Below the header, there are several navigation and search options:

- Navigation menu:** Se déplacer, Les tarifs, Réseau ASTUCE, e-services, Espace téléchargement.
- Trajets:** Search for departure and arrival points, date (Mardi 05 Février), and a "Rechercher mon trajet" button.
- Prochains passages:** Search for stop name and date (Mardi 05 Février).
- Horaires:** Search for Metro and date (Mardi 05 Février).
- Recherche sur le site:** Search for keywords.
- Boutique en ligne:** Access to the online shop.
- Mon espace:** Personal account management options like "Gérer ma carte ASTUCE", "Enregistrer mes infos", "Recevoir mes alertes", etc.
- Etat du réseau:** Information about line changes, such as "Lignes T3, 76 et 97 : nouvelle déviation à Cantelou à partir du 21 décembre...".
- filo'r:** A section for reserving trips on the Réseau Astuce website, featuring a white van.
- Facebook / Twitter:** Information about real-time updates via social media.
- Application Réseau ASTUCE:** Information about the Android app.
- Evènements sportifs Kindarena, allez-y en TEOR!** Information about sports events.
- Je reste connecté:** Contact information (365 jours), social media links (Facebook, Twitter), Flux RSS, Widget, and Newsletter sign-up.

L'information voyageurs

Le site Internet

En amont du voyage, le public peut accéder au site internet : www.crea-astuce.fr

Le site est conforme aux recommandations sur l'accessibilité. On soulignera l'utilisation systématique de pictogrammes pour doubler l'information textuelle, permettant un repérage assez facile sur le site. Une page est également dédiée aux informations sur l'accessibilité expliquant les modalités d'utilisation des raccourcis claviers et des pages spécifiques.

Les fiches horaires ou les calculs d'itinéraires comportent également une information sur l'accessibilité des arrêts. Seule l'accessibilité du matériel roulant n'a pu être intégrée car les véhicules ne sont pas affectés sur une ligne.

Astuce en ligne

The graphic displays contact information for Réseau ASTUCE en ligne:

- Lignes TCAR:** 02 35 52 52 52 Du lundi au vendredi de 7h30 à 18h00.
- Lignes VTNI 26, 30, 32 et 36:** 02 32 08 19 75 Du lundi au samedi de 8h00 à 18h00.
- Lignes TAE:** 02 32 96 51 51 Du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00, et de 13h30 à 18h30. Le samedi de 9h00 à 12h00.
- filo'r:** 0 800 649 649 Du lundi au samedi de 6h30 à 19h30.



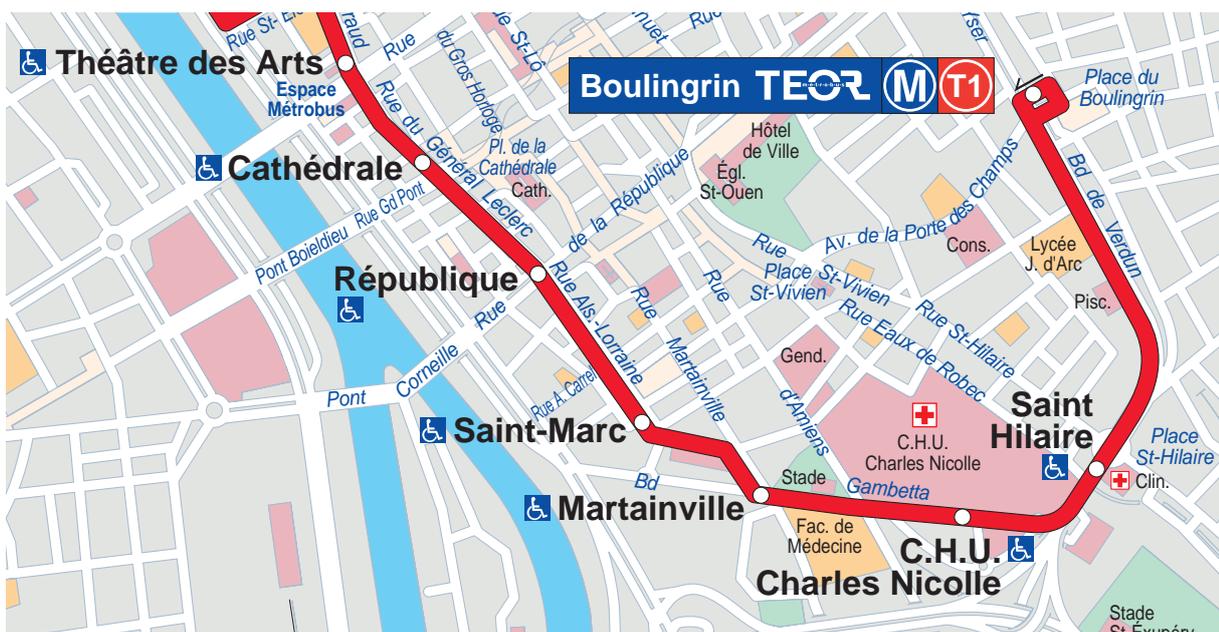
La documentation papier

Le réseau propose une documentation papier permettant une préparation efficace du voyage. Le guide du voyageur comprend notamment de nombreuses informations au format texte, mais richement illustrées de pictogrammes ou de photographies rendant les contenus plus facilement compréhensibles, notamment pour les personnes lisant mal.

Un guide de l'accessibilité à destination des personnes à mobilité réduite existe également pour permettre de disposer d'une information claire sur les conditions d'utilisation du réseau. Il présente en détail l'ensemble des informations nécessaires pour l'organisation de son voyage ainsi que des éléments sur le transport spécialisé pour les personnes à mobilité réduite.

Ici encore, le recours à la pictographie est très important et permet une compréhension facile des informations.

Le plan du réseau comporte également une information sur l'accessibilité pour les lignes de Tramway et TEOR.



PLAN D'ACTION POUR LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CREA

LES INFRASTRUCTURES

Les bâtiments

Mont Riboudet

Suite au constat de la non accessibilité de cette infrastructure, un projet de mise en conformité a été validé.

Les travaux débuteront en 2012

Les agences commerciales

Pour ces agences situées à Rouen, Elbeuf et Duclair, les travaux de mise aux normes seront engagés pour un montant estimé à 50 000 euros. Comme l'identifiait le diagnostic, il s'agit de travaux limités et portant principalement sur les portes, les banques d'accueil ou l'accueil des déficients auditifs.

La gare

Pour ce dernier point, la CREA n'a pas trouvé pour le moment de solution satisfaisante pour programmer la mise en accessibilité. En effet, le bâtiment appartenant à la SNCF et faisant l'objet d'une mesure de protection de patrimoine, il semble difficile de pouvoir rendre accessible les guichets actuels.

En fonction de l'évolution de la législation et du contexte « gare », la CREA réalisera toutes les démarches nécessaires pour aboutir à un point de vente accessible au niveau de la gare.

Les arrêts de tramway

Pour les arrêts tramway, la mise en accessibilité est aujourd'hui terminée avec notamment le traitement des escaliers (sauf les mains courantes).

Des travaux ont eu lieu sur les quais pour permettre la circulation des nouveaux matériels mis en service, notamment l'accès aux rames.

Les travaux principaux qui seront entamés en complément porteront sur les circulations extérieures avec un travail conjoint entre la CREA et les collectivités territoriales pour garantir la conformité des cheminements vers les stations.

Ce travail fera l'objet d'une concertation avec les collectivités concernées pour permettre la mise en œuvre de solutions efficaces.

Les arrêts bus et TEOR

Référentiels d'aménagement

Afin d'assurer une bonne lisibilité de la politique de mise en accessibilité sur le plan technique et de garantir une homogénéité des actions dans ce domaine, la CREA a souhaité mettre en place un référentiel d'aménagement. Celui-ci donne les principes de base pour la conception d'infrastructures accessibles.

Une typologie des arrêts a été mise en place autour de 5 grands types d'infrastructures.

- les arrêts du Tramway, qui font l'objet d'un traitement particulier,
- les arrêts de Teor, qui sont classés en catégorie 1 pour les aménagements,
- les arrêts de bus autres :
 - avec les arrêts urbains standard avec abri qui constituent la catégorie 2,
 - avec un abri ou un poteau qui constituent la catégorie 3-1 ou 3-2,
 - avec un poteau simple et un aménagement limité, qui constituent la catégorie 4.

En fonction de cette typologie, il a été possible de classer les points d'arrêts existants afin d'obtenir une vision claire du niveau d'équipement et d'accessibilité de ces points.

Le niveau d'équipement qui apparaît au niveau de ces référentiels a fait l'objet de discussions et d'échanges avec la commission intercommunale et avec les associations représentatives. Au niveau de l'équipement, les référentiels reprennent principalement les principes réglementaires avec un choix de hauteur de quai à 18 cm pour les arrêts « standards » et 26 cm pour les arrêts TEOR.

Un point particulier doit être fait ici concernant l'implantation de la Bande d'Eveil de Vigilance (BEV) au droit du quai qui n'apparaît plus pour les quais de bus, mais est préconisée pour les arrêts TEOR et Tramway. En effet, comme le stipule la loi, les Bandes d'Eveil de Vigilance ne sont impératives que pour les quais de modes guidés de plus de 26 cm. Par ailleurs, une recommandation du Certu indique clairement que la BEV pourrait induire une confusion de message au niveau des points d'arrêt, l'important étant plutôt d'indiquer la porte avant du véhicule que le bord du quai. Au vu de ces éléments, la CREA a fait le choix, en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, de ne mettre aucun aménagement particulier pour l'éveil de vigilance ou pour le repérage de la porte avant. Il sera par contre demandé aux personnels de conduite de porter une vigilance importante pour garantir un arrêt du véhicule toujours au même endroit (au droit du poteau ou de l'abri) pour faciliter le repérage par les personnes déficientes visuelles ou intellectuelles. La typologie a également été complétée par une analyse du coût des aménagements nécessaires pour obtenir le niveau d'équipement souhaité.

Les schémas et tableaux en annexe n° 1 présentent une synthèse des éléments retenus.

Principes de mise en accessibilité

Un premier classement quantitatif des arrêts

Le premier travail a consisté dans la classification des arrêts en appliquant une méthode permettant de calculer un indice d'importance des arrêts en fonction de critères « objectifs » quantifiables ou vérifiables. Les critères utilisés sont les suivants :

Critère 1 : En fonction du nombre de lignes passantes :

- Plus de 4 lignes
- 3 lignes
- 2 lignes
- 1 ligne

Critère 2 : En fonction du type de lignes passantes

- Lignes structurantes :
 - ex-CAR (TEOR, 4, 5, 6, 7, 10, 16, 20, 21)
 - ex-CAEBS (A et F)
- Lignes secondaires
- Lignes scolaires

Critère 3 : En fonction de la fréquentation : Plus l'arrêt est fréquenté, plus son importance est majorée

- Plus de 200 personnes/jour
- De 50 à 200 personnes/jour
- Moins de 50 personnes/jour

Critère 4 : En fonction de l'environnement urbain

- Urbain dense
- Péri-urbain
- Rural

Pour les critères 1 à 3, les éléments ont été analysés en partant des données disponibles dans la base des arrêts. Pour le critère 4 (localisation), le travail a été fait à partir de données publiques disponibles permettant de visualiser les points d'arrêts dans un espace urbain ou non (site Internet).

Les données disponibles sont actuellement complètes pour les territoires de l'ex-CAR et de l'ex-CAEBS, mais sont quasiment inexistantes pour les territoires de Seine-Austreberthe et le Trait-Yainville.

Au final, la classification des arrêts en 5 grandes familles a été retenue :

- les arrêts de type TCSP qui étaient identifiés spécifiquement
- les arrêts à très gros trafic et en secteur urbain
- les arrêts à trafic moyen
- les arrêts à trafic faible et en secteur urbain
- les arrêts à trafic faible et en secteur rural

Selon ces éléments il était donc possible de faire un lien entre le niveau des points d'arrêts obtenu et le type d'aménagement défini au niveau des référentiels. Un arrêt de Type TCSP devait être aménagé suivant le référentiel TCSP et ainsi de suite. Cependant, cette démarche s'est heurtée à deux difficultés :

- en se limitant à une analyse purement quantitative, des communes ne comportaient que des arrêts de faible fréquentation et n'auraient été dotées que de points d'arrêts de type rural, en contradiction avec une volonté d'équité à l'échelle du territoire,
- des arrêts déjà bien équipés, mais avec une fréquentation faible, se trouvaient dans une catégorie d'aménagement inférieure à leur niveau d'équipement actuel. Ainsi, des arrêts comportant un abri pouvaient se voir dans une catégorie ne comportant qu'un poteau.

Une analyse complémentaire qualitative

Une analyse qualitative complémentaire permettant de prendre en compte les spécificités évoquées a été réalisée.

L'un des principes appliqués a consisté à ne pas diminuer les équipements actuels. Ceci est notamment le cas pour les arrêts qui comportent un abri qui se sont systématiquement vus proposer un abri et non un poteau (262 points d'arrêts identifiés).

Dans un second temps, il a été vérifié que toutes les communes comportaient, au minimum, un arrêt comportant un aménagement avec un abri et un quai (niveau 1, 2 ou 3-2). Si tel n'était pas le cas, un redressement de classe a été effectué en affectant systématiquement au moins un point d'arrêt dans un sens de montée avec un abri (catégorie 3-1). Ce point d'arrêt a été choisi par rapport à sa localisation et aux pôles qui sont desservis.

Au final, ce travail a débouché sur une classification d'aménagements des arrêts.

Une classification évolutive

Cette classification reste cependant très liée au contexte de l'offre de transports et des aménagements qui seront réalisés sur les communes. Il est donc important de rappeler ici que cette classification sera amenée à évoluer dans le temps et pourra faire l'objet d'ajustements soit du fait de la modification de l'offre, soit du fait de l'évolution de l'usage du réseau. Les communes pourront donc évidemment intervenir pour faire part de leurs souhaits concernant des modifications de classification éventuelle (voir partie concertation).

Les Impossibilités Techniques Avérées (ITA)

Dans le cadre de l'analyse, un certain nombre d'arrêts a été identifié en Impossibilité Technique Avérée.

Cette notion est liée à l'impossibilité de rendre les arrêts accessibles à tous du fait de difficultés liées :

- aux pentes naturelles : la rue est en pente et il est donc impossible de prévoir une conformité aux normes de pentes,
- à la largeur : trottoir très étroit et absence de stationnement ou de foncier disponible pour pouvoir prévoir un élargissement.

Au final, 202 arrêts ont été identifiés comme tels et sont annexés au présent schéma.

Au niveau de ces arrêts, il n'est donc pas prévu de travaux lourds d'aménagement, mais une simple mise aux normes simple de l'information et de la signalisation.

Estimation des coûts

En fonction de la classification obtenue, il a donc été possible de réaliser une estimation des coûts de la mise en accessibilité complète du réseau en appliquant strictement les référentiels.

Le principe consiste à mesurer l'écart entre l'aménagement existant au niveau de chacun des points d'arrêts et les éléments exigés par les référentiels de la catégorie de l'arrêt.

Pour cela, l'estimation a été réalisée autour de 4 grands thèmes :

- le terrassement et les revêtements de sol,
- les mobiliers (abri, poteau),
- les éléments de voirie (traversée, cheminements connexes),
- l'information nécessaire.

Le référentiel des coûts a été validé par l'ensemble des partenaires et par les services internes de la CREA.

EPCI	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3-1	Niveau 3-2	Niveau 4	ITA	Total
			Abri	Poteau			
Ex-SATY							
Nb Arrêts			68	10	180		258
Coût en €			367 500	56 100	666 000		1 089 600
Ex-CAEBS							
Nb Arrêts		39	48	216		19	322
Coût en €		186 200	298 400	1 192 000		0	1 676 600
Ex-CAR							
Nb Arrêts	162	245	222	595	278	183	1685
Coût en €	828 400	1 316 100	1 176 900	2 649 600	694 500	0	6 665 500
CREA							
Total Nb Arrêts	162	284	338	821	458	202	2265
Coût en €	828 400	1 502 300	1 842 800	3 897 700	1 360 500	0	9 431 700

Au final, le coût total serait de 9,431 millions d'euros pour une mise en accessibilité complète du réseau. en tenant compte des éléments suivants :

- pas de systématisation des abris au niveau des arrêts et maintien d'un poteau simple quand il existe
- mise en place d'un arrêt de niveau 3.1 au moins sur toutes les communes, pour garantir qu'il y ait un point d'entrée important sur le réseau (avec un abri donc).

Déploiement effectif

Vu le montant du coût global de la mise en accessibilité, il était impératif de proposer un déploiement dans le temps des actions et de réaliser une programmation des investissements.

La programmation financière repose donc sur la définition d'une priorisation des investissements en fonction des critères choisis, à savoir la fréquentation et le niveau de desserte des arrêts.

Sur la base de ce tableau de programmation, la mise en accessibilité se fera prioritairement par lignes pour assurer que l'intégralité ou la plupart des arrêts d'une même ligne sera accessible et que le maillage du territoire (au moins un arrêt accessible par commune) sera atteint dans le délai le plus court possible.

En 2015, les points d'arrêts qui n'auront pas été rendus accessibles bénéficieront de la desserte par l'offre de substitution.

LE MATÉRIEL ROULANT

Principes

Au niveau du matériel roulant, le plan de renouvellement permettra d'atteindre un parc accessible à l'horizon 2015.

Pour les 38 véhicules VTNI, une étude sera réalisée pour la mise en place de l'accessibilité portant sur la sonorisation sonore et visuelle.

Au niveau du Tramway, les efforts réalisés sur l'aménagement des nouvelles rames garantiront une accessibilité de qualité.

Déploiement proposé

En 2013, l'ensemble du parc de l'ex-CAR sera normalement rendu accessible avec le renouvellement des véhicules les plus anciens. Pour le territoire de l'ex-CAEBS, 6 véhicules devraient être renouvelés en 2013, puis 2 en 2014 et 2 en 2015 ce qui permettrait d'aboutir à un parc totalement accessible en 2015.

LES SYSTÈMES

Les carrefours à feux

L'ensemble des carrefours à feux du réseau TEOR sera équipé avec des systèmes de balises sonores afin d'avoir une démarche homogène au niveau de l'ensemble du territoire de la CREA.

Pour les autres carrefours, leur équipement relevant de la compétence de la commune, des concertations auront lieu avec les collectivités concernées pour voir comment la mise en place de tels systèmes est possible.

La billettique

En fonction des systèmes actuels, le développement de l'accessibilité de la billettique se fera en concertation avec les professionnels afin de garantir que les nouveaux systèmes mis en place sont conformes aux réglementations.

Le fonctionnement actuel semble donner satisfaction et répondre aux exigences et ne sera donc modifié qu'à la marge en fonction de difficultés éventuelles qui pourraient apparaître.

L'information voyageurs

Au niveau de l'information voyageur, la CREA a entrepris un travail très important depuis plusieurs années sur l'information aux points d'arrêts.

Ainsi, toute la signalétique aux arrêts a été remise aux normes notamment pour les tailles de caractères et les contrastes.



Ce travail a abouti à la mise au point de deux types principaux de plaques d'information aux arrêts tels que présentés ci contre.

Concernant les autres supports (papier, site Internet), la mise en œuvre du réseau Astuce a entraîné un travail d'harmonisation de l'information. Dans ce cadre, la CREA veillera à travailler à une amélioration des conditions d'accessibilité de l'information.

La CREA va également étudier la mise en place d'un accueil téléphonique pour les personnes sourdes ou malentendantes par le biais d'un service par SMS.

La notion de substitution

La CREA ayant clairement identifié des Impossibilités Techniques Avérées, il est nécessaire de proposer la mise en place d'une solution de substitution.

Il convient de bien distinguer deux notions importantes :

- le service de transport pour personnes à mobilité réduite
- le service de substitution.

	Service de substitution	Service TPMR
Obligation légale	Oui	Non
Conditions d'accès	- Arrêt non accessible et être une personne handicapée ou à mobilité réduite	- Etre une personne handicapée ou à mobilité réduite et admise par la commission TPMR de la CREA
Définition du service	- Transport d'arrêt à arrêt de bus ou tramway - Horaires identiques à ceux du réseau	- Transport de « porte à porte » - Horaires définis lors de la demande
Tarification	Identique à celle du réseau urbain	Plus élevée que celle du réseau urbain (horo/kilométrique)
Financier	Financement impératif par l'Autorité Organisatrice gestionnaire du réseau « non accessible »	Financement « libre », toute collectivité peut le mettre en place

Déploiement de l'offre de substitution

Le service de substitution s'entend aujourd'hui clairement comme une solution qui permet de palier les Impossibilités Techniques Avérées de mise en accessibilité. Il s'agit donc de permettre aux personnes d'utiliser le réseau de transport classique avec un lieu de départ et/ou de destination qui ne serait pas rendu accessible dans le cadre du présent schéma à l'horizon 2015.

Le service à mettre en place sur le territoire de la CREA le sera sur la base d'un service d'arrêt à arrêt avec les mêmes tarifs et les mêmes horaires que les lignes régulières auxquelles il se substituera.

L'accès au service sera proposé pour les personnes pour lesquelles la non accessibilité de l'arrêt aura été constatée. Pour mémoire, l'inaccessibilité a été constatée pour des questions de pente ou de largeur touchant principalement les personnes ayant une déficience motrice. De ce fait, le service de substitution sera réservé aux personnes qui auront été accréditées par la commission dûment habilitée. Les personnes devront ainsi justifier de leur réelle impossibilité d'utiliser le réseau aux arrêts considérés.

Les trajets courts, à savoir sur une distance inférieure à 5 km seront effectués directement par le service de substitution. Dans les autres cas, le transport sera assuré par des correspondances sur le réseau urbain.

La tarification de ce service sera la même que pour le réseau, mais une réservation préalable reste indispensable pour garantir l'efficacité du service.

Le service Transport Personnes à Mobilité Réduite (TPMR)

L'offre en transport adapté est maintenue et étendue sur l'ensemble du territoire avec les mêmes modalités de fonctionnement que le service actuel.

Après analyse, les choix se sont portés sur un service unique pour tout le territoire, avec cependant quelques modalités de fonctionnement différentes entre le territoire de l'ex-CAEBS et de l'ex-CAR. Ainsi, une seule commission d'accès autorise l'usage du service et les critères sont les mêmes pour tous les habitants, mais les horaires de fonctionnement ainsi que les centrales de réservation restent différenciés pour chaque territoire.

Le tableau ci-après résume les conditions de fonctionnement des services.

Profil des clients		Personnes en fauteuil roulant semi-valides déficients visuels	
Type de déplacement		Tous déplacements sauf à caractère médical	
Accès au service		Avis de la commission TPMR de la CREA	
Horaires du service		Taxis	Lundi au dimanche 6h - 22h30
		Minibus TCAR	Lundi au vendredi : 7h - 20h30 Samedi : 7h - 20h15 Dimanche : 9h15 - 12h et 14h30 - 18h30
		Minibus TAE	Du lundi au samedi : 7h - 20h00
Amplitude du service		Taxis	Lundi au dimanche : 16h30
		Minibus TCAR	Lundi au vendredi : 15h30 Samedi : 15h15 Dimanche : 6h45
		Minibus TAE	Lundi au samedi : 13h00
Horaires du service de réservation		Minibus TCAR et taxis	Lundi au vendredi : 9h - 12h et 13h - 17h
		Minibus TAE	Lundi au samedi : 8h30 - 12h et 13h30 - 18h30 Samedi : 9h - 12h
Amplitude du service de réservation		Minibus TCAR et taxis	Lundi au vendredi : 7h
		Minibus TAE	Lundi au vendredi : 8h30 / Samedi : 3h
Délais de réservation		Minibus TCAR et taxis	24h
		Minibus TAE	24h
Tarification	CREA	Minibus	Kilométrique pour le minibus (2,10 € en moyenne)
		Taxis	Au compteur (2,80 € en moyenne)
	ex-CAEBS	Minibus	1,15 €
		Taxis	Au compteur
Accompagnateurs		Gratuit sur le service organisé par la TCAR et payant pour le service organisé par les TAE	

Les mesures complémentaires

Le dépôt de réclamation

Un système de dépôt de réclamation a été mis en place pour permettre aux personnes qui rencontrent des difficultés dans l'usage du réseau d'en informer la collectivité.

Une fiche de signalement est donc disponible aux guichets ou par le biais du site Internet pour permettre aux personnes d'indiquer clairement les difficultés rencontrées.

Une réponse est donnée aux personnes qui effectuent une demande le plus rapidement possible.

LE SIGNALEMENT DOIT DÉCRIRE :



- La situation rencontrée
- Le lieu
- Le lien éventuel avec un type de handicap
- Et d'une manière générale, tous les éléments permettant une meilleure compréhension du défaut d'accessibilité pour faciliter la recherche de solutions.

Vous pouvez également nous suggérer des propositions d'amélioration.

LE SIGNALEMENT EST À ADRESSER :

Par mail
transports@la-crea.fr

Par courrier
La CREA
14 bis, avenue Pasteur
BP 589
76 006 Rouen Cedex 1

Par fax
02 35 52 68 03

LE FORMULAIRE EST UNIQUEMENT DISPONIBLE :

Sur le site internet de la CREA
www.la-crea.fr
rubrique la CREA Transports



FICHE DE SIGNALEMENT
ACCESSIBILITE AUX TRANSPORTS
EN COMMUN DE LA CREA



www.la-crea.fr

FICHE DE SIGNALEMENT
ACCESSIBILITÉ AUX TRANSPORTS EN COMMUN DE LA CREA



<p>LES COORDONNÉES DU DÉCLARANT <small>(obligatoire mais nécessaire si vous souhaitez une réponse personnelle)</small></p> <p>Nom : _____ Prénom : _____ Adresse : _____ _____</p> <p>Téléphone fixe / mobile : _____ Email : _____</p> <p>LES COORDONNÉES DE L'USAGER <small>(si différentes des coordonnées du déclarant)</small></p> <p>Nom : _____ Prénom : _____ Adresse : _____ _____</p> <p>Téléphone fixe / mobile : _____ Email : _____</p> <p>Présentez-vous un handicap ? <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p><small>Il souhaite être informé(e) des autres réserves à non signalement par : Courier / Téléphone / Email (barrer les mentions inutiles)</small></p>	<p>LE SIGNALEMENT CONCERNE :</p> <p><input type="checkbox"/> Les véhicules <input type="checkbox"/> Les arrêts <input type="checkbox"/> Les agences commerciales <input type="checkbox"/> Les informations aux voyageurs <input type="checkbox"/> Le personnel (conducteur, vérificateur, agents commerciaux, autres...) <input type="checkbox"/> Les règles relatives au voyage <input type="checkbox"/> Le parking du Mont-Riboudet</p> <p>PRÉCISIONS SUR LE LITIGE :</p> <p>La commune : _____ La ligne de transport : _____ La direction de la ligne : _____ Le nom de l'arrêt : _____ La date : _____ L'heure : _____</p> <p>DESCRIPTION DE LA SITUATION :</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p>	<p>Par le biais de la fiche de signalement, la CREA souhaite connaître les difficultés et les attentes des usagers en situation de handicap pour progresser ensemble vers une accessibilité des transports pour tous :</p> <p>Si vous constatez une situation entravant l'accessibilité aux transports collectifs urbains organisés par la CREA, nous vous remercions de nous le signaler au moyen du formulaire ci-contre.</p> <p><small>La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées prévoit la mise en place d'une procédure de « dépôt de plainte » pour tout défaut constaté dans l'accessibilité des transports.</small></p> <p><small>Les informations recueillies font l'objet d'un traitement informatique destiné à améliorer l'accessibilité du réseau de transports en commun de la CREA. Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent. Vous pouvez exercer ce droit en vous adressant au Pôle Transports, Développement des mobilités, 14 bis Avenue Pasteur - BP 889 - 76006 Rouen Cedex 1. Vous pouvez également, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement des données vous concernant.»</small></p> <div style="text-align: right;">  </div>
---	--	--

La concertation, le suivi

Afin de garantir la pertinence du schéma dans la durée, la CREA souhaite poursuivre son travail de concertation avec l'ensemble des partenaires, qu'il s'agisse des collectivités ou des associations.

Pour cela, la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité semble le lieu pertinent de concertation.

Ainsi, des réunions thématiques seront organisées pour aborder les questions relatives aux transports et au suivi du Schéma Directeur d'Accessibilité pour faire le point sur l'avancée des travaux et les ajustements à apporter.

Sur la base d'un minimum d'une fois par an, la CREA se réunira pour :

- proposer une programmation annuelle,
- évaluer les actions entreprises au niveau des aménagements des points d'arrêts dans l'année écoulée,
- valider les ajustements éventuellement nécessaires pour permettre l'atteinte de l'objectif visé au présent schéma,
- proposer de nouvelles mesures ou adaptations en fonction de l'évolution contextuelle, technique ou réglementaire.

ANNEXES

LISTE DES ARRÊTS EN IMPOSSIBILITÉ TECHNIQUE AVÉRÉE

ex-CAEBS.....	38
ex-CAR.....	39

RÉFÉRENTIEL D'AMÉNAGEMENT DES POINTS D'ARRÊTS DU RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS CONFORMITÉ AUX NORMES ACCESSIBILITÉ DE LA LOI DE 2005

Arrêts de niveau 1 (TEOR).....	40
Arrêts de niveau 1-1 (TEOR, tronc commun).....	40
Arrêts de niveau 1-2 (TEOR, branches).....	41
Arrêts de niveau 2 (standards).....	42
Niveau 2 avec abri au centre du quai.....	42
Niveau 2 avec abri collé au mur.....	43
Arrêts de niveau 3 (secteur urbain avec fréquentation importante).....	44
Niveau 3 avec abri.....	44
Niveau 3 avec poteau.....	45
Niveau 4 (rural).....	46
Éléments complémentaires.....	47
Règlement sur les lignes Zig Zag.....	47
Rappel des règles de profil pour les arrêts et les cheminements.....	48
Règlement sur le pictogramme au sol pour UFR.....	49
Dalle podotactile.....	49
Les poteaux d'arrêt.....	50
Les abris et l'information au niveau des abris.....	51
Les traversées pour piétons.....	52

ex-CAEBS

ELBEUF		8
	Abattoirs 1	1
	Argilliere 2	1
	Bout Du Gard 1	1
	La Bergerie	1
	Oree Du Bois1	1
	Porte D'elbeuf1	1
	Saint Cyr2	1
	Val Caron1	1
LA LONDE		1
	Mare Plate	1
ORIVAL		1
	Roche Foulon1	1
SAINT AUBIN		6
	Chalet2	1
	Ecuyere1	1
	Ecuyere2	1
	Eglantiers2	1
	Guerbette2	1
	Lecene1	1
SAINT PIERRE		3
	La Villette2	1
	Rte De Louviers1	1
	Tilleul1	1

ex-CAR

AMFREVILLE-LA-MIVOIE		5
	Grand Val	1
	La Saule	2
	Le Val	1
	Petit Val	1
BELBEUF		5
	Beaux Champs	1
	Clos des Pommiers	1
	La Cerisaie	1
	Rue des Essarts	1
	Val Denis	1
BIHOREL-BOIS-GUILLAUME		8
	Foyer Municipal	2
	Les Fées	2
	Rue du Vallon	2
	Sainte-Victrice	2
	Adenauer	1
	Chemin de la Forêt Verte	1
	Orléans	1
BONSECOURS		2
	Chemin des Noyers	1
	Rue des Hautes Haies	1
CANTELEU		6
	Bac de Dieppedalle	1
	Belvédère	1
	Biessard	1
	Chemin de Croisset	1
	Général Morris	1
	Orléanais	1
DARNÉTAL		9
	Ader	1
	Branly	2
	Cimetière	2
	Louis Lumière	1
	Val Saint-Jacques	2
	Vieux Moulin	1
DÉVILLE-LÈS-ROUEN		15
	Allée Bellevue	2
	Broucq	1
	Collège Jules Verne	1
	Eude	1
	Léon Blum	1
	Mairie Déville-lès-Rouen	2
	Mont Mirel	2
	Passerelle	2
	Rue du 8 mai	2
	Rue du Coteau	1
FONTAINE-SOUS-PRÉAUX		2
	Mairie de Fontaine/Préaux	1
	Route d'Isneauville	1
FRANQUEVILLE-SAINT-PIERRE		3
	Marcel Ragot	1
	Maréchal Leclerc	1
	Nation	1
GOUY		1

	Mairie de Gouy	1
GRAND-COURONNE		7
	Cité des Potasses	2
	La Croix Saint-Marc	2
	La Gare de Grand Couronne	2
	Rimbaud	1
GRAND-QUEVILLY		1
	Résidence Leprêtre	1
HAUTOT-SUR-SEINE		2
	Château	1
	Ecole M. Genevoix	1
HOUPEVILLE		1
	Sente Jeanne d'Arc	1
LA BOUILLE		2
	La Croix Bizet	2
LE HOULME		3
	Eglise Saint-Martin	2
	Lesueur	1
MALAUNAY		4
	Hameau de Frévaux	1
	Le Haut Bourg	1
	Lesouef	1
	Route de Montville	1
MAROMME		3
	Bérât	1
	Val Aux Dames	2
MONT-SAINT-AIGNAN		15
	Bulins	2
	Campus consulaire	1
	Centre équestre	2
	Chemin de la Forêt Verte	1
	Deux Bois	2
	Ecole Berthelot	2
	Morin	2
	Raffetot	2
	Verdun	1
MOULINEAUX		3
	Allée des Peupliers	1
	Les Fontaines	2
NOTRE-DAME-DE-BONDEVILLE		11
	Bois des Dames	1
	Cimetière de Notre-Dame-de-Bondeville	1
	Courlis	2
	Duparc	1
	Eglise de Notre-Dame-de-Bondeville	2
	Epargne	1
	Longs Vallons	1
	Mairie V. Schoelcher	2
OISSEL		1
	Les Vosges	1
RONCHEROLLES-SUR-LE-VIVIER		3
	Bimare	2
	Trois Fermes	1
ROUEN		48

	Aurore	1
	Barrières Saint-Maur	2
	Beauvoisine	1
	Bordes	1
	Boulevard de l'Yser	1
	Campulley	2
	Chanoine Maubec	1
	Chasselièvre	1
	Cimetière du Mont-Gargan	2
	Cimetière du Nord	2
	Clos Repainville	2
	Delvincourt	2
	Deux Rivières	1
	Docteur Hélot	1
	Docteur Léonard	2
	Ecole Normale	2
	Fontaine	1
	Jouvenet	1
	Jules Marie	2
	La Chasse	2
	Langlois	2
	Lecarpentier	1
	Les Broches	2
	Les Hallettes	1
	Lycée Corneille	2
	Malatiré	1
	Place Cauchoise	1
	Ricarville	2
	Romain Rolland	1
	Rue Basse	1
	Rue du Loup	1
	Vallon Suisse	2
	Zurich	1
SAHURS		8
	Chaussée de Caumont	2
	Les Petits Saules	1
	Petit château	1
	Rue Chiquet	2
	Rue de Marbeuf	2
SAINT-AUBIN-EPINAY		1
	La Hêtraie	1
SAINT-ETIENNE-DU-ROUVRAY		1
	Bon Clos	1
SAINT-JACQUES-SUR-DARNÉTAL		2
	Loges aux pauvres	2
SAINT-LÉGER-DU-BOURG-DENIS		3
	Coteaux du Trianon	1
	Coteaux du Trianon	1
	Stade Delalondre	1
SAINT-MARTIN-DU-VIVIER		1
	Val Aux Moines	1
SAINT-PIERRE-DE-MANNEVILLE		1
	Allée des Sorbiers	1
SOTTEVILLE-LÈS-ROUEN		2
	Chemin de Halage	1
	Salle Trianon	1
VAL-DE-LA-HAYE		1
	Colonne Napoléon	1
YAINVILLE		1
	Centre	1

Arrêts de niveau 1 (TEOR)

Arrêts de niveau 1-1 (TEOR, Tronc commun)

Implantations

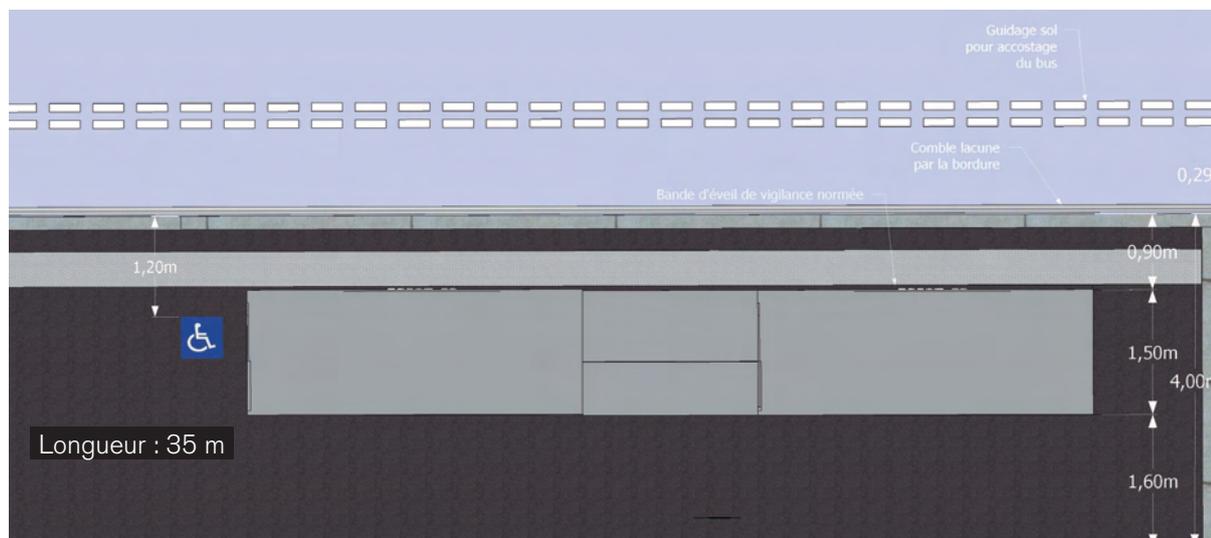
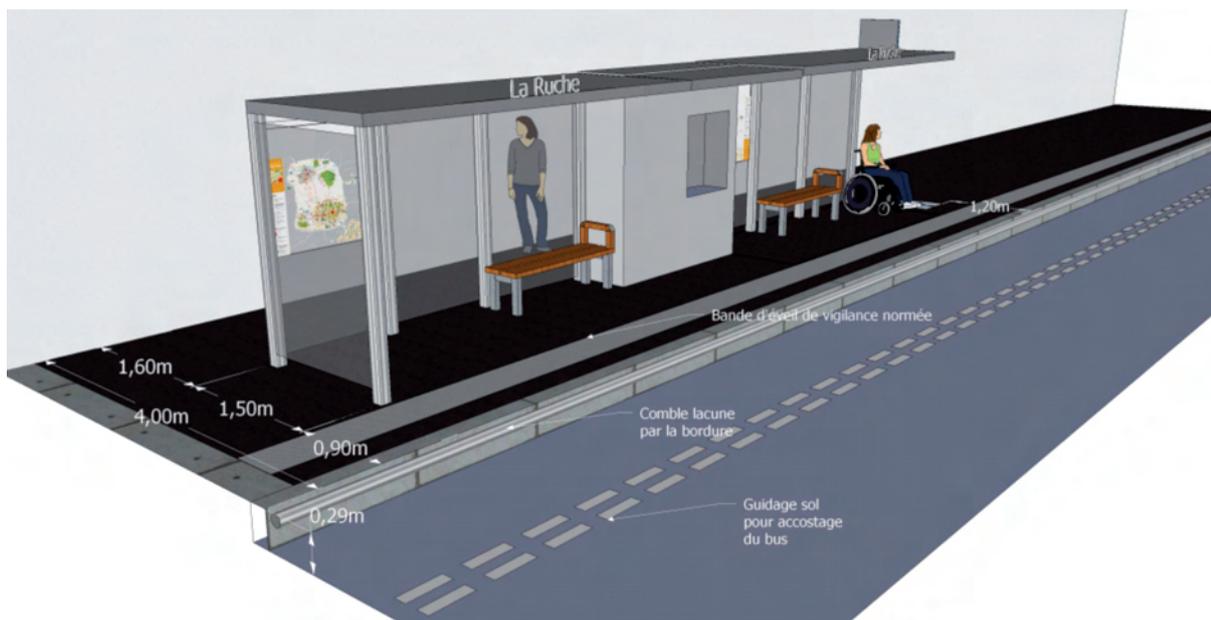
Arrêts du réseau TEOR sur le tronc commun pour les différentes lignes.

Caractéristiques

	1
Unités d'œuvre	1-1
type	Teor TC
Largeur	4 m
Hauteur	29 cm
Longueur	35 m
Abri	2
Poteau	0
BEV	1
Traversée	1
Cheminement	5 m

Coûts (TTC+PAI+MO)	
Marquage	- €
Quai/terrassement	17 300 €
Abri	45 000 €
Poteau	- €
Traversée	1 700 €
Cheminement	1 900 €
Information	1 100 €
Réfection totale	62 700 €

Note : l'implantation du banc devra systématiquement être faite en dehors de l'espace d'accès à l'information



Arrêts de niveau 1 (TEOR)

Arrêts de niveau 1-2 (TEOR, branches)

Implantations

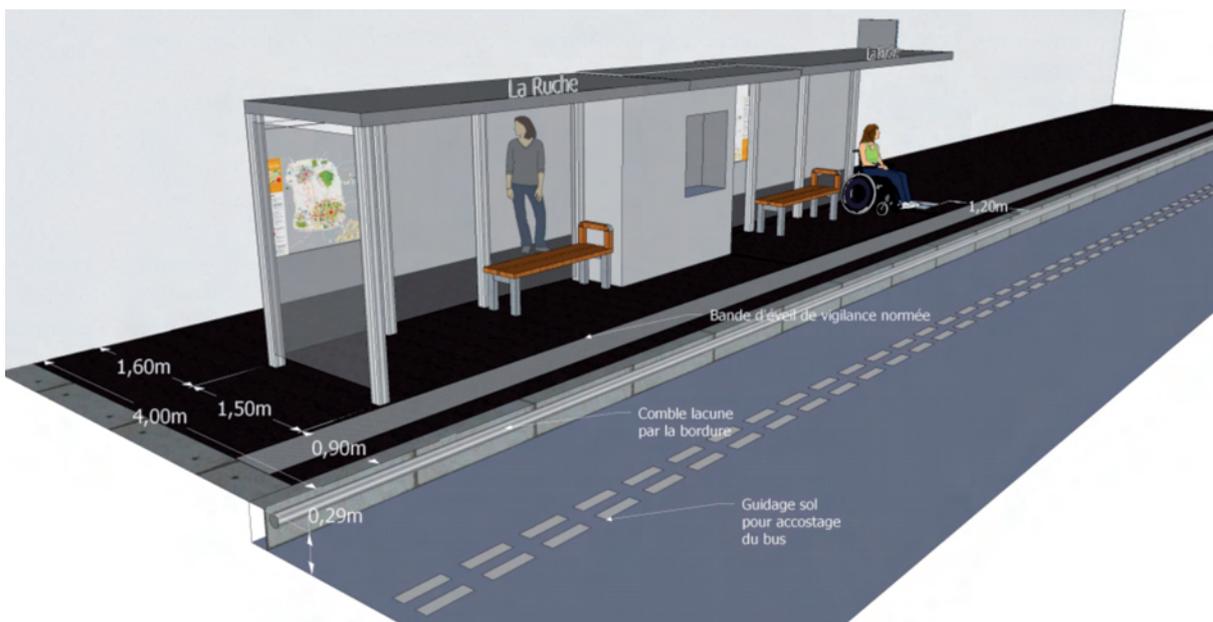
Arrêts du réseau TEOR sur les branches pour les différentes lignes.

Caractéristiques

Unités d'œuvre	1-2
Type	Teor Bch
Largeur mini	4 m
Hauteur	29 cm
Longueur	20 m
Abri	1
Poteau	0
BEV	1
Traversée	1
Cheminement	5 m

Coûts (TTC+PAI+MO)	
Marquage	- €
Quai/terrassement	13 000 €
Abri	45 000 €
Poteau	- €
Traversée	1 700 €
Cheminement	1 900 €
Information	1 100 €
Réfection totale	67 000 €
Note :	

Note : l'implantation du banc devra systématiquement être faite en dehors de l'espace d'accès à l'information



Arrêts de niveau 2 (standards)

Niveau 2 avec abri au centre du quai

Implantations

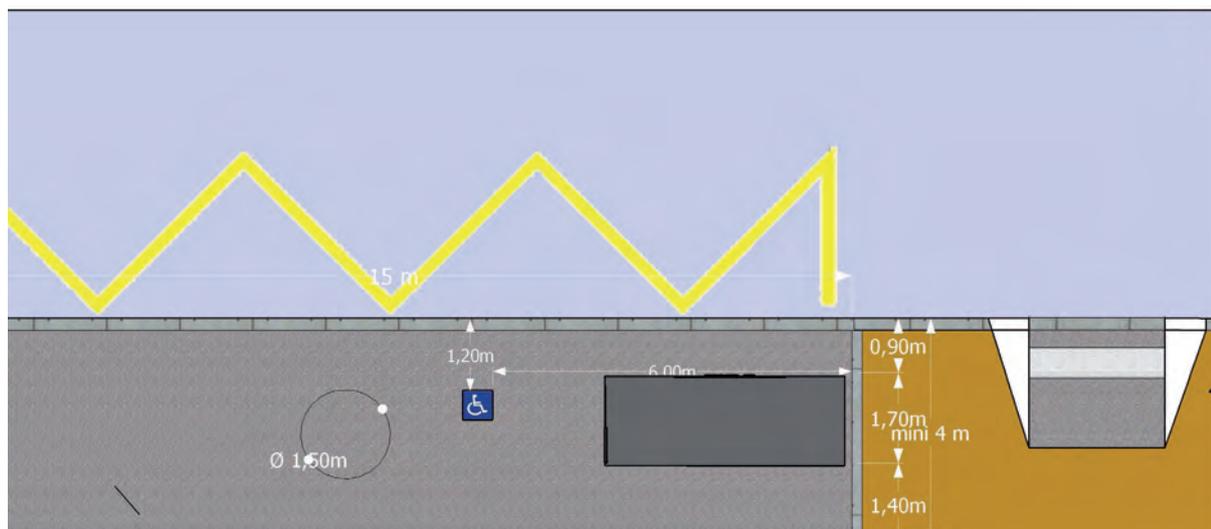
Sur des arrêts de type urbains avec systématisation pour les deux sens.

Caractéristiques

	2
Unités d'œuvre	2-1
Type	standard
Largeur mini	4 m
Hauteur	18 cm
Longueur	15 m
Abri (standard)	1
Poteau	0
BEV	0
Traversée	1
Cheminement	5 m

Coûts (TTC+PAI+MO)	
Quai/terrassement	5 800 €
Abri	10 700 €
Poteau	- €
Traversée	1 700 €
Cheminement	1 900 €
Information	1 100 €
Réfection totale	21 200 €

Note : l'implantation du banc devra systématiquement être faite en dehors de l'espace d'accès à l'information



Arrêts de niveau 2 (standards)

Niveau 2 avec abri collé au mur

Implantations

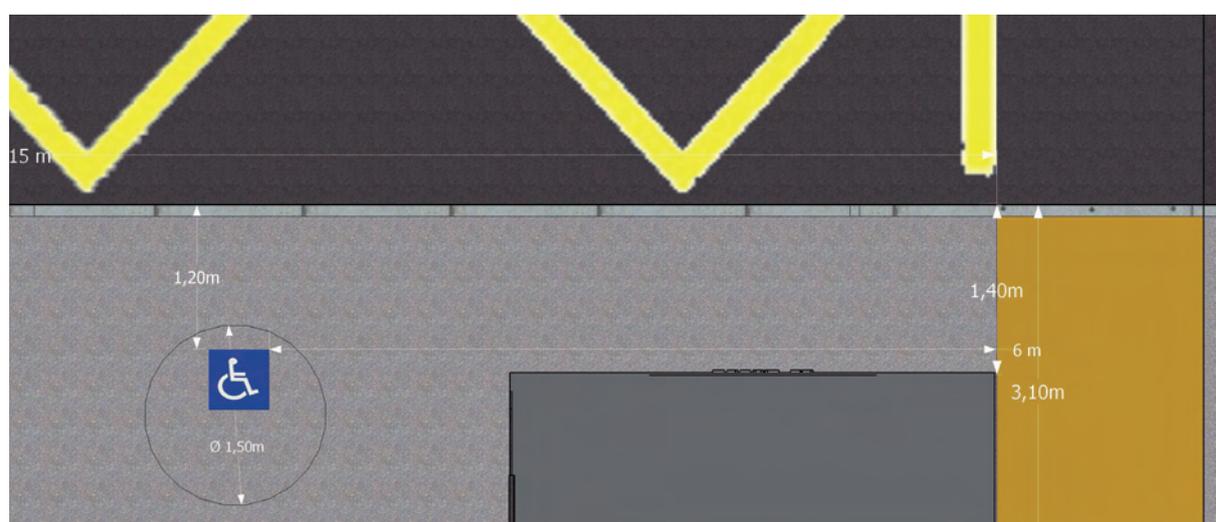
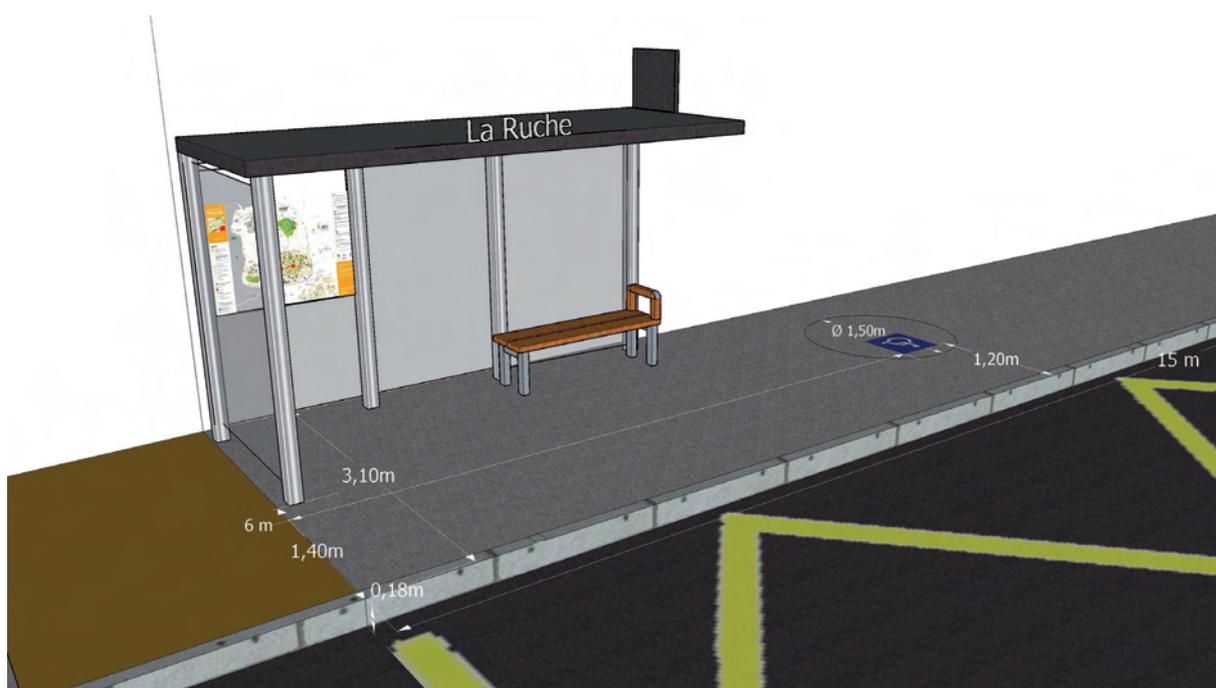
Sur des arrêts de type urbains avec systématisation pour les deux sens.

Caractéristiques

	2
Unités d'œuvre	2-1
Type	Standard accolé
Largeur mini	3,1 m si abri collé,
Hauteur	18 cm
Longueur	15 m
Abri (standard)	1
Poteau	0
BEV	0
Traversée	1
Cheminement	5 m

Coûts (TTC+PAI+MO)	
Quai/terrassement	5 800 €
Abri	10 700 €
Poteau	- €
Traversée	1 700 €
Cheminement	1 900 €
Information	1 100 €
Réfection totale	21 200 €

Note : l'implantation du banc devra systématiquement être faite en dehors de l'espace d'accès à l'information



Arrêts de niveau 3 (secteur urbain avec fréquentation importante)

Niveau 3 avec abri

Implantations

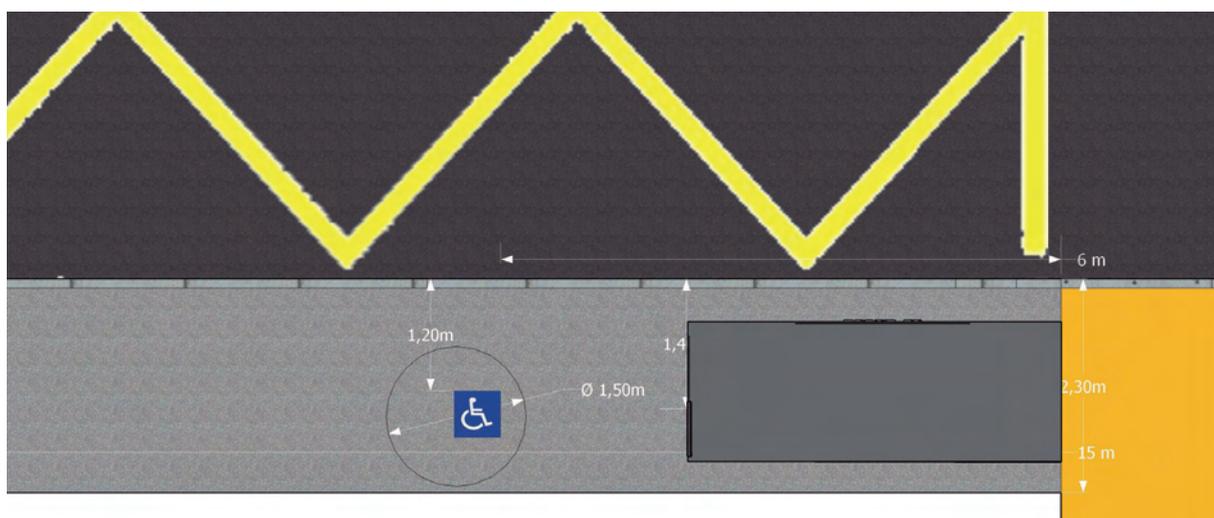
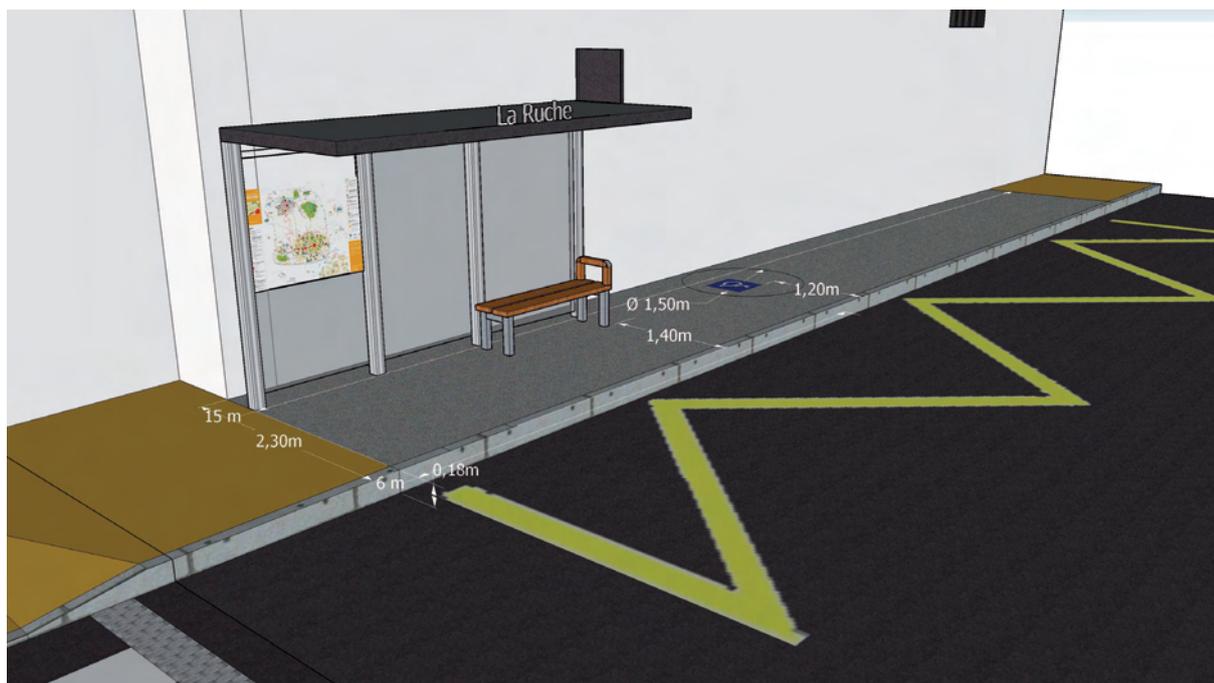
Sur secteur urbain ou périurbain en fonction des destinations. L'abri est à privilégier pour les arrêts de montées, les personnes étant susceptibles d'attendre les véhicules.

Caractéristiques

Unités d'œuvre	3-1
Type	Auvent
Largeur mini	2,3 m
Hauteur	18 cm
Longueur	15 m
Abri	1
Poteau	
BEV	0
Traversée	1
Cheminement	10 m

Coûts (TTC+PAI+MO)	
Quai/terrassement	3 900 €
Abri	10 700 €
Poteau	- €
Traversée	1 700 €
Cheminement	1 900 €
Information	1 100 €
Réfection totale	19 300 €

Note : l'implantation du banc devra systématiquement être faite en dehors de l'espace d'accès à l'information



Arrêts de niveau 3 (secteur urbain avec fréquentation importante)

Niveau 3 avec poteau

Implantations

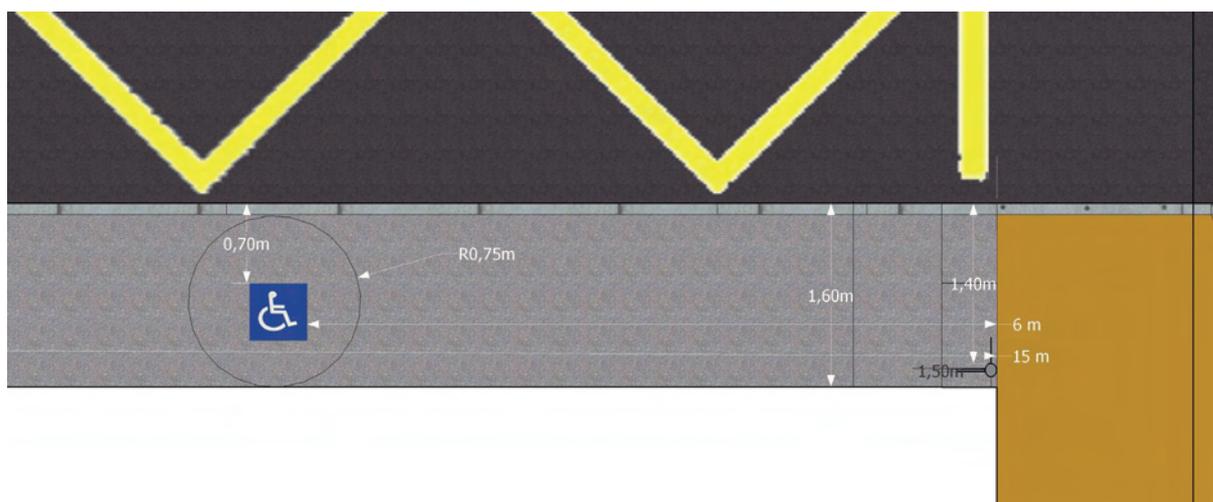
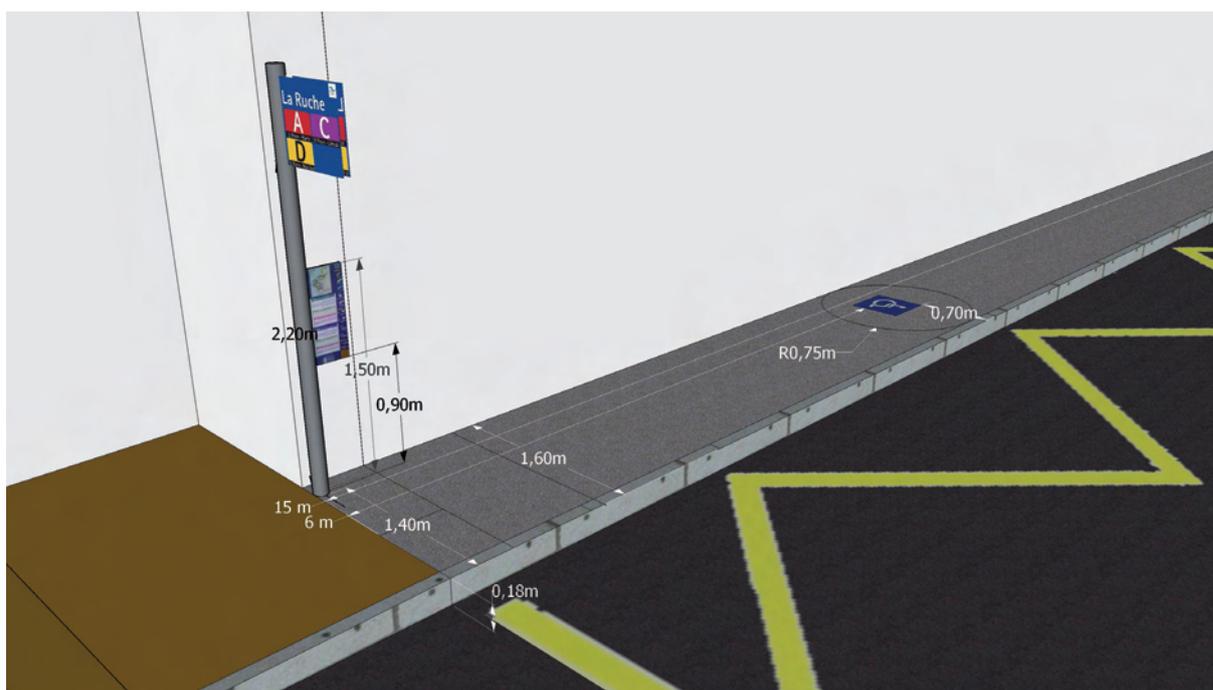
Sur secteur urbain ou périurbain en fonction des destinations. Le poteau sera privilégié pour les arrêts de descente car les personnes n'ont pas d'attente à l'arrêt.

Caractéristiques

Unités d'œuvre	3-2
Type	Poteau
Largeur mini	2,3 m
Hauteur	18 cm
Longueur	15 m
Abri	0
Poteau	1
BEV	0
Traversée	1
Cheminement	10 m

Coûts (TTC+PAI+MO)	
Quai/terrassement	3 900 €
Abri	
Poteau	500 €
Traversée	1 700 €
Cheminement	1 900 €
Information	1 100 €
Réfection totale	9 100 €

Note : l'implantation d'un banc est possible mais reste du ressort de la commune. Dans ce cas, il sera impératif de prévoir un espace d'au moins 1,40 m entre le banc et la bordure du quai (l'espace disponible doit donc être d'environ 2,30 m en fonction de la profondeur du banc).



Arrêts de niveau 4 (rural)

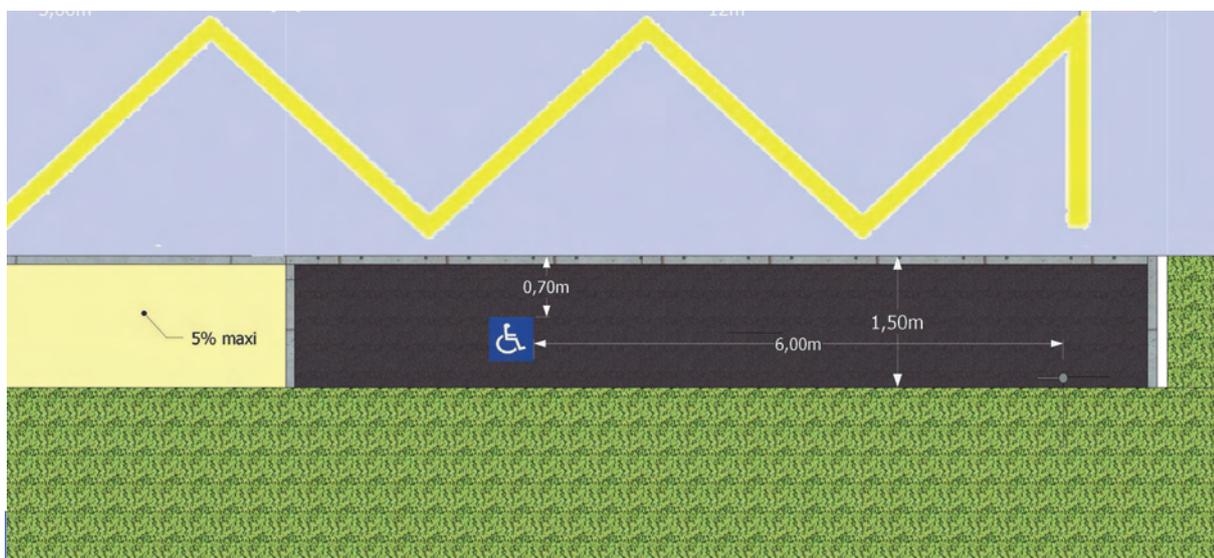
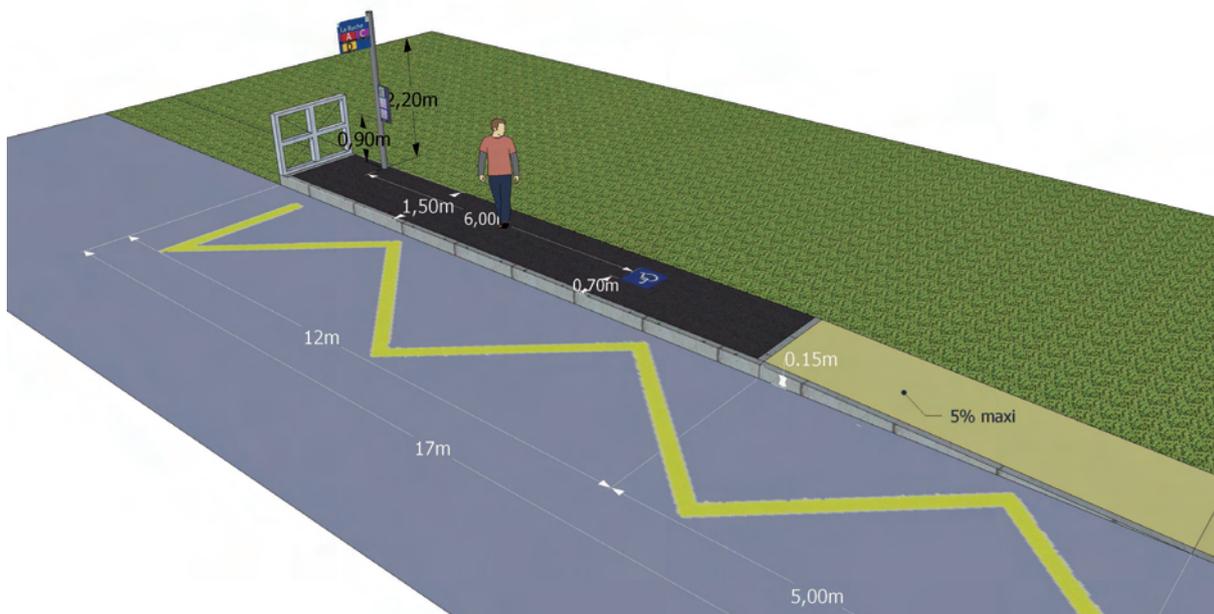
Implantations

Sur des secteurs non urbanisés avec un trafic faible.

Caractéristiques

	4
Unités d'œuvre	4
Type	Poteau rural
Largeur mini	1,5 m
Hauteur	15 cm
Longueur mini (quai)	12 m
Abri	0
Poteau	1
BEV	0
Traversée	1
Cheminement	5 m

Coûts (TTC+PAI+MO)	
Quai/terrassement	1 800 €
Abri	- €
Poteau	500 €
Traversée	1 000 €
Cheminement	900 €
Information	1 100 €
Réfection totale	5 300 €



Eléments complémentaires

Règlement sur les lignes Zig Zag

Extrait de « Instruction Interministérielle sur la signalisation routière partie 7, chapitre VI, article 118.3 »

C- Emplacement d'arrêt d'autobus, lignes zigzag

Pour marquer l'emplacement d'un arrêt d'autobus, on peut utiliser la ligne zigzag.

Cette ligne signifie qu'il est interdit de stationner ou de s'arrêter sur la zone marquée, pendant la période où circulent les autobus.

Cette ligne est de couleur jaune et doit être réalisée conformément au schéma ci-après. La longueur de l'arrêt est matérialisé sur au moins 10 m et peut être augmentée en fonction du nombre et de la longueur des autobus utilisant l'arrêt.



RAPPEL DES RÈGLES DE PROFIL POUR LES ARRÊTS ET LES CHEMINEMENTS

Pentes	<p>5 % maximum</p> <p>Si supérieure à 4%, palier de repos tous les 10 m</p> <p>Exceptions possibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 8% sur 2 m - 12 % sur 0.5 m <p>En tout état de cause, la pente devra être la plus faible possible sur l'arrêt, les pentes ne devant être que ponctuelles</p>
Dévers	<p>2 %</p> <p>La pente transversale devra également être limitée pour l'écoulement des eaux</p>
Ressauts	<p>2 cm maximum si bord arrondi</p> <p>4 cm maximum si chanfrein à 1/3</p>
Grilles ou fentes	<p>Diamètre ou largeur inférieur à 2 cm</p>

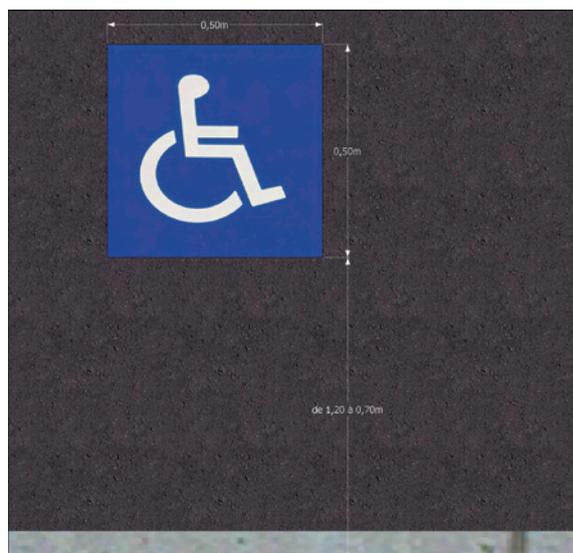
Règlement sur le pictogramme au sol pour UFR

Il n'existe pas de règle précise pour l'implantation du pictogramme « fauteuil roulant » au droit de la porte centrale du bus (avec palette). Le principe est de faire un pictogramme qui soit suffisamment lisible pour garantir le respect de l'emplacement par les autres publics.

Il existe cependant une normalisation des tailles du pictogramme pour le stationnement des personnes à mobilité réduite tel que présenté ci contre (Instruction Interministérielle sur la signalisation routière partie 7, chapitre VI, article 118.2) qui est fondé sur des dimensions de 1m*1.20m.

Les caractéristiques du pictogramme UFR préconisées dans le cadre du présent référentiel sont les suivantes :

- Largeur : 0.50 m
- Longueur : 0.50 m
- Couleur : fond bleu, pictogramme blanc
- Disposition :
 - entre 1.20 et 0.70 m de la bordure de l'arrêt en fonction du type d'arrêt.
 - 6 m de la limite avant du point d'arrêt (pour se situer en face de la porte centrale)

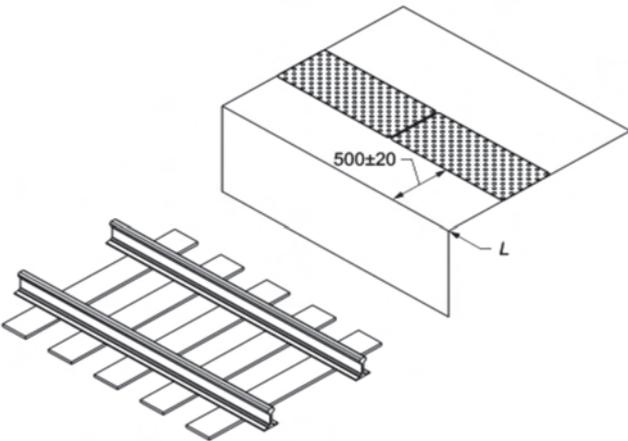
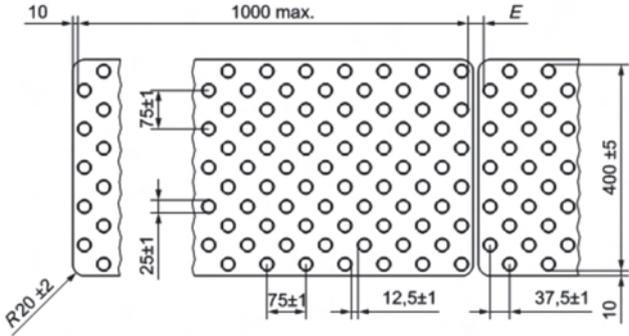
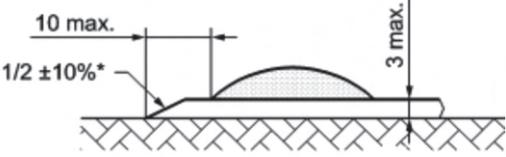


Dalle podotactile

Les textes :

- Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics :
 - « Dans le cas d'un emplacement d'arrêt de transport guidé surélevé à plus de 26 centimètres de hauteur par rapport à la chaussée, une bande d'éveil de vigilance conforme aux normes en vigueur est implantée sur toute la longueur de l'arrêt. ».
- Norme AFNOR NF P98-351 (2010-08).

LES MODALITÉS

<p>Implantation</p>	
<p>Caractéristiques dimensionnelles</p>	<p style="text-align: right;">Cotes en millimètres</p>  <p style="text-align: center;">Figure 5b) — Bande d'éveil de largeur réduite</p>
<p>En cas de « produits rapportés »</p>	
<p>Contraste visuel</p>	$C = \frac{L_{BEV} - L_{SUPPORT}}{L_{SUPPORT}}$ <p>où :</p> <p>L_{BEV} est la luminance moyenne de la bande d'éveil ;</p> <p>$L_{SUPPORT}$ est la luminance moyenne du sol adjacent du côté opposé au pas de freinage.</p> <p>Ces luminances sont exprimées en candelas par mètre carré (Cd/m^2).</p>
<p>Extrait de la norme AFNOR. D'autres éléments sont à prendre en considération comme l'usure ou la glissance.</p>	

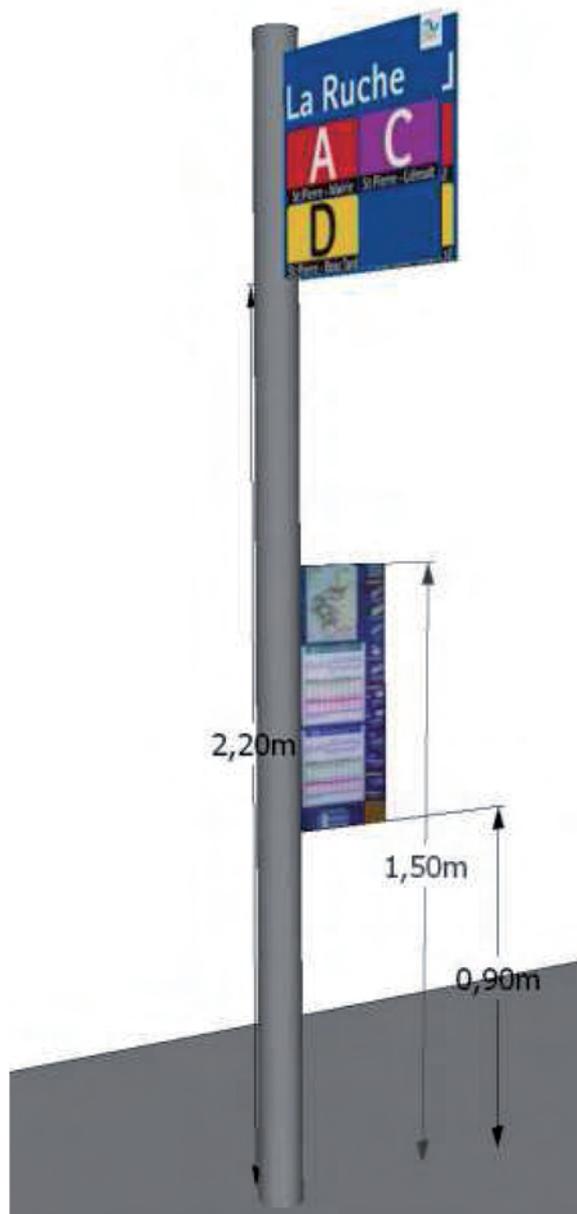
Les poteaux aux arrêts

Pour les poteaux aux arrêts, ils devront être conformes aux exigences définies ci après et illustrées par le schéma ci contre.

- localisation de façon à garantir une circulation libre d'au moins 1.40 m. Si possible le rapprocher le plus du mur en cas de trottoir étroit et en alignement avec le reste du mobilier .

- La partie haute du poteau comporte les informations requises par la législation : N° de ligne et nom de l'arrêt. Cette partie ne doit pas être située en-deca de 2.20 m pour ne pas entraver le passage,

- La plaque d'information sur les horaires devra comporter un maximum d'information entre 0.90 m et 1.50 m. Si elle excède 0.15 m de large, elle devra être prolongée au sol pour se conformer à la réglementation concernant les équipements en saillie.



Les abris et l'information au niveau des abris

Les éléments composants un abri devront être conformes aux exigences suivantes :

- parois vitrées signalées par des éléments visuels contrastés par rapport à l'environnement immédiat (bande posées sur les vitrages ou engravages).

Hauteurs préconisées :

- une bande 1.10 m

- une bande 1.60 m

Circulaire R 111-19.2 article 2, cheminement extérieur des ERP.

- L'information (plan et horaires) devra être disposée décalée par rapport au banc et avec un maximum d'éléments compris entre 1 m et 1.40 m.

- L'assise devra au minimum être à 0.45 m de hauteur et comporter un accoudoir. Des assises autres comme des appuis ischiatiques sont possibles.



Les traversées pour piétons

Les traversées permettent de relier les points d'arrêts des deux directions.

Elles devront être le plus proches des arrêts et avec une continuité de cheminement sans générer de risques notamment en terme de visibilité pour le conducteur du bus et des autres automobilistes.

Pour rappel, la traversée se fait plutôt par l'arrière du bus. La distance Xx m indiquée dépend de la vitesse de l'axe et de la visibilité réelle (hors carrefours à feux).

