

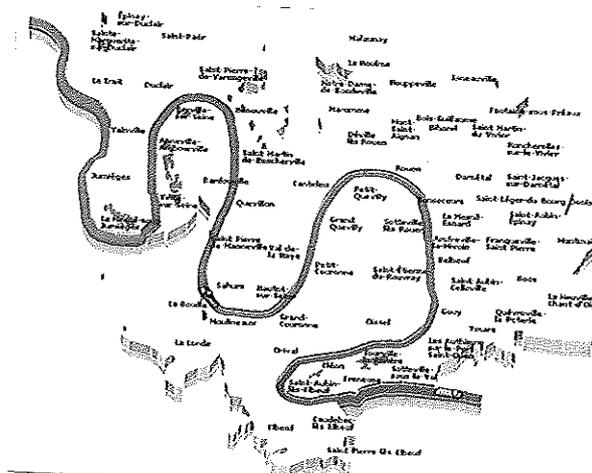
# DEPARTEMENT de la SEINE-MARITIME

## Projet de Plan de Déplacements Urbains Arrêté de la CREA

### Enquête publique

Du 14 novembre au 14 décembre 2013

Affaire n° E13000125/76



## 2° partie - CONCLUSIONS MOTIVEES et AVIS de la COMMISSION

Commission d'enquête publique composée de :  
Alain CARU, Président, Joël GOSSET et Philippe LEDENTU, membres en application de l'ordonnance  
de Madame le Président du Tribunal Administratif de Rouen du 27/07/2013.

*Comme l'exige la procédure réglementaire, le rapport fait l'objet d'un document distinct aux conclusions  
motivées et avis de la commission d'enquête*

## SOMMAIRE

### **CHAPITRE 1 - RAPPEL SUCCINCT du CADRE GENERAL de L'ENQUÊTE**

---

1-1 Les PDU en général.....	page 2
1-2 Fondement juridique.....	page 2
1-3 Des évolutions législatives récentes.....	page 2
1-4 Registre d'enquête publique.....	page 4
1-5 Bilan des observations déposées.....	page 4
1-6 Climat général de l'enquête.....	page 5
1-7 Synthèse des dépositions.....	page 5

### **CHAPITRE 2 - CONCLUSIONS MOTIVEES et AVIS de la COMMISSION D'ENQUÊTE** .....page 6

à

page 9

## **CHAPITRE 1 - RAPPEL SUCCINCT du CADRE GENERAL de L'ENQUÊTE**

---

### **1-1 Les PDU en général :**

Les PDU (Plans de Déplacements urbains) résultent de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982. Ils ont été obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants par la Loi sur l'air et sur l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) du 30 décembre 1996.

### **1-2 Fondement juridique :**

- Le Code général des collectivités territoriales;
- Le Code de l'environnement, et notamment ses articles L. 123-1 et suivants, L. 222-8, L. 371-3 et R. 122-17;
- Le Code de l'urbanisme, notamment les articles L. 121-1 à 121-5;
- Le Code des transports;
- La loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) n° 82-1153 du 30 décembre 1982, notamment son article 28;
- La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) n° 96-1236 du 30 décembre 1996;
- La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU) n°2000-1208 du 13 décembre 2000;
- 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;
- 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;
- 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;
- Les statuts de la CREA;
- La délibération de la CREA du 24 juin 2013 arrêtant le projet de Plan de Déplacements urbains;
- 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.

### **1-3 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 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 2012.

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, dont voirie, et stationnement) sur les territoires des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) dotés d'un PDU;
- Evaluer les émissions de CO<sup>2</sup>, puis à partir de 2015, de l'ensemble des gaz à effet de serre 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 charges nécessaires à l'usage des véhicules électriques hybrides;
- Possibilité pour les autorités organisatrices transports urbains (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 transports en commun en site propre (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 L 1214-2), il vise ainsi à assurer :

- L'équilibre durable;
- La cohésion sociale et urbaine;
- L'amélioration de la sécurité de tous déplacements;
- La diminution du trafic automobile;
- Le développement de transports collectifs;
- L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie;
- L'organisation du stationnement;
- L'organisation des conditions d'approvisionnement;
- L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités (Plan de mobilité par le recours du covoiturage);
- L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées;
- La réalisation 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 2004/421/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.

#### 1-4 Registre d'enquête publique:

Un registre d'enquête publique a été mis en place dans chacune des mairies concernées par le PDU de la CREA, le public a pu venir déposer ses observations aux heures habituelles d'ouverture des mairies, et pendant les permanences que les membres de la commission d'enquête ont assurées dans les 24 communes. Un registre et un dossier complet ont été mis à la disposition du public dans toutes les 70 communes impactées par la CREA, aux mairies annexes de Rouen ainsi qu'au siège social de la CREA.

#### 1-5 Bilan des observations déposées :

- 69 observations par voie électronique ont été transmises à l'adresse mail prévu de la CREA;
- 34 observations ont été déposées sur les registres mis à la disposition du public; dont une déposition verbale.
- 8 courriers à l'attention de M. le Président de la commission d'enquête;
- 2 contributions concernant le contournement Est de Rouen, dont une pétition de 15 Signatures.
- 1 dossier Agenda 21;
- 2 délibérations;
- 2 dépositions hors délai.

	Dépositions	Courriers	Documents
Contribution mails	69		
Dépositions sur les registres			
- Isneauville .....	2		
- Grand-Quevilly .....	1		
- St Martin du Vivier .....	1		
- St Pierre de Varengueville .	2		Délibération du CM
- Sotteville les Rouen .....		2	
- Tourville la Rivière .....	3		1 doc. Contour. Est
- Ymare .....	2		1 pétition 15 signatures
- St Etienne du Rouvray ....	1	1	
- St Aubin les Elbeuf .....	1		Orale
- Rouen .....	3	2	
- Petit Quevilly .....	1	1	
- Petit Couronne .....	2		
- Mont St Aignan .....	1		
- Le Mesnil Esnard .....	1		
- Cléon .....	3		
- Boos .....			1 Dossier contour. Est
- Bois Guillaume/ Bihorel ...	1		1 Dossier Agenda 21
- Anneville/Ambourville ....	1		Délibération CM
- Authieux/Port St Ouen ....	8	2	
Total =	103	8	

### **1-6 Climat général de l'enquête :**

Cette enquête s'est déroulée dans un bon climat, sans incident. Chacun a pu s'exprimer librement, déposer ses observations, contre-propositions, propositions sur les registres prévus à cet effet dans chacune des mairies concernées, ou oralement, par courrier à l'attention de M. le Président de la commission, ou par courriel.

Les maires, adjoints, conseillers municipaux, secrétaires de mairie ont contribué au bon climat de l'enquête, en mettant à notre disposition des locaux pour recevoir le public dans de bonnes conditions et en toute confidentialité lors de nos permanences.

### **1-7 Synthèse des dépositions :**

La commission s'est réunie le 18 décembre, pour examiner et étudier les dépositions, et de faire un classement par thème :

- THEME 1 - Billetterie;
- THEME 2 - Efficacité du FILOR;
- THEME 3 - Plan de circulation rue St Hilaire;
- THEME 4 - Cohérence horaire des transports en commun, correspondances ;
- THEME 5 - Circulation routière et inter-modalité;
- THEME 6 - Stationnement et arrêts de bus;
- THEME 7 - Réglementation;
- THEME 8 - Circulation douce;
- THEME 9 - Urbanisation;
- THEME 10 - Trafic des marchandises;
- THEME 11 - Transport ferroviaire;
- THEME 12 - Enjeux climatiques et développement durable;
- THEME 13 - Observations sur le PDU;
- THEME 14 - Transport pour personnes à mobilité réduite;
- THEME 15 - Divers;
- THEME 16 - Interrogations de la commission d'enquête;
- THEME 17 - Observations et propositions de la commission d'enquête;

## **CHAPITRE 2- CONCLUSIONS MOTIVEES et AVIS de la COMMISSION D'ENQUÊTE**

---

### **TENANT COMPTE :**

#### **2-1 Des avis des personnes publiques associées :**

Ce sont les avis de l'autorité environnementale, de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (*repris dans le rapport de la commission pages 21 à 26*)

Des communes de : Berville/Seine avis favorable, de Bois-Guillaume avis favorable avec réserves, Canteleu avis favorable, Cléon avis favorable, Déville-les-Rouen avis favorable, Fontaine-sous-Préaux avis favorable, Franqueville-Saint-Pierre avis favorable assorti d'observations, Grand-Quevilly avis favorable avec réserves, Hénouville avis favorable, Houpeville avis favorable, Isneauville avis favorables avec remarques, La Bouille avis favorable, La Londe avis favorable, Le Houllme avis favorable avec recommandations, Les Authieux/Port-Saint-Ouen abstention, Le Trait avis favorable, Molineaux avis favorable, Oissel avis défavorable, Petit-Couronne avis favorable avec réserves, Petit-Quevilly avis favorable, Quevillon avis favorable, Rouen avis favorable, Saint-Etienne-du-Rouvray avis défavorable, Saint-Jacques-sur-Darnétal avis défavorable, Saint-Léger-du-Bourg-Denis avis défavorable, Saint-Martin-du-Vivier avis favorable avec recommandations, Saint-Pierre-de-Manneville avis favorable, Saint-Pierre-les-Elbeuf avis favorable avec réserves, Sotteville-les-Rouen avis favorable, Tourville-la-Rivière avis favorable, Ymare avis défavorable.

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, ceci dans un délai de 3 mois suite à l'arrêt du projet.

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

#### **2-2 Des commentaires des membres de la commission :**

*« Globalement, ces avis sont favorables au PDU, certains avis des personnes publiques associées sont donnés avec recommandations ou réserves, avec un certain nombre d'arguments très pertinents et constructifs. Les avis défavorables au projet proviennent des communes pressenties à accueillir le tracé du contournement Est de Rouen. Le tracé présenté dans le dossier par des flèches reste indicatif et doit faire l'objet d'un passage préalable à la Commission Nationale du Débat Public. Les intervenants s'inquiètent de la suppression de l'accès des poids lourds et transports en commun « car » au bac de Duclair, cette décision augmentera le trafic routier et ne va pas dans le sens de la réduction des gaz à effet de serre. Tous ces avis devront faire l'objet d'une analyse, voire d'une concertation et pour certains repris avant que le PDU ne soit définitivement adopté.*

*En ce qui concerne les enjeux importants au centre de l'agglomération, que sont les projets de la nouvelle gare ferroviaire et l'écoquartier Flaubert, le PDU aurait pu être développé en détaillant les actions envisagées pour anticiper leur réalisation.*

*Il aurait été souhaitable également que le PDU s'engage plus fermement sur l'accompagnement des activités portuaires en garantissant des accès routiers, ferroviaires et fluviaux.*

*La concertation des voies de transit vers le centre de l'agglomération est une particularité Rouennaise qui contribue largement à la saturation du trafic, le contournement Est de Rouen*

**reliant les autoroutes A 13 à l'A 28 devrait de ce point de vue améliorer la circulation principalement des plateaux Est de Rouen.**

**Bien que le projet de déplacement urbain participe à l'amélioration de la qualité de l'air et des consommations énergétiques, il aurait été souhaitable que la CREA s'engage plus fortement dans cette démarche en se donnant pour objectif le renouvellement de leur parc automobile par des véhicules peu polluants »**

### **2-3 De l'analyse des observations du public :**

Les intervenants à quelques exceptions près ne sont pas opposés à ce PDU, mais s'interrogent sur les actions développées qui ne sont pas assez dissuasives pour laisser la voiture au garage. Certains s'expriment dans ces termes : « *aider nous pour utiliser les transports en commun...* »

Le public s'est fortement prononcé sur les dysfonctionnements des transports en commun, correspondances, cohérence des horaires, l'efficacité du FILO'R est mise en cause. Certaines lignes ne correspondent plus à l'augmentation de la fréquentation des passages. Certains intervenants témoignent qu'ils utilisent les moyens de transport mis à leur disposition, mais estiment que le système a des limites, lorsque le trajet comporte plus de 2 changements. Les lignes 7-11-21-26 D- 27- 42 en particulier font l'objet de remarques pertinentes.

Les personnes désireuses d'effectuer leurs déplacements en vélo sont, pour certaines d'entre-elles découragées par la dangerosité de cette pratique, faute d'avoir des espaces dédiés à cet usage, force de constater que les initiatives communales en la matière, en l'absence d'un schéma directeur pour l'ensemble de l'agglomération, sont quelque peu disparates, de surcroît, leur entretien laisse dans certains secteurs fortement à désirer.

Les associations sont préoccupées par le manque d'ambition concernant les modes doux, l'absence du schéma des circuits cyclables. Ce manque d'ambition s'est traduit dans la délibération de la CREA se voulant incitative par des aides financières aux communes alors que la précédente délibération avait dans le PDU de 2007 prévu des tracés sur l'ensemble de son territoire, assurant ainsi une continuité intercommunale; cela supposait aussi la transcription de cette volonté dans le SCoT en cours d'élaboration. La commission demande à la CREA de revenir aux dispositions contenues dans cette délibération.

Le volet ferroviaire est mal traité, la partie du diagnostic consacrée aux transports collectifs tend à minorer les capacités du réseau ferré et des usages en nette progression.

Il est reproché au diagnostic des déplacements et des enjeux du PDU sont basés sur des données recueillies lors de l'enquête ménage datant de 2007.

CONSIDERANT QUE :

La loi a désigné l'AOTU (Autorité Organisatrice Transport Urbains) responsable de l'élaboration de la mise en œuvre du PDU, même si elle ne dispose pas les compétences sur lesquelles porte le PDU. Donne un caractère opérationnel en prévoyant notamment que l'AOTU élabore un calendrier des décisions et réalisations et étudie les modalités de son financement.

Dans la présentation de Plan de déplacements urbains par le pétitionnaire nous observons, pour atteindre les objectifs en compatibilité avec le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) à l'horizon 2020, référence 2005, arrêté le 21 mars 2013 à savoir :

- - 12% de trajets en voiture;
- + 20% de trajets en transports en commun à l'échelle régionale;
- + 35% sur la part modale des modes actifs pour les trajets compris entre 1km et 3km;
- + 15% sur la part modale des modes actifs pour les trajets compris entre 3km et 10km;
- - 23% de consommation d'énergie finale;
- - 27% d'émissions de polluants;
- - 25% de part modale fer+ fleuve pour le transport de marchandises;

Les membres de la commission d'enquête pensent que le plan de déplacements urbains manque d'ambition, les actions proposées ne sont pas suffisamment précises, les objectifs présentés à l'horizon 2020 dans ces conditions ne seront pas tenus.

Nous notons dans l'ensemble du diagnostic qu'un bon nombre de points auraient mérité d'être plus approfondis

Par ailleurs, Il est impératif de donner plus de place aux modes alternatifs à la voiture, en particulier aux transports collectifs et au mode doux, c'est d'accroître leur usage. Cela veut dire une volonté clairement affichée pour réaliser des aménagements de voirie et accorder aux modes doux une place privilégiée (aménagement de trottoirs élargis, et surtout voies réservées aux vélos sur tout le territoire de la CREA).

Les membres de la commission d'enquête ont pu se rendre compte à plusieurs reprises que les principales entrées de la ville de Rouen sont difficilement accessibles, le constat est édifiant, nous observons que la majorité des véhicules particuliers est occupée par une seule personne.

Le PDU reste discret quant à l'évolution du transport de marchandises lequel peut engendrer un trafic non estimé dans l'étude du PDU.

Ces aménagements doivent être transposés dans le SCoT en cours d'élaboration pour s'imposer aux documents d'urbanisme de chacune des communes du territoire de la CREA.»

Les membres de la commission d'enquête prennent acte que la CREA s'engage à étudier ou prendre en considération les observations, les propositions déposées par les intervenants.

La commission d'enquête propose à la CREA de revenir sur sa délibération pour prendre les mêmes dispositions que le PDU de 2007 et établisse un schéma directeur ambitieux des itinéraires cyclables.

Par ailleurs pour inciter les usagers à prendre les transports en commun :

- Rendre ceux-ci plus confortables et moins bondés, donc augmenter leur cadencement en fonction des heures de pointe;
- Améliorer les temps de correspondances de bus;
- Dans les communes périphériques, améliorer le système FILO'R, pour en faire des lignes régulières avec passage à heures fixes.

Inter modalité :

- Rendre plus lisibles la signalisation et la pré-signalisation des PR (parkings relais)
- Faire paraître par cycle des encarts dans les journaux locaux ou différentes publications communales, départementales et régionales, à l'attention des usagers extérieurs à la CREA, des possibilités mises à leur disposition pour se déplacer dans l'agglomération Rouennaise et situation des aires de stationnement dans les parkings relais et co-voiturage
- L'infrastructure de charges destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Compte tenu de tout ce qui précède, les membres de la commission d'enquête donnent un :

**AVIS FAVORABLE au Plan de Déplacements Urbains**

Avec les réserves expresses suivantes :

- Que la CREA prenne toutes dispositions pour réaliser une étude de trafic quand les travaux de réhabilitation du pont Mathilde seront achevés;
- Que la CREA établisse un Schéma directeur des déplacements cyclables;
- Que la CREA lors de l'évaluation obligatoire à 5 ans dépose un nouveau dossier en tenant compte des observations, propositions, contre-propositions émises soient prises en compte. De nombreuses thématiques sont à revoir, particulièrement les enjeux majeurs.

Les nouvelles directives concernant l'élaboration du PDU, précisent que les propositions et les actions à mettre en place ne sont plus des orientations, mais se veulent **prescriptives**.

Fait le : 24 janvier 2014

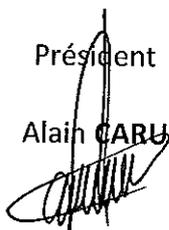
Membre titulaire

Joël GOSSET



Président

Alain CARU



Membre titulaire

Philippe LEDENTU

