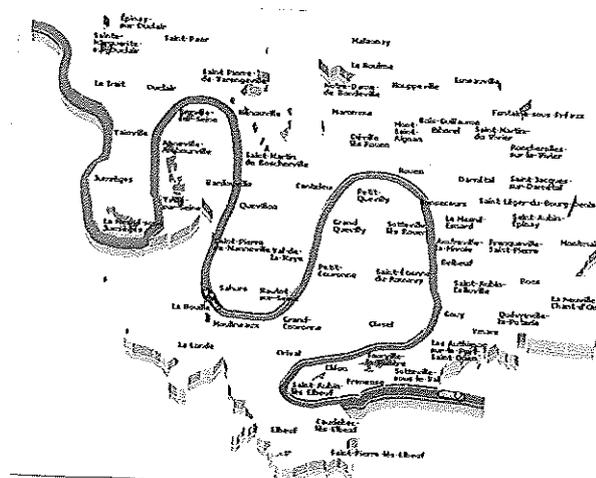


DEPARTEMENT de la SEINE-MARITIME

Projet de Plan de Déplacements Urbains Arrêté de la CREA

Enquête publique
Du 14 novembre au 14 décembre 2013

Affaire n° E13000125/76



1° partie - **RAPPORT** de la **COMMISSION D'ENQUÊTE**

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, les conclusions motivées et avis de la commission font
l'objet d'un document distinct du présent rapport*

CHAPITRE 1 - Présentation du projet

1-1 Les PDU en général.....	page 2
1-2 Cohérence et compatibilités.....	page 5
1-3 Evaluation du contexte institutionnel.....	page 6
1-4 Etape de concertation.....	page 7
1-5 Synthèse financière.....	page 8
1-6 Recettes pour financer les dépenses aux déplacements.....	page 9
1-7 Coût des transports urbains.....	page 10
1-8 Le plan d'action.....	page 11
1-9 Composition du rapport environnemental du PDU.....	page 12

CHAPITRE 2 - Organisation et déroulement de l'enquête publique

2-1 Désignation de la commission d'enquête.....	page 15
2-2 Chronologie de la préparation de l'enquête publique.....	page 15
2-3 Le territoire du PDU.....	page 16
2-4 Les permanences.....	page 16
2-5 Dossier mis à enquête.....	page 17

CHAPITRE 3 - Synthèse des avis des personnes publiques associées (PPA).....

CHAPITRE 4 - Analyse des observations recueillies

4-1 Clôture de l'enquête.....	page 27
4-2 Climat général de l'enquête.....	page 27
4-3 Analyse des observations, propositions, contre-propositions.....	page 27
4-4 Observations hors sujet.....	page 27
4-5 Bilan des observations recueillies - Synthèse des dépositions.....	page 28

CHAPITRE 5 - Observations déposées - Réponses du pétitionnaire

5-1 Remise du PV des observations, propositions, contre-propositions au pétitionnaire.....	page 29
5-2 Mémoire en réponse du pétitionnaire, et commentaires des membres de la commission	
- THEME 1 - Billetterie.....	page 29
- THEME 2 - Efficacité du FILO'R.....	page 30
- THEME 3 - Plan de circulation rue St Hilaire.....	page 36
- THEME 4 - Cohérence des horaires des transports en commun, correspondances.....	page 37
- THEME 5 - Circulation routière et inter modalité.....	page 46
- THEME 6 - Stationnement et arrêts de bus.....	page 59
- THEME 7 - Réglementation.....	page 62
- THEME 8 - Circulation douce.....	page 63
- THEME 9 - Urbanisation.....	page 70
- THEME 10 - Trafic des marchandises.....	page 71
- THEME 11 - Transport ferroviaire.....	page 75
- THEME 12 - Enjeux climatiques et développement durable.....	page 76
- THEME 13 - Observations du PDU en général.....	page 78
- THEME 14 - Transport pour personnes à mobilité réduite ou handicapée.....	page 80
- THEME 15 - Divers.....	page 81
- THEME 16 - Interrogation de la commission d'enquête.....	page 82
- THEME 17 - Observations et propositions de la commission d'enquête.....	page 83

CHAPITRE 1- PRESENTATION du PROJET PDU

1-1 Les PDU en général :

Les P.D.U (Plans de Déplacements Urbains) résultent de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982. Ils ont été rendus obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants par la Loi sur l'Air et sur l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1966.

La loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000 a rendu les P.D.U. plus prescriptifs et a élargi les thèmes sur lesquels ils doivent porter : intégration de la sécurité des déplacements, approfondissement des questions de stationnement et de livraison des marchandises en ville, mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrée pour l'ensemble des déplacements, favorisant l'utilisation des transports collectifs pour les familles et les groupes, renforcement de la cohésion sociale et urbaine et amélioration de l'accessibilité.

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a rendu obligatoire une annexe particulière traitant de l'accessibilité.

Le décret n° 2005-613 du 27 mai 2005 impose la réalisation d'une évaluation environnementale permettant d'analyser l'impact du projet du P .D.U. sur l'environnement.

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 « Grenelle1 » 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 CO² puis à partir de 2015, de l'ensemble des gaz à effet de serre (GES) générés par les déplacements sur le territoire ;
- Mettre en place des vélos en libre-service par les EPCI à fiscalité propre ;
- Définir l'auto partage, attribuer et utiliser un label ;
- Nouvelle compétence pour les communes : création et entretien des infrastructures de charge 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** 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 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 ;
- 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 « auto partage » 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, 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.

1-2 Cohérence et compatibilités :

Le PDU n'est pas un document de planification isolé. Il s'inscrit dans le 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 Territorial (PCET)** un projet de développement durable qui vise à lutter contre le changement climatique et à réduire les émissions de gaz à effet 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.
- **Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'énergie de Haute-Normandie (SRCAE HN)**
Le SRCAE présente la situation et les objectifs régionaux dans les domaines du climat, de l'air et de l'énergie ainsi que leurs perspectives d'évolution aux horizons 2020 et 2050. Il est l'aboutissement d'une démarche concertée avec les acteurs du territoire à travers trois sessions d'ateliers sectoriels (bâtiment, industrie et entreprises) Transport et mobilité.

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 littorales et Montagne.

Les orientations de la DTA s'imposent, dans un rapport de compatibilité, aux documents d'urbanismes locaux.

1-3 Evolution du contexte institutionnel local 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 leTrait-Yainville (COMTRY).

<i>Population</i>	<i>486 519 hab.</i>
<i>Superficie</i>	<i>663,80 km²</i>
<i>Densité</i>	<i>733 habitants/km²</i>
<i>Nombre de communes</i>	<i>70</i>

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 2012 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 déroulée sur 4 phases.

PHASE 1 : Etat des lieux (2007-2009)

Révision PDU ex,-CAR/Elaboration PGD ex-CAEBS.

PHASE 2 : Consolidation de l'état des lieux (2010-2012)

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.

1-4 Etape de concertation :

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'aménagements du territoire (PLH, PCET, SCOT).

Dans un souci d'une approche décloisonnée sur l'avenir du territoire, la seconde étape de concertation a ainsi rassemblé les différentes démarches de planification au travers de l'organisation 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 remarque 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.

Bien qu'aucun texte n'impose de concertation spécifique préalablement à l'enquête publique lors d'une élaboration d'un PDU, la volonté de la CREA a été d'aboutir à un document opérationnel par une concertation régulière avec les différents acteurs de la mobilité, appartenant tant à la sphère publique que privée, ayant aussi bien un rayonnement local que supra-communautaire.

1-5 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'action dans les 5 ans qui viennent.

Les dépenses envisagées sur la période 2014/2019 pour répondre au plan d'action sont les suivants :

1-5-1 afin de compléter et organiser les réseaux de déplacement : environ 350 M€

* 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.

1-5-2 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'auto partage.

*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.

1-5-3 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.

1-5-4 afin de renforcer l'attractivité logistique du territoire : 12 M€ consacrés à la participation aux travaux du chenal maritime

1-5-5 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

1-6 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).

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
	96,6	98,5	100,4	102,3	104,3	106,3

Recettes commerciales TCAR <i>(Transports collectifs Agglomération de Rouen)</i>	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	29,4	30,5	31,6	32,5	33,4

1-7 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	127	130,4	133,5	136,4	138,1

A titre d'exemple pour l'année 2014:

DEPENSES	RECETTES
Dépenses liées au fonctionnement du réseau de transport en commun urbain = 123,4 M€	Principales recettes liées à la mobilité : 96,5 M€
Dépenses envisagées sur la période 2014/2019 (au prorata sur l'année 2014 des 394 M€ envisagée sur la période 2014/2019 en fonction concrétisation des projets)	Recettes commerciales totales : 28,2 M€
	Budget de la CREA (contribution foncière des entreprises, emprunt...)
123,4 M€ + % 394 M€	124,7 M€ + % budget de la CREA

1-8 Le PLAN D'ACTION

1-8-1 Compléter et organiser les réseaux de déplacements :

Fiche Action 1 - Poursuivre le développement des infrastructures de déplacements :

Action A : poursuivre l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire à l'échelle locale, régionale et nationale;

Action B : développer le réseau de transport à haut niveau de services (THNS);

Action C : achever la consultation du maillage routier de l'agglomération.

Fiche Action 2 - Favoriser l'inter modalité :

Action A : conforter les points de correspondance du réseau de transport en commun urbain (TCU);

Action B : développer les fonctions d'échanges aux bords des gares;

Action C : déployer un réseau de parcs relais et de parcs relais de proximité;

Action D : coordonner les services des différentes autorités organisatrices des transports (AOT).

Fiche Action 3 - Améliorer les performances du réseau de transports collectifs existant :

Action A : renforcer la hiérarchisation et la lisibilité de l'architecture du réseau de transport en commun urbain (TCU);

Action B : améliorer les conditions de transports urbains en commun (TCU) ;

Action C : expérimenter une diversification des énergies pour les transports collectifs;

Action D : mettre en œuvre le schéma directeur d'accessibilité;

Action E : poursuivre la démarche de suivi qualité;

Action F : étudier les modalités de desserte de ces zones d'activité.

1-8-2 Aménager un territoire moins consommateur en énergie et moins dépendant de la voiture particulière :

Fiche Action 5 - Favoriser l'intensification urbaine le long des axes de transports collectifs structurants et Futurs :

Action A : Organiser le stationnement privé dans les plans locaux d'urbanisme (PLU);

Action B : favoriser dans les plans locaux d'urbanisme (PLU) une urbanisation prioritaire le long des axes transports collectifs structurants.

Fiche Action 6 - Promouvoir un aménagement du territoire favorisant la sobriété énergétique dans les déplacements :

Action A : anticiper la cohérence entre l'aménagement du territoire et la desserte du transport en commun;

Action B : prioriser les opérations de logement à programmer en fonction de critères d'accessibilité dans le cadre du programme local de l'habitat (PLH);

Action C : tendre vers une préservation raisonnée des emprises ferroviaires.

1-8-3 Faire évoluer les comportements :

Fiche Action 7 - Favoriser la pratique de nouvelles formes de mobilité :

Action A : étudier les modes de transports innovants;

Action B : développer une pratique collective du véhicule particulier;

Action C : favoriser le développement de l'électro mobilité.

Fiche Action 8 - Fédérer les acteurs autour d'une prise de conscience de l'environnement :

Action A : éduquer, informer, sensibiliser, communiquer;

Action B : développer les plans de mobilité.

1-8-4 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 A : mettre en place un système de gestion dynamique de trafic et d'aide aux déplacements;

Action B : organiser la circulation sur la base d'une hiérarchisation de réseau viaire;

Action C : coordonner les stratégies de stationnement communales.

Fiche Action 10 - Développer l'usage du vélo :

Action A : accélérer la politique d'aménagement cyclable;

Action B : élaborer et déployer un plan de jalonnement des itinéraires cyclables;

Action C : conforter le système de location des vélos;

Action D : organiser le stationnement des vélos sur l'espace public.

Fiche Action 11 - Affirmer la place des modes actifs sur l'espace public :

Action A : définir une charte des bonnes pratiques visant à consolider la place du piéton dans l'espace public

Action B : améliorer la mobilité durable par une requalification des espaces publics et des grands axes de l'agglomération.

1-8-5 Une organisation de la chaîne de transport de marchandises plus respectueuse de l'environnement :

Fiche Action 12 - Organiser et rationaliser le transport de marchandises en ville :

Action A : pérenniser le groupe de travail marchandises en ville (g.t.m.v.);

Action B : mettre en place une charte des bonnes pratiques sur les livraisons de marchandises en ville;

Action 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:

Action A : réfléchir à une stratégie logistique;

Action B : valoriser les alternatives au transport routier de marchandises.

1-8-6 Evaluer et suivre le PDU :

Fiche Action 14 - Poursuivre l'amélioration des connaissances liées à la mobilité :

Action A : réaliser une enquête ménages déplacements;

Action B : poursuivre l'observation des déplacements sur la créa (OSCAR);

Action C : établir un compte déplacement;

Action D : effectuer une enquête cordon.

Fiche Action 15 - Adapter les politiques de déplacements en fonction du suivi et de l'évaluation du PDU :

Action A : mettre en place les instances de suivi et d'évaluation;

Action B : évaluer le PDU.

1-9 Composition du rapport environnemental du PDU :

Le contenu du rapport environnemental du PDU est défini à l'article R 122-20 (*modifié par décret n° 2012-616 du 2 mai 2012 - art.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 n'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 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 échanges 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°;
- 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 argumenter, 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 rappelée à l'article L. 122-6 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. »

CHAPITRE 2 - ORGANISATION et DEROULEMENT de L'ENQUÊTE PUBLIQUE

2-1 Désignation de la commission d'enquête :

La composition de la commission d'enquête a fait l'objet d'une ordonnance de Madame le Président du Tribunal Administratif en date du 25 juillet 2013 (n° E13000125/76).

- en qualité de président : M. Alain **CARU** ;
- en qualité de membres : titulaires M. Joël **GOSSET** et Mme Catherine **TABOURET** ;
- en qualité de membre suppléant M. Philippe **LEDENTU**.

2-2 Chronologie de la préparation de l'enquête publique :

Le 28 septembre 2013, la commission d'enquête a rencontré les représentants de la CREA à son siège social, 14 bis Avenue Pasteur Rouen.

Les membres de la commission ont été reçus par Mme Catherine **GONJOT** Directrice des déplacements urbains, M. Julien **DANIEL** chef de projet du PDU, M. Didier **BISSON** chargé de mission, Mme Fabienne **VARIN** assistante. Le projet du Plan de Déplacements Urbains (PDU) a été présenté tour à tour par Mme Catherine **GONJOT** et M. Julien **DANIEL** pour la bonne compréhension des objectifs du PDU.

En concertation, avec les représentants de la CREA, comme le prévoit la réglementation en vigueur lors de cette réunion, nous avons :

- Arrêté la période de l'enquête publique qui se déroulera du 14 novembre au 14 décembre 2013 inclus;
- Participé à la rédaction de l'arrêté d'ouverture de l'enquête ;
- Fixé les dates et lieux des permanences en mairie, pour recevoir le public, aux jours et heures habituels d'ouverture des mairies concernées, à l'exception des jours fériés et chômés ;
- Côté et paraphé les registres à feuillets non mobiles destinés à recevoir les observations, propositions et contre-propositions du public ;
- Réceptionné un exemplaire du dossier complet qui sera mis à la disposition du public dans les mairies concernées par le projet;
- Convenu que toute correspondance relative à l'enquête pourra, en outre, être adressée par écrit au Président de la commission d'enquête au siège de la CREA, ou par voie électronique à l'adresse suivante : pdu@la-crea.fr . Que le dossier sera consultable sur le site internet de la CREA : la-crea.fr

Les représentants de la CREA proposent d'apposer l'avis d'enquête sur les panneaux lumineux des bus, de mettre à la disposition des commissaires enquêteurs des kakemonos, qui seraient installés lors des permanences et qui présenteraient, de façon synthétique, les points importants de la procédure du PDU.

2-3 Le territoire du PDU :

L'enquête publique présentée par la CREA se déroulera sur le territoire des 70 communes suivantes, où les pièces du dossier ainsi que les registres d'enquête seront déposés, pendant toute la durée de l'enquête publique, dans les mairies citées ci-dessous :

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, Cléon, Darnétal, Déville-les-Rouen, Duclair, Elbeuf, Epinay-sur-Duclair, Fontaine-Sous-Préaux, Franqueville-Saint-Pierre, Freneuse, Gouy, Grand-Couronne, Le Grand-Quevilly, Hautot-sur-Seine, Hénouville, Le Houlme, Houpeville, Isneauville, Jumièges, La Londe, Malaunay, Maromme, Le Mesnil-Esnard, Le Mesnil-sous-Jumièges, 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, Sainte-Etienne-du-Rouvray, Saint-Jacques-sur-Darnétal, Saint-Léger-du-Bourg-Denis, Saint-Martin-de-Boscherville, Saint-Martin-du-Vivier, Saint-Paer, Saint-Pierre-de-Manneville, Saint-Pierre-de-Varengueville, Saint-Pierre-les-Elbeuf, Sotteville-les-Rouen, Sotteville-sous-le-Val, Tourville-la-Rivière, Le-Trait, Val-de-la-Haye, Yainville, Ymare, Yville-sur-Seine.

2-4 Les permanences :

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

COMMUNES	DATES	HORAIRES
<i>Rouen</i>	<i>Jeudi 14 novembre 2013</i>	<i>9 h / 12 h</i>
<i>Bois-Guillaume-Bihorel</i>	<i>Samedi 16 novembre 2103</i>	<i>9 h / 12 h</i>
<i>Maromme</i>	<i>Lundi 18 novembre 2013</i>	<i>9 h / 12 h</i>
<i>Isneauville</i>	<i>Lundi 18 novembre 2013</i>	<i>14 h 30 / 17 h 30</i>
<i>Le Trait</i>	<i>Mercredi 20 novembre 2013</i>	<i>13 h 15 / 16 h 15</i>
<i>Tourville-la-Rivière</i>	<i>Vendredi 22 novembre 2013</i>	<i>14 h 30 / 17 h 30</i>
<i>St-Pierre-de-Varengueville</i>	<i>Mardi 26 novembre 2013</i>	<i>9 h / 12 h</i>
<i>St- Margueville sur Duclair</i>	<i>Mardi 26 novembre 2013</i>	<i>14 h 30 / 17 h 30</i>
<i>Yainville</i>	<i>Mercredi 27 novembre 2013</i>	<i>9 h / 12 h</i>
<i>Berville-sur-Seine</i>	<i>Mercredi 27 novembre 2013</i>	<i>14 h / 17 h</i>
<i>Franqueville-St-Pierre</i>	<i>Samedi 30 novembre 2013</i>	<i>9 h / 12 h</i>
<i>Saint-Etienne-du-Rouvray</i>	<i>Mardi 3 décembre 2013</i>	<i>8 h 30 / 11 h 30</i>
<i>Le Mesnil-Esnard</i>	<i>Mardi 3 décembre 2013</i>	<i>13 h 30 / 16 h 30</i>
<i>La Londe</i>	<i>Jeudi 5 décembre 2013</i>	<i>9 h / 12 h</i>
<i>Quevillon</i>	<i>Jeudi 5 décembre 2013</i>	<i>15 h / 18 h</i>
<i>Le Petit-Quevilly</i>	<i>Jeudi 5 décembre 2013</i>	<i>10 h / 13 h</i>
<i>Petit-Couronne</i>	<i>Jeudi 5 décembre 2013</i>	<i>15 h / 18 h</i>
<i>Sotteville-les-Rouen</i>	<i>Samedi 7 décembre 2013</i>	<i>9 h / 12 h</i>
<i>St-Jacques sur Darnétal</i>	<i>Samedi 7 décembre 2013</i>	<i>9 h / 12 h</i>
<i>Boos</i>	<i>Mardi 10 décembre 2013</i>	<i>9 h / 12h</i>
<i>Ymare</i>	<i>Mardi 10 décembre 2013</i>	<i>16 h / 19 h</i>
<i>Cléon</i>	<i>Mercredi 11 décembre 2013</i>	<i>9 h / 12 h</i>
<i>Elbeuf</i>	<i>Mercredi 11 décembre 2013</i>	<i>14 h / 17 h</i>
<i>Rouen</i>	<i>Vendredi 13 décembre 2013</i>	<i>13 h / 16 h</i>

Le 14 novembre 2013, Madame Catherine **TABOURET**, pour raison de santé a demandé au Président de la commission d'enquête de se mettre en disponibilité, comme le prévoit l'article R123-5, Monsieur Philippe **LEDENTU** membre suppléant a pris la succession et exercera cette fonction jusqu'au terme de la procédure.

Le Tribunal Administratif et l'autorité organisatrice ont été informés de ce changement.

2-5 Dossier mis à enquête :

Le dossier mis à la disposition du public comprend quatre documents distincts reliés :

D2 - Le dossier administratif;

D3 - Le projet de plan de déplacements urbains;

D4 - Le rapport environnemental;

D5 - Le schéma Directeur d'Accessibilité du réseau de transport collectif.

A la demande de la commission d'enquête, afin que le dossier soit mieux appréhendé par le public, un document de synthèse (**D1**) a été élaboré par la CREA comprenant :

D1 - La Synthèse :

- Le cadre institutionnel et réglementaire;
- Etat des lieux et diagnostic :

- Les déplacements;
- Les transports collectifs;
- Le stationnement;
- Les infrastructures routières;
- La sécurité des déplacements;
- Les modes actifs et le partage de l'espace public;
- La multi modalité;
- L'inter modalité;
- La mobilité et l'urbanisme;
- La logistique et le transport de marchandises en ville;
- Les enjeux majeurs de transformation;
- Les orientations stratégiques;
- Le plan d'action;
- La cartographie de synthèse du programme d'actions.

D2 - Dossier administratif.

Les pièces de procédure :

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

Les avis sur le projet :

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

La communication sur l'enquête publique :

- 10 - Campagne d'affichage ;
- 11 - Plaquette de vulgarisation;
- 12 - Panneaux d'exposition.

DOSSIER TECHNIQUE

D3 - Projet de Déplacements Urbains de la CREA :

Vers la construction d'une « éco communauté »

Le contexte de la démarche :

- Le cadre législatif;
- Une évolution du contexte institutionnel local.

Etat des lieux-diagnostic

5 enjeux pour relever les défis d'aujourd'hui et de demain :

- L'évaluation du PDU 2000;
- Les principes;
- Le contenu du plan;
- Le bilan;

- Analyse de fonctionnement du territoire:
Les flux et l'équilibre des modes de déplacement.
- Analyse du fonctionnement du territoire:
Les transports collectifs;
Le stationnement;
Les infrastructures routières;
La sécurité des déplacements;
Les modes actifs et le partage de l'espace public;
L'inter modalité et la multi modalité;
La mobilité et l'urbanisme;
La logistique et la transport de marchandises en ville.

Le projet de territoire : La CREA, demain 2030 :

- Les échelles de la mobilité.
- Des territoires interdépendants, contrastés et aux besoins différenciés:
Les cœurs d'agglomération;
Les espaces urbains;
Les pôles de vie;
Les bourgs et village.

Le plan d'action.

Synthèse stratégique et financière.

D4 - Rapport environnemental :

- **1° Préambule;**
- **2° Présentation des objectifs du PDU;**
- **3° Articulation avec les autres documents de planification;**
- **4° Etat initial de l'environnement :**
 - 4.1 La qualité de l'air et ses impacts;
 - 4.2 Le bruit;
 - 4.3 La consommation d'espaces;
 - 4.4 La biodiversité;
 - 4.5 L'eau;
 - 4.6 Le paysage et le patrimoine;
 - 4.7 Les risques majeurs.
- **5° Carte de synthèse des enjeux, perspectives d'évolution et caractéristiques des zones susceptibles d'être concernées par la mise en œuvre du PDU.**
- **6° Justification du choix du projet.**
- **7° Méthodologie de l'évaluation environnementale.**
- **8° Impacts de la mise en œuvre du PDU :**
 - 8.1 L'évaluation qualitative;
 - 8.2 L'évaluation quantitative;
 - 8.3 Evaluation des incidences Natura 2000.
- **9° Indicateurs de suivi environnemental.**
- **10° Mesures compensatoires.**
- **11° Résumé non technique.**
- **12° Glossaire.**

D5- Schéma Directeur d'Accessibilité :

- **1° Préface - Introduction.**
- **2° L'accessibilité du réseau de transport de la CREA.**
- **3° Plan d'action mise en accessibilité réseau de transport CREA.**
- **4° Annexes.**

2-4 Information du public

Par voie de presse :

	Paris Normandie	Liberté Dimanche
1° insertion	21 octobre 2013	20 octobre 2013
2° insertion	18 novembre 2013	17 novembre 2013

Par voie d'affichage, format A2 :

- Au siège de la CREA;
- Dans chacune des 70 mairies impactées par le projet.

Sur le site internet de la CREA :

- Sur ce site, toutes les pièces mises en consultation lors de l'enquête publique étaient accessibles et téléchargeables.

Communication sur l'enquête publique :

- La presse régionale a consacré plusieurs articles sur la PDU de la CREA (*Paris Normandie, le quotidien Fil-F@X...*)
- Campagne d'affichage, plaquette de vulgarisation, panneaux d'exposition.

2-5 Bilan de concertation :

Bien qu'aucun texte n'impose de concertation spécifique préalable à l'enquête publique lors de l'élaboration d'un PDU, la volonté de la CREA a été d'aboutir à un document opérationnel par une concertation régulière avec les différents acteurs de la mobilité, appartenant tant à la sphère publique que privée, ayant aussi bien un rayonnement local que supracommunautaire.

La concertation s'est donc structurée autour de 6 instances rassemblant un large panel de la société civile et des institutions.

Les rencontres du PDU : Entretien individuel, 15 participants - période de mars à juin 2009.
Atelier thématique, 126 participants - période d'avril à mai 2009.

Les comités techniques : 105 participants - période juin 2011 à mars 2013.

Conseil consultatif de développement : 180 participants - période juin 2011 à juin 2013.

Le groupe de travail PDU : Elus des communes de la CREA - 84 participants - période juin 2010.

Les réunions territorialisées : Techniciens communaux et élus communaux : 118 participants, période janvier 2013 à mai 2013.

La CREA, demain 2030 : Elus, grand public, institutionnels, société civile : 300 participants, période septembre 2011 à novembre 2011.

CHAPITRE 3 - SYNTHÈSE des AVIS des PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES (PPA)

PPA	AVIS	Synthèse des thèmes abordés - Observations
<p>Préfet Seine-Maritime</p> <p><u>Avis de l'autorité environnementale.</u></p>	<p>Favorable</p> <p>Avec recommandations dans la synthèse</p>	<p><u>Résumé de l'Avis</u></p> <p>La communauté d'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe a arrêté, le 24 juin 2013, son projet de plan de déplacements urbains (PDU) qui fait suite à l'élargissement du territoire de l'agglomération au 1^{er} janvier 2010. Le plan présenté pour avis de l'autorité environnementale comporte plus de 40 actions ayant pour but de développer les offres de transports alternatifs en cohérence avec le développement urbain du territoire.</p> <p>L'état initial de l'environnement décrit dans le rapport environnemental du projet de PDU fait état de nombreuses données dans toutes les thématiques abordées. Les thématiques liées à l'application du PDU sont plus développées que les autres, ce qui relève du principe de proportionnalité. Cependant, une analyse plus approfondie des données serait souhaitable dans l'état initial.</p> <p>L'analyse des impacts de la mise en œuvre du plan sur l'environnement doit être approfondie pour faire ressortir les principaux points de pression négatifs et positifs sur les différents compartiments de l'environnement.</p> <p>Les indicateurs de suivi environnemental doivent également être développés pour faire ressortir leur pertinence et leur pérennité. De plus, la consommation d'espace est à appréhender avec un regard plus large que la simple emprise des infrastructures de transports de transports.</p> <p>Une analyse plus poussée des enjeux environnementaux du territoire et des impacts attendus par la mise en œuvre du plan améliorera la prise en compte de l'environnement par le PDU.</p> <p><u>Analyse de la prise en compte de l'environnement par le plan :</u></p> <p>Le plan de déplacement urbain de la CREA s'appuie sur un diagnostic qui est insuffisamment territorialisé et présente parfois quelques incomplétudes. Les actions qui en découlent ne sont pas suffisamment précises pour leur conférer un caractère prescriptif, notamment sur cinq enjeux majeurs identifiés par la CREA.</p> <p>Il apparaît donc que le caractère très général de la majorité des actions ne permet pas d'en évaluer pleinement les effets tant sur les enjeux environnementaux que sur les autres thématiques devant être étudiées.</p> <p>Néanmoins le plan de déplacement urbain de la CREA répond à l'objectif attendu dans le cadre de cette démarche, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'optimisation des déplacements; - Le développement de l'offre en transports en commun; - La sécurisation des cheminements pour les modes doux. <p>Il participe à une réelle amélioration de la qualité de l'air et des consommations énergétique.</p>

<p>Préfet Seine Maritime</p> <p>-----</p> <p>Direction Départementale des Territoires et de la Mer</p>	<p>Avis favorable</p> <p>Avec demande d'intégrer les observations dans le document présenté.</p> <p>Avis avec réserves et recommandations.</p>	<p>L'analyse du PDU laisse apparaître deux principales pistes d'améliorations :</p> <p>1 - <u>Une organisation formelle du document ainsi que du suivi qui mérite d'être pensées de façon davantage opérationnels.</u></p> <p>« 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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Assurer la cohérence entre la mobilité et le développement urbain; - Faciliter la mobilité des péri-urbains; - Développer l'usage des transports collectifs en prenant compte des 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. <p>L'ensemble du document est bâti pour répondre à ces cinq enjeux.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 »</p> <p><u>2-Des sujets de fond qui nécessitent des approfondissements afin d'inscrire la mobilité durable de façon concrète au sein de la CREA</u></p> <p>« 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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet autour de la nouvelle gare d'agglomération sur les quais de la rive gauche à Rouen; • Projet d'éco quartier Flaubert; • Développement et accompagnement des activités portuaires au sein de l'agglomération; • Projet d'infrastructures routières; • Développement des modes doux; • Nécessité de faire apparaître le lien étroit reliant l'urbanisation et les déplacements et notamment sur les plateaux Est. »
---	---	--

PPA	AVIS	Synthèses des thèmes abordés - Observations
Organisme consulaire CCI Rouen	Avis réputé favorable	
Etablissement public de coopération intercommunale Départ. Seine-Maritime Région Haute-Normandie	Avis réputé favorable Avis réputé favorable	
Anneville-Ambourville	Avis réputé favorable	
Amfreville-la-Mivoie	Avis réputé favorable	
Bardouville	Avis réputé favorable	
Belbeuf	Avis réputé favorable	
Berville-sur-Seine	Avis favorable	Délibération remise au commissaire enquêteur le 27 nov. 2013 lors de la permanence
Bois-Guillaume	Avis favorable émis avec réserves	<p>Réserves :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sur 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. - 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. - Sur les adaptations envisagées par la ville sur le tracé de la ligne 7 soient prises en compte dans le PDU. - Quant à l'absence de mesures véritablement incitatives pour la réalisation de plans de déplacements, et notamment de PDE (Plan de Déplacement Entreprise) pour les entreprises qui envisagent de s'installer dans l'agglomération. - 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. - Quant à l'absence de projet de desserte structurante est-ouest du plateau nord de l'agglomération. - 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. - Quant à l'absence de dispositions particulières pour, la prise en compte des transports exceptionnels route de Neufchâtel.
Bonsecours	Avis réputé favorable	
Boos	Avis réputé favorable	
Canteleu	Avis favorable	<p>La commune demande qu'une attention particulière soit 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.</p> <p>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.</p>

PPA	AVIS	Synthèses des thèmes abordés - Observations
Caudebec-les Elbeuf	Avis réputé favorable	
Cléon	Avis favorable	
Darnétal	Avis réputé favorable	
Déville-les-Rouen	Avis favorable	
Duclair	Avis réputé favorable	
Elbeuf	Avis réputé favorable	
Epinay-sur-Duclair	Avis réputé favorable	
Fontaine-sous-Préaux	Avis favorable	
Franqueville-Saint-Pierre	Avis favorable assorti d'observations	-que le développement de lignes de transport en commun soit adapté à l'évolution de l'habitat sur le plateau est; -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.
Freuneuse	Avis réputé favorable	
Gouy	Avis réputé favorable	
Grand-Couronne	Avis réputé favorable	
Grand-Quevilly	Avis favorable avec réserve	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 RD 18 E d'hyper structurant 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 les riverains.
Hautot-sur-Seine	Avis réputé favorable	
Hérouville	Avis favorable	
Houpeville	Avis favorable	
Isneauville	Avis favorable avec remarques	Isneauville fait partie des pôles de vie (page62) 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.
Jumièges	Avis réputé favorable	
La Bouille	Avis favorable	
La Londe	Avis favorable	
La Neuville-Chant-D'oiseil	Avis réputé favorable	
Le Houllme	Avis favorable avec recommandations	« L'attente forte de notre 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 l'accès au site d'emplois avec les transports collectifs nous semble nécessaire pour assurer une protection de l'environnement et diminuer l'intensité de la circulation routière. De même nous sommes satisfaits des études déjà engagées pour la réalisation d'un pôle d'échange multimodal devant la gare SNCF Malaunay Le Houllme. Par ailleurs nous réaffirmons que l'extension du réseau T2 est indispensable à notre population à notre population pour répondre aux besoins »

PPA	AVIS	Synthèses des sujets abordés - Observations
Les Authieux sur le Port St Ouen	Abstention	« Le projet de liaison A28 – A13 et la barreau de raccordement étant cités à plusieurs reprises, le Conseil Municipal, à l'unanimité des membres présents, décide de s'abstenir »
Malaunay	Avis réputé favorable	
Maromme	Avis réputé favorable	
Le Mesnil Esnard	Avis réputé favorable	
Le Mesnil sous Jumièges	Avis réputé favorable	
Le Trait	Avis favorable	
Montmain	Avis réputé favorable	
Mont Saint Aignan	Avis réputé favorable	
Moulineaux	Avis favorable	
Notre Dame Bondeville	Avis réputé favorable	
Oissel	Avis défavorable	<p>Considérant la volonté de la CREA de poursuivre la développement des infrastructures de déplacements et notamment achever la constitution du maillage routier de l'agglomération.</p> <p>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.</p> <p>Considérant par conséquent que ce projet porte atteinte au développement urbain, économique et environnemental de la commune d'Oissel,</p> <p>Le conseil municipal, après en avoir délibéré : donne un AVIS DEFAVORABLE au projet de Plan de Déplacements Urbains.</p>
Orival	Avis réputé favorable	
Petit Couronne	Avis favorable avec réserve	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.
Petit Quevilly	Avis favorable	
Quevillon	Avis favorable	
Quevreville la Poterie	Avis réputé favorable	
Roncherolles sur le Vivier	Avis réputé favorable	
Rouen	Avis favorable	
Saint Etienne du Rouvray	Avis défavorable, car ce projet de PDU ne prend pas en compte nos propositions.	<p>Considérant : 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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> *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 Granets 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 Aubert/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.

PPA	AVIS	Synthèses des sujets abordés
St Jacques sur Darnétal	Avis défavorable	Motif : problème omniprésent du stationnement et des accès à la ville de Rouen.
St Léger du Bourg Denis	Avis favorable	
St Martin/Boscherville	Avis réputé favorable	
St Martin du Vivier	Avis favorable Avec recommandations	Le conseil municipal rappelle la nécessité d'organiser la desserte en transports en commun du Créaparc de la Ronce jusqu'à l'extrémité de la rue Delamare Debouteville sur le territoire de Saint Martin du Vivier.
Saint Paer	Avis réputé favorable	
St Pierre de Manneville	Avis favorable	
St Pierre de Varengueville	Avis réputé favorable	
St Pierre les Elbeuf	Avis favorable avec réserves	<p>*La commune souscrit au développement de l'offre de transports collectifs structurants, en particulier la nouvelle desserte de la zone économique de l'Oison et du centre commercial Leclerc par la ligne F du réseau T.A.E.</p> <p>*Dans un souci d'égalité de traitement des futurs habitants du quartier de « la Plaine du Levant » par rapport au reste du territoire de l'agglomération, la commune de St Pierre les Elbeuf souhaite que les conditions d'une desserte de ce quartier par le transport en commun performant soient favorisées.</p> <p>*La commune de St Pierre les 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.</p> <p>*La commune de St Pierre les 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 SCOTT et du PDU dans les politiques municipales.</p> <p>*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.</p>
St. Marguerite/Duclair	Avis réputé favorable	
Sotheville les Rouen	Avis favorable	
Sotheville sous le Val	Avis réputé favorable	
Tourville la Rivière	Avis favorable	
Val de la Haye	Avis réputé favorable	
Yainville	Avis réputé favorable	
Ymare	Avis défavorable	<p>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.</p> <p>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.</p>
Yville sur Seine	Avis réputé favorable	

Règlementation juridique :

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 sous un délai de 3mois suite à l'arrêt du projet ;

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

CHAPITRE - 4 OBSERVATIONS RECUEILLIES

4-1 Clôture de l'enquête :

L'enquête étant expirée le 14 décembre 2014, comme convenu, lors de l'organisation de l'enquête le 11 octobre 2013 à la CREA, le pétitionnaire s'est chargé de récupérer les dossiers, ainsi que les registres dans les mairies concernées, les 16 et 17 décembre 2013.

Le Président de la commission d'enquête a clôturé les 75 registres.

4-2 Climat général de l'enquête :

Cette enquête s'est déroulée dans un bon climat, sans incident. Chaque intervenant a pu s'exprimer librement, déposer ses observations, contre-propositions, propositions sur les registres déposés en mairie, par courrier à l'attention de M. le Président de la commission d'enquête, ou par voie électronique à l'adresse indiquée dans l'avis et arrêté d'enquête.

Les maires, adjoints, conseillers municipaux, secrétaires de mairie ont contribué au bon déroulement de l'enquête, en mettant à notre disposition des locaux pour recevoir le public en toute confidentialité pour assurer nos 24 permanences.

4-3 Analyse des observations, propositions, contre-propositions :

Le 18 décembre 2013, la commission s'est réunie pour examiner les dépositions, et d'en faire une synthèse. Lors de cette séance de travail, les membres de la commission ont effectué un classement des observations, 17 thèmes principaux ont été établis.

4-4 Observation hors sujet :

Plusieurs intervenants ont manifesté leur opposition au contournement Est de Rouen (A28-A-13), ce projet fera l'objet d'un autre dossier.

4-5 Bilan des observations recueillies :

Comme il était stipulé dans l'arrêté de M. le Président de la CREA, le public a eu la possibilité de s'exprimer par voie électronique :

- 69 mails,
- 34 ont été déposées sur les registres mis à la disposition du public,
- 8 courriers,
- 2 contributions concernant le contournement Est de Rouen dont une pétition de 15 signatures,
- 1 dossier Agenda21,
- 2 délibérations.

	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
..		2	
- Sotteville les Rouen	3		1 doc. Contour. Est
- Tourville la Rivière	2		1 pétition 15 signatures
- Ymare	1	1	
- St Etienne du Rouvray	1		
- St Aubin les Elbeuf	3	2	
- Rouen	1	1	
- Petit Quevilly	2		
- Petit Couronne	1		
- Mont St Aignan	1		
- Le Mesnil Esnard	3		
- Cléon			1 Dossier contour. Est
- Boos	1		1 Dossier Agenda 21
- Bois Guillaume/ Bihorel ...	1		Délibération CM
- Anneville/Ambourville	8	2	
- Authieux/Port St Ouen			
Total =	103	8	

SYNTHESE des DEPOSITIONS

- 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 5 - OBSERVATIONS DEPOSEES - REPONSES du PETITIONNAIRE

Préambule :

Certaines contributions n'ont pas été prises en compte par les membres de la commission d'enquête, car hors sujet du projet de PDU.

5-1 Point des observations, propositions et contre-propositions avec le pétitionnaire :

Suite à la clôture de l'enquête le 14 décembre 2013, après avoir analysé les observations, classé par thème les dépositions des intervenants, suivant l'article R.128-18 les membres de la commission d'enquête ont établi un procès-verbal.

Une rencontre a eu lieu au siège de la CREA le 23 décembre 2013, étaient présents à cette réunion Mme Catherine GONJOT Directrice des déplacements urbains, M. Julien DANIEL chef de projet du PDU, Mme Fabienne VARIN assistante, et les membres de la commission d'enquête. Le Président de la commission a invité le pétitionnaire à lui remettre dans un délai de quinze jours un mémoire en réponse aux observations, propositions, contre-propositions.

Le pétitionnaire a sollicité un délai supplémentaire pour produire ses réponses au procès-verbal, vu le nombre important des observations de la commission d'enquête. Le Président de la commission a accusé réception du procès-verbal le 13 janvier 2014.

5-2 Réponses du pétitionnaire aux observations, propositions, contre-propositions déposées :

1 -THEME : Billetterie :

Mme Marie-Paule **SERVANT** - Notre Dame de Bondeville. *(Courriel du 23/11/2013)*

« **Propose**, dans le cadre de l'enquête sur le PDU, un seul billet pour le train et transport TCAR. J'habite Notre-Dame de Bondeville, quand je vais à Rouen, je peux prendre le train, mais je paie le ticket de train et le billet Astuce... et je pense aux habitants du Houllme, de Malaunay qui n'ont pas la chance d'avoir le TEOR.

Cette unicité de ticket se fait dans l'agglomération du Havre (un seul ticket au départ de Montivilliers par exemple) »

Réponse observation 1 du pétitionnaire :

*Cette proposition est prévue dans le PDU à la **Fiche Action 2 / Action D.***

Les 15 Autorités Organisatrices des Transports de Haute-Normandie et leurs exploitants se sont fédérées pour proposer un service unique de déplacement à l'échelle de la région, ATOUMOD, comprenant :

- *un système d'information aux voyageurs qui recense tous les trajets possibles, de porte à porte,*
- *un support unique utilisable sur tous les réseaux de Haute-Normandie,*
- *une tarification multimodale.*

Depuis septembre 2013, un titre unique est en expérimentation sur les liaisons entre Saint-Aubin-lès-Elbeuf et Rouen, avec réduction sur le tarif global. Ce système sera étendu à partir de septembre 2014 dans la Vallée du Cailly.

Commentaire de la commission d'enquête : THEME 1 - Billetterie:

« La commission prend acte de la volonté du pétitionnaire de faciliter l'usage des réseaux de transport par une carte unique valable partout en Haute Normandie (Billetterie unique).

Mais, nous regrettons que cette proposition ne soit qu'au stade d'expérimentation et très restrictive. La Fiche Action 2 / Action D se résume en quelques lignes, ayant pour conclusions :

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

En tant que citoyens nous aurions aimé que la réponse soit plus précise, manque de calendrier, zones à déterminer ?»

2 - THEME : Efficacité du FILO'R

- 2-1 Mme et M. Marc **DELFOURT** - St Martin du Vivier (courriel du 20/11/2013)
 - M. Michel **JULIEN** - Les Authieux sur Port St Ouen- (Déposition sur le registre)
- 2-2 Mme Nicole **GOURDAIN** - St Martin du Vivier (courriel du 21/11/2013)
- 2-3 edwige.hauduc@cegetel.net - Les Authieux sur Port St Ouen
- 2-4 Association « Effet de serre toi- même » (courriel du 10/12/2013)
- 2-5 Mme Corinne **PATIN**
- 2-6 Mr Sébastien **GOUEL**- les Authieux sur le Port St Ouen (Courriel du 12/12/2013)
- 2-7 Conseil Municipal de ST Pierre de Varengueville (délibération du 28/11/2013)
- 2-8 Mme Véronique **PESQUET** (courriel du 11/12/2013)
- 2-9 M. Jean-Yves **TROHET** - Les Authieux sur Port St Ouen- (Déposition sur le registre)
 - M. Christophe **LESAGE** - Les Authieux sur Port St Ouen (Déposition sur le registre)
 - Mme Sandrine **ALLAIS** - Les Authieux sur Port St Ouen (Déposition sur le registre)
 - M. Christophe **LESAGE** - Les Authieux sur Port St Ouen (Déposition sur le registre)
- 2-10 Mme Nathalie **DRUEL**-Les Authieux sur Port St Ouen- (Déposition sur le registre)
- 2-11 M. **LAURENT** Pierre- Les Authieux sur Port St Ouen- (Déposition sur le registre)
- 2-12 M. Pierre **LEFEBVRE** - Les Authieux sur Port St Ouen - (Déposition sur le registre)
- 2-13 M. Eric **LEFEBVRE** - maire adjoint à Anneville Ambourville - (Déposition sur le registre)

2-1 « L'accès départ de St Martin du Vivier à Rouen par le bus 20 et le métro est trop long. Sa fréquence de passage est insuffisante.

Le Filor, nous est d'aucune utilité, car ses arrêts sont trop éloignés de chez nous et le système de réservation ne convient pas pour un trajet retour quand on n'est pas sûr de l'horaire du bus précédent »

« Quelques remarques sur le fonctionnement du FILOR, le dit de l'obligation d'un RdV 2h à l'avance peut se comprendre pour l'organisation, mais pour les usagers ce n'est pas toujours possible de prévoir l'heure notamment de retour ce qui doit dissuader certaines personnes d'utiliser le FILOR »

2-2 « Certes ce minibus permet aux communes autrefois non desservies par les transports en commun de l'être parfois. Système non pratique, il faut savoir quel jour et à quelle heure nous voulons quitter la maison et surtout connaître l'horaire du retour, simple quand on va chez le médecin ou le coiffeur et qu'on ne connaît pas les temps d'attente...

Proposition : une solution par une circulation de ces minibus avec une fréquence de 2 à 3 heures à horaire régulier »

Réponse observations 2-1 à 2-2 du pétitionnaire :

Le système de transport à la demande Filor, mis en place en 2010 présente un bilan de fonctionnement et de fréquentation positif qui confirme l'adéquation entre besoins de mobilité et moyens mis en œuvre : la fréquentation est en effet meilleure que sur les anciennes lignes desservant les mêmes territoires notamment sur les communes de l'Est de l'agglomération sur lesquelles les lignes « taxis » ont été remplacées par FILO'R. Cela témoigne globalement d'une meilleure adéquation entre l'offre et la demande et de la pertinence de cet outil pour la desserte des territoires périurbains peu denses.

Les contraintes sur la réservation préalable sont imposées par la nature même du système de Transport A la Demande (FILO'R) et imposent de fait une anticipation des déplacements par l'usager. Cependant, ces contraintes de réservation sont contrebalancées par la souplesse des horaires et des itinéraires.

Il est utile de rappeler que, en mode dite « nominal » la réservation est à effectuer la veille, mais qu'une possibilité de réservation 2 heures avant le déplacement est ouverte en cas de disponibilité de moyens.

Un minibus-bus toutes les 2-3 heures ne répondrait pas mieux au problème d'attente, si on rate le transport collectif au retour. Donc pour le FILO'R comme pour les lignes régulières à faible fréquence, la question de l'organisation du retour doit naturellement être prise en compte par les usagers en prévoyant une marge de sécurité.

La Fiche Action 4 / Action B vise à conforter le service à la demande avec un souci permanent d'adaptation du service aux pratiques et aux besoins du territoire. Ce souci d'adaptation se traduit comme suit :

-la création ou le déplacement des arrêts est continuellement étudié par les services techniques de la CREA sur la base de demandes exprimées par les usagers et/ou les communes impactés, à la lumière, entre autres, des problématiques de sécurité et des logiques d'itinéraires

-l'optimisation des modalités de réservation et de fonctionnement.

2-3 « Pour me rendre à Oissel, j'ai renoncé de prendre le train c'est trop compliqué pour aller à la gare et de trouver une place de parking. J'ai donc envisagé de prendre le Filor, le matin pas de problème, mais le soir ayant des horaires différents, à partir de 19 h plus de Filor.

Si, j'utilise le train c'est par souci écologique, mais je suis obligée de prendre ma voiture pour me rendre à la gare... »

Réponse observations 2-3 du pétitionnaire :

Le service FILOR est disponible, du lundi au samedi (hors dimanche et jours fériés) de 6h30 à 19h30 (heure de dernière prise en charge possible à un arrêt donné).

L'amplitude du service a été définie de façon à contenir un tant soit peu, les coûts d'exploitation qui restent, structurellement, largement déficitaires.

Par ailleurs, la fiche action 2 / Action B vise à créer de véritables pôles d'échanges autour des gares. Le transfert modal des automobilistes urbains et périurbains est un objectif, notamment pour les personnes ne pouvant accéder en transport en commun aux gares. Ce transfert, même sur une partie du trajet seulement, a un impact écologique positif et participe à la diminution du nombre de voitures dans le centre urbain de l'agglomération, entraînant de fait une baisse des nuisances liées à la voiture individuelle (occupation de l'espace public, nuisances sonores, etc...)

2-4 « Le transport à la demande ne peut être la seule réponse aux besoins de mobilités sur les plateaux Est et sur la boucle de la Seine. La notion de "ligne de rabattement" proposée par la carte de la page 83 mérite d'être explicitée : s'agit-il de nouveaux axes dévolus aux toutes voitures où d'aménagement de transports en commun à haut niveau de service ? »

Réponse observations 2-4 du pétitionnaire :

Le transport à la demande n'est pas le seul service de transport existant sur les plateaux Est qui bénéficie de lignes régulières dont les lignes 13 et 21.

« Les lignes TC de rabattement » proposées par la carte de la page 83 du document sont des lignes disposant de points d'échanges FILO'R et qui permettent ainsi aux usagers résidant dans les zones desservies par FILO'R, de se raccrocher au réseau principal de transport collectif urbain pour rejoindre les grandes polarités urbaines.

Par ailleurs, le trajet entre le domicile et la ligne régulière de rabattement peut s'envisager également avec un véhicule individuel.

2-5 « J'ai deux enfants, l'un au collège de Duclair et l'autre au lycée de Rouen. Pour aller à Duclair le seul arrêt possible est Salle des fêtes, soit à plus de 1,5km, circuit dangereux pas de trottoirs. Pour aller à Rouen, les cours débutent à 8h20, les horaires des bus de la ligne 26 ne conviennent pas.

Il n'existe pas d'arrêt FILOR proche du Hameau des Broches, donc retour à pied.

Réponse observations 2-5 du pétitionnaire :

Au titre de la Fiche Action 4 / Action B, la création ou le déplacement des arrêts est continuellement étudiée au cas par cas par les services techniques de la CREA sur la base de demandes exprimées par les usagers et/ou les communes impactées, à la lumière, entre autres, des

problématiques de sécurité et des logiques d'itinéraires. L'implantation d'un arrêt FILO'R proche du Hameau des Broches fera l'objet d'une étude spécifique.

Les horaires de la ligne 26 (07h00-07h33) permettent aujourd'hui d'effectuer les itinéraires aux heures indiquées.

2-6 «Relier les déserts de transports aux lignes actuelles par des lignes régulières »

Réponse observations 2-6 du pétitionnaire :

On ne peut que souligner le lien étroit qui existe entre la densité de population et l'intensité d'un service de transports collectifs déployé. Le bilan de la fréquentation du système FILO'R comparé aux fréquentations des anciennes lignes régulières déployées sur ces mêmes territoires témoigne d'une meilleure adéquation entre l'offre et la demande et confirment ainsi la pertinence de cet outil pour la desserte des territoires faiblement peuplés.

Il est à noter également qu'une grande majorité des communes entrées dans la CREA au 1/01/2010 ne bénéficiaient jusqu'alors d'aucun service de transport de proximité.

2-7 « Demande la desserte des hameaux de la commune de St Pierre de Varengville »

Réponse observations 2-7 du pétitionnaire :

Au titre de la Fiche Action 4 / Action B, la création ou le déplacement des arrêts est continuellement étudiée par les services techniques de la CREA sur la base de demandes exprimées par les usagers et/ou les communes impactées, à la lumière, entre autres, des problématiques de sécurité et des logiques d'itinéraires.

Plusieurs hameaux sont situés sur la commune de Saint-Pierre-de-Varengville. Actuellement les hameaux Le Paulu et les Mailles sont desservis. Sans plus de précision il n'est aujourd'hui pas possible d'apporter des éléments de réponse à cette observation.

2-8 « Je suggère que la dernière desserte du FILOR, rue des Prairies, reliant le bas et le haut de Saint Martin-du-Vivier pour récupérer le bus n° 20, se fasse 700 mètres plus loin, terminus du Chapitre ou les Hauts Grigneux. Avec le FILOR, c'est proche, mais pour des personnes à mobilité difficile. Pour ma part, je ne prends plus le FILOR, je prends ma voiture pour aller sur Darnétal, je sais que je n'aurai pas de mauvaise surprise, trop d'incertitudes. Pourtant je suis une partisane de laisser sa voiture à la maison »

Réponse observations 2-8 du pétitionnaire :

Le service FILO'R n'offre effectivement pas de correspondance avec la ligne 20, mais avec T3 à Darnétal et la ligne 7 à Bois-Guillaume-Bihorel.

Au titre de la Fiche Action 4 / Action B, cette demande pourra être étudiée.

La ligne 20 fait aujourd'hui le lien en 40 minutes entre les communes de Saint-Léger-du-Bourg-Denis et de Bois-Guillaume-Bihorel via Rouen (Densité moyenne : 2 700 habitants/km²).

Considérant la densité de la commune de Saint-Martin du-Vivier (350 habitants/km²) :

- le service FILO'R est la solution de transport collectif la plus adaptée à la configuration de ce territoire,
- le prolongement de la ligne 20 impacterait la performance de la ligne (allongement du temps de parcours-surcoût d'exploitation) qui pénaliserait de fait la grande majorité des usagers qui l'emprunte au détriment d'une faible minorité.

La totalité du territoire ne peut être desservie avec le même niveau de fréquence et d'amplitude : sur les secteurs moins bien desservis, le rabattement sur des lignes régulières fortes reste la solution la plus souple pour gagner le centre de l'agglomération et ce rabattement est possible en véhicule individuel.

Proposition : « Le haut et le bas de Saint-Martin du Vivier ne sont pas si éloignés, environ 2kms, serait-il envisageable que le 20, arrêt Bihorel limitrophe Saint-Martin, accède au bas de Saint-Martin, simplement en bas de la côte ? Le 20 pourrait tourner en passant par l'église et la salle des sports et remonter la côte. Ce qui permettrait de désenclaver le bas de Saint-Martin dépendant exclusivement de la disponibilité du FILOR et permettrait à celui-ci une offre accrue pour la desserte des campagnes avoisinantes beaucoup plus excentrées »

Réponse proposition 2-8 du pétitionnaire :

Le service FILO'R n'offre effectivement pas de correspondance avec la ligne 20, mais avec T3 à Darnétal et la ligne 7 à Bois-Guillaume-Bihorel.

Au titre de la Fiche Action 4 / Action B, cette demande pourra être étudiée.

La ligne 20 fait aujourd'hui le lien en 40 minutes entre les communes de Saint-Leger-du-Bourg-Denis et de Bois-Guillaume-Bihorel via Rouen (Densité moyenne : 2 700 habitants/km²).

Considérant la densité de la commune de Saint-Martin du-Vivier (350 habitants/km²) :

- le service FILO'R est la solution de transport collectif la plus adaptée à la configuration de ce territoire,
- le prolongement de la ligne 20 impacterait la performance de la ligne (allongement du temps de parcours-surcoût d'exploitation) qui pénaliserait de fait la grande majorité des usagers qui l'emprunte au détriment d'une faible minorité.

2-9 « Satisfait du service FILO'R., mais, il faudrait l'améliorer en ajoutant des lignes régulières à des heures de demandes plus importantes. La correspondance à Amfreville pénalise le système lors des retards des bus et nécessite de s'adapter aux horaires de bus. D'autres lignes doivent être envisagées vers Tourville et Oissel avec toujours la nécessité d'avoir des lignes régulières. Les transports en commun seraient plus fréquentés, dans la mesure où une ligne directe les Authieux/Rouen serait en service »

« Je souhaite la mise en place d'un transport en commun, desserte du centre commercial de Tourville la Rivière »

« Je pense qu'un accès FILOR au centre de Franqueville serait très rentable et utile. Accès également au centre commercial de Tourville la Rivière est nécessaire.

Le FILOR est le transport à la demande qui nous est proposée : pourquoi n'accède-t-on que rarement à notre demande ? L'horaire ne correspond pas ou les chauffeurs sont déjà sur d'autres

parcours au moment demandé ? Compréhensible, excepté lorsque l'on constate chaque semaine à des moments divers et variés que plusieurs minibus FILOR attendent des heures durant sur des parkings, ou bien lorsque l'on constate que deux FILOR effectuent les mêmes trajets aux mêmes horaires avec un ou deux passagers uniquement... des améliorations sont certainement en cours ! Pour terminer, nous n'avons pas de liaison directe à Rouen... et observons le car n° 390 liaison Rouen Evreux passe dans notre village...et ne pas s'y arrêter ! »

2-10 « Ma mère âgée de 77 ans, sans permis utilise le FILOR, elle rencontre souvent des problèmes au retour. Si, le 10 est en retard, le FILOR n'attend pas. Elle reste donc bloquée à Amfreville la Mivoie. Elle aimerait pouvoir se rendre au centre commercial de Tourville.

Une remarque : c'est le car 390 qui dessert la ligne Evreux-Rouen qui passe dans notre commune, mais qui ne doit pas prendre d'usagers résidant dans la CREA »

2-11 « Concernant le FILOR, ce transport d'appoint dépanne, mais ne serait-il possible d'avoir des heures bien précises, 4 à 5 le matin à destination de Rouen, ainsi que l'après-midi 4 à 5 je pense être une bonne moyenne, et le samedi après-midi pour nos jeunes »

2-12 « Où est le bon temps, ou une liaison Rouen/Evreux avec desserte de toutes les communes et villages étaient assurés par la CNA. Nous faisons les Authieux/Rouen en 15/20 minutes.

Sotteville sous le Val et Tourville la Rivière ne sont pas desservis pourtant partenaires de la CREA. Pour aller au centre commercial de Tourville la Rivière, il faut prendre le FILOR jusqu'à Oissel et reprendre la ligne d'Elbeuf pour descendre à Tourville la Rivière. FILOR passe à Tourville la Rivière, mais aucun arrêt n'est prévu »

« Absence de liaison FILOR entre la presqu'île et la Bouille, l'accès vers la rive gauche ne peut se faire que par la rive droite et Rouen »

Réponse observations 2-9 à 2-12 du pétitionnaire :

La problématique de correspondance à Amfreville-la-Mivoie induite par les retards de la ligne 11 est aujourd'hui une problématique identifiée. Malgré la sécurisation des temps de parcours permis par l'implantation d'un site propre route de Paris, la ligne reste encore soumise aux aléas de la circulation au niveau de la place Saint-Paul, qui reste un point dur de circulation.

Dans le cadre de la Fiche Action 3 / Action B-Carte : Améliorer les transports collectifs p.81, des aménagements sont aujourd'hui réfléchis (priorité aux feux, couloir bus, arrêt en quais avancés...) sur ce secteur afin d'améliorer les conditions de circulation de cette ligne sur cet axe prioritaire.

La ligne directe (390) passant par les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen en direction de Rouen (et retour) organisée par le Département de l'Eure existait avant la constitution de la CREA. Cette ligne était fréquentée quotidiennement par 4 usagers résidant aux Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen motivant ainsi l'intégration de cet itinéraire au service FILO'R. L'affrètement de la ligne actuelle du CG 27 permettant aux usagers d'utiliser cette ligne a été étudié, mais son coût (25 000 € pour 4 usagers) est apparu disproportionné au regard de la demande à satisfaire. Aussi les bus de la ligne 390 continuent effectivement à passer par les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen sans s'y arrêter.

La Fiche Action 4 / Action B vise à conforter le service à la demande avec un souci permanent d'adaptation du service aux pratiques et aux besoins du territoire. Ce souci d'adaptation se traduit comme suit :

-la création ou le déplacement des arrêts est continuellement étudié par les services techniques de la CREA sur la base de demandes exprimées par les usagers et/ou les communes impactés, à la lumière, entre autres, des problématiques de sécurité et des logiques d'itinéraires
-l'optimisation des modalités de réservation et de fonctionnement.

Pour 20 à 25% des courses commandées, les gens ne se présentent pas à l'arrêt pénalisant le fonctionnement du système FILO'R dans son ensemble. Ceci peut ainsi expliquer un sentiment de manque d'optimisation des moyens. Aussi, afin de pallier ces comportements problématiques, les usagers sont aujourd'hui identifiés, sensibilisés, voire pénalisés (1 mois de suspension de service) afin qu'ils ne viennent pas fragiliser le fonctionnement du système.

Les contraintes sur la réservation préalable sont imposées par la nature même du système de Transport A la Demande (FILO'R) et imposent de fait une anticipation des déplacements par l'utilisateur. Cependant, les contraintes de réservation sont contrebalancées par la souplesse des horaires et des itinéraires.

Le centre-ville de Franqueville-Saint-Pierre est aujourd'hui accessible depuis Les Authieux-sur-Port-Saint-Ouen par un rabattement du service FILO'R sur la ligne 21 à l'arrêt Haut-Hubert.

Pour la desserte du centre commercial de Tourville-la-Rivière, la demande sera étudiée dans le cadre du renouvellement du marché FILO'R (Création nouveau point d'échanges).

L'absence de lien direct par le service FILO'R entre la presqu'île et la Bouille s'explique par des besoins de déplacements qui restent aujourd'hui très faibles sur cet itinéraire.

Commentaire de la commission d'enquête : THEME 2 - Efficacité du FILO'R :

Dont acte, les difficultés rencontrées par certains usagers du système FILO'R sont en partie prises en compte et seront étudiées; il est cependant regrettable que certaines situations soient évacuées sans avoir été approfondies.

3 - THEME : Plan de circulation rue St Hilaire:

3-1 Mme Marie LEROUX - (courriel du 19/11/2013)

3-2 M. Mathieu LEROY - (courriel du 24/11/2013)

« Depuis la mise en place du nouveau plan de circulation de la rue Saint Hilaire, le trajet de la Croix de Pierre à la place Saint Hilaire prend 10 à 15 minutes, avant celui-ci ne prenait que 2 minutes.

Concernant la nouvelle piste cyclable qui dispose de schémas indiquant aux cyclistes qu'ils peuvent circuler dans le sens contraire aux voitures et c'est très dangereux pour les cyclistes, les automobilistes et les piétons.

Par ailleurs, le ralentisseur et les stops ne font qu'augmenter la pollution, ce n'est pas du tout dans la protection de l'environnement »

Réponses observations 3-1 et 3-2 du pétitionnaire :

La commune de Rouen a fait depuis évoluer l'aménagement cyclable impactant la circulation sur le secteur concerné (Quartier de la Croix de Pierre). Ainsi, tout en conservant la piste, la ville a rendu deux voies à la circulation au travers d'un nouveau tracé allant de la place Saint-Vivien à la place Saint-Hilaire.

La Fiche Action 9/ Action B prévoit d'organiser la circulation sur la base d'une hiérarchisation du réseau viaire. La classification réalisée donne des préconisations sur le partage de l'espace public. Les solutions d'aménagement sont ensuite à travailler pour chaque projet, au moment de sa réalisation, pour définir les solutions les plus adaptées à l'apaisement de la circulation, au confort et à la sécurisation des différents usagers.

Commentaire de la commission d'enquête : THEME 3 - Plan circulation rue Saint-Hilaire :

Des modifications ont été apportées rue St Hilaire, avant la clôture de cette enquête.

Par ailleurs, la fiche Action 9 / Action B n'est pas suffisamment développée, nous relevons :
« A l'horizon du PDU, plusieurs projets structurants de voirie pourraient 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 »

4 - THEME : Cohérence horaire des transports en commun, correspondances

- 4-1 Mme Christine BECART - Mont St. Aignan- (courriel du 23/11/2013)
- 4-2 Mme Line SIMON - Auzouville sur Ry - (courriel du 6/11/2013)
- 4-3 Mme Caroline DESJONQUERES - ST Martin du Vivier - (courriel du 14/11/2013)
- 4-4 Irlslea@gmail.com du 4/12/2013
- 4-5 M. Christian DUJARDIN - Rouen - (courriel du 19/11/2013)
- 4-6 M. Jean-Yves LEGOFF - Mesnil Esnard - (courriel du 15/11/2013)
 - Mme Brigitte CLATZ - Isneauville (Déposition sur le registre)
 - M. Eddie FOLLAIN - Isneauville (Déposition sur le registre)
- 4-7 M. Pascal MARIE - (courriel du 13/11/2013)
- 4-8 Mme Michèle BEAUXIS conseillère de quartier (courriel du 13/12/2013)
- 4-9 Mme Christine DISPA Présidente du CESAR (courriel du 13/12/2013)
 - M. Alban BOURCIER (Conseiller auprès du Directeur de l'INSA Rouen)
 - Mme Tiphanie CORDIER (courriel du 5/12/2013)
 - Association « rue de l'avenir » (Courriel du 3/12/2013)
 - Conseil Municipal de ST Pierre de Varengeville (Courriel du 28/11/2013)
 - M. Dominique Lefebvre d'Isnauville (Courriel du 21/11/2013)
 - Comité pour les transports en commun dans l'agglomération Rouennaise (courriel du 12/12/2013)
- 4-10 M. Jean LAMBERT- Les-Hauthieux/Port-Saint-Ouen- Déposition sur le registre.
- 4-11 M. le Président du Comité de Défense et Sauvegarde du Hameau de Bédanne - Cléon.
- 4-12 M. Jacques ATOUT - Saint Etienne du Rouvray (Déposition orale)

4-1 « Ma fille travaille au CHU de Rouen, le matin elle doit arriver à 6h et le soir elle quitte à 20h45. Aucun bus ne lui permet d'arriver à l'heure à son travail et de rentrer rapidement en toute sécurité. Je pense que les horaires de transports en commun doivent s'adapter aux horaires du CHU qui emploie 9000 personnes »

Réponse observations 4-1 du pétitionnaire :

Les horaires des lignes 4 et T1 desservant le C.H.U. de Rouen depuis Mont-Saint-Aignan sont aujourd'hui adaptés aux horaires d'ouverture de cet établissement (Ligne 4 : 05h00-23h14 / T1 : 05h04-02h26).

Par ailleurs, le CHU a mis en place un Plan de Déplacement d'Entreprise (P.D.E.). L'utilisation des transports en commun est recherchée dans ce cadre, sur la base de l'étude des déplacements des employés.

La mise au point de la convention de PDE entre la CREA et le CHU a été précédée d'une analyse fine des besoins des salariés du CHU. Pour autant les réponses apportées en pourront jamais satisfaire 100 % des cas.

4-2 « Je quitte mon travail parfois à 20 heures et attend le métro 20 minutes »

Réponse observations 4-2 du pétitionnaire :

Dans un souci de bonne adéquation entre l'offre et la demande, les fréquences des transports collectifs sont adaptées à la baisse de fréquentation observée le soir sur le réseau.

4-3 « Je réside à St Martin Martin du Vivier (sur le plateau à proximité de Bihorel - Le Chapitre) Ce quartier est habité par de nombreuses familles dont les enfants sont essentiellement scolarisés dans le centre de Rouen et susceptibles de prendre le bus.

Or, il n'y a aucun transport en commun qui assurent une liaison jusqu'à Rouen centre.

Propositions : Serait-il envisageable de :

- De prolonger le bus n° 20 dont le terminus est à Bihorel ;
- Assurer des passages plus fréquents du bus n° 70 et le faire descendre jusqu'à la place du Boulingrin.

Je trouve inadmissible d'habiter à quelques kilomètres de Rouen et de n'avoir aucun moyen pour s'y rendre en bus. Rouen et son agglomération sont saturées de bouchon, car nous n'avons pas d'autres solutions que de prendre notre voiture... »

Réponse observation 4-3 du pétitionnaire :

Les circuits de desserte scolaires sont construits selon la localisation et les horaires des établissements scolaires de secteur (ligne 70). Bien que la notion de secteur n'existe plus, la majorité des élèves fréquentent les établissements scolaires de proximité et les services scolaires répondent donc à la très grande majorité des cas.

La ligne 20 fait aujourd'hui le lien en 40 minutes entre les communes de Saint-Leger-du-Bourg-Denis et de Bois-Guillaume-Bihorel via Rouen (Densité moyenne : 2 700 habitants/km²).

Considérant la densité de la commune de Saint-Martin du-Vivier (350 habitants/km²) :

-le service FILO'R est la solution de transport collectif la plus adaptée à la configuration de ce territoire,

-le prolongement de la ligne 20 impacterait la performance de la ligne (allongement du temps de parcours-surcoût d'exploitation) qui pénaliserait de fait la grande majorité des usagers qui l'emprunte au détriment d'une faible minorité.

Le centre-ville de Rouen est aujourd'hui accessible depuis Saint-Martin-du-Vivier par un rabattement du service FILO'R sur la ligne 7 à l'arrêt Mairie de Bois-Guillaume ou sur la ligne T3 à l'arrêt Les Canadiens à Darnétal.

4-4 « Il manque un noctambule pour rentrer vers Tamarelle ou Grand Mare après minuit »

Réponse observation 4-4 du pétitionnaire :

Dans le cadre de la Fiche Action 3 / Action A, une réflexion est en cours afin de prolonger l'amplitude horaire des TEOR.

4-5 « Si vous habitez Darnétal, la vallée du Cailly ou les plateaux nord et leurs campagnes, comment faites-vous pour :

Aller travailler sur le port autonome, sur la zone industrielle de Sotteville ou de Saint Etienne du Rouvray, sur tous autres bassins d'emplois de la CREA et inversement pour le retour »

Réponse observation 4-5 du pétitionnaire :

Certaines zones d'activité, et notamment celle de Sotteville / St Etienne du R. ont été positionnées et conçues à une époque où l'accès en véhicule individuel était privilégié voire la seule solution prise en compte.

L'enjeu de ces zones est de repenser globalement l'accès et la desserte interne de ces zones.

C'est l'objet de la Fiche Action 3 / Action F, qui vise à rechercher des solutions pour la desserte des zones d'activités. Cette action s'appuie aujourd'hui sur une première étude conduite sur la desserte de la zone industrialo-portuaire de Rouen. 4 principaux enseignements en ressortent :

-Les accès et le stationnement des véhicules particuliers sont largement favorisés pénalisant l'attractivité des transports collectifs,

-La configuration des espaces est inadaptée pour la pratique des modes doux, maillon final et invariant d'un déplacement en transports collectifs,

-Sur la base d'une enquête de localisation des lieux de résidence des employés, on observe des flux qui restent très diffus et donc difficilement captables,

-L'organisation de l'espace est structurée par la juxtaposition de nombreux espaces d'activité imposant des itinéraires longs et sinueux, donc des temps de parcours pénalisants.

Des réflexions sont actuellement poursuivies, en appui de Plan de Déplacement d'entreprises (P.D.E.) afin de mieux cerner les besoins et d'apporter en conséquence une réponse adaptée à la configuration de ces espaces.

4-6 « J'habite Mesnil - Esnard et je travaille sur la rive gauche de Rouen. J'utilise tous les jours les lignes 21 et 7 du réseau TCAR. Je mets pas moins de 45 minutes pour effectuer 7 kilomètres. J'ai une carte d'abonnement ASTUCE à l'année.

L'esprit des lois Grenelle impose qu'une cohérence soit recherchée entre développement de l'urbanisation et desserte par les transports en commun, notamment dans une logique de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'utilisation rationnelle de l'énergie, et de limitation des pollutions d'origine automobile.

Le canton de Boos, plateau Est de Rouen est le canton qui a connu la plus forte progression démographique du Département avec un rythme de construction très soutenu, notamment sur les communes du Mesnil Esnard et de Franqueville Saint Pierre : *la densité actuelle sur le secteur ne justifie pas l'aménagement d'une ligne de transport à haut niveau de service (cf. page 70 du projet PDU Fiche action 1)*

Pourtant, le constat objectif que je fais tous les jours est le suivant :

Trajet Franqueville Saint Pierre/Rouen le matin, vers 8 heures, aucune place assise à la montée à la mairie de Bonsecours. »

« Souhaite que la ligne 7 desserve la commune d'Isneauville au minimum jusqu'au collège où améliorer la correspondance avec la ligne 11 »

« La ligne 11 a un tracé trop long, les temps de parcours ont été grandement majorés. Les Isneauvillais peuvent utiliser la ligne 7 en correspondance, mais elle ne fonctionne pas toujours bien »

Réponse observation 4-6 du pétitionnaire :

Afin de sécuriser et renforcer la desserte en transport collectif des plateaux Est, un travail autour de deux horizons de temps est aujourd'hui enclenché :

1-Traitement des points durs de circulation sur les plateaux Est et sur la section Saint Paul-Théâtre des Arts [Fiche Action 1 / Action B] / Recomposition de l'offre autour d'une ligne structurante entre les Plateaux-Est et Rouen [Fiche Action 1 / Action B], permettant d'apporter régularité, ponctualité, amélioration du temps de parcours et donc attractivité

2-Etude d'un transport à haut niveau de service [Fiche Action 1 / Action B].

La densité des communes des plateaux Est bien qu'en augmentation reste très relative avec une densité qui reste inférieure à 2000 habitants/km² (environ 5800 sur les communes de Rouen et de la 1^{ère} couronne de la rive gauche)

La desserte de la commune d'Isneauville fera l'objet d'une étude et de propositions spécifiques, à l'horizon de la mise en service du projet Arc Nord-Sud (2018), voire avant. Dans ce même cadre, la ligne 7 bénéficiera d'aménagements de carrefours assurant une amélioration des temps de parcours depuis Isneauville vers le cœur de l'agglomération [Fiche Action 1 / Action B].

4-7 « Un travail de maillage important a déjà été réalisé lors du précédent PDU. Comme beaucoup d'utilisateurs, cela m'a amené à changer mes habitudes de déplacements au sein de l'agglomération tant pour mes déplacements privés que professionnels.

Chaque fois que cela est possible, je privilégie donc les transports en commun.

Les limites du système s'arrêtent toutefois, en ce qui concerne, lorsque le trajet comporte plus de 2 changements ou excèdent 30 minutes (en particulier pour les déplacements professionnels).

Propositions :

Les axes de progrès pourraient donc être définis dans ce sens :

- Réduire les temps de trajets;
- Renforcer les possibilités de transport sur certains axes.

Pour cela au moins 2 pistes peuvent être explorées :

- Exploiter de nouveaux tracés avec des transports type « TEOR » ou Métro, c'est-à-dire circulant en voies dédiées;
- Imaginer des navettes rapides intercalées entre les navettes « ordinaires » à l'image de ce que fait la SNCF, avec des arrêts uniquement aux stations les plus fréquentées ou permettant des correspondances, au rythme d'une sur trois par exemple. Cela permettrait de réduire notablement les temps de transport pour la majorité des usagers (on constate en effet des flux très importants à certaines stations et très faibles à d'autres) sans pour autant pénaliser les autres.

Concernant les déplacements urbains, il serait meilleur d'avoir d'avantages de plages horaires ou alors une ligne directe entre Mont-Saint-Aignan et Quevilly»

Réponse observation 4- 7 du pétitionnaire :

La réduction des temps de trajet en transports collectifs passe nécessairement par la sécurisation des parcours de manière à extraire les bus de la congestion routière, principale cause des retards. La Fiche Action 1 / Action B décrit les 4 projets structurants et prolongations de lignes proposées dans le projet de P.D.U. :

- ARC NORD-SUD/Amélioration de la ligne7,
- T.H.N.S. Ecoquartier Flaubert,
- Prospective d'un nouvel axe T.H.N.S. Nouvelle Gare,
- Prospective d'un nouvel axe T.H.N.S. Plateaux Est,
- Prolongation de TEOR T1 et T2.

En complément, la Fiche Action 3 / Action B prévoit d'améliorer les conditions de circulation des transports collectifs sur des axes prioritaires par des aménagements là où des points durs de circulation sont identifiés :

- Secteur de l'Hôtel de Ville (Sotteville-lès-Rouen/Saint-Etienne-du-Rouvray),
- Boulevard de Verdun (Rouen),
- Section Place Saint-Paul/Théâtre des Arts (Rouen),
- RD7 (Saint-Aubin-lès-Elbeuf/Cléon),
- Section Gare de Sain-Aubin/Eglise Saint-Jean (Saint-Aubin-lès-Elbeuf/Elbeuf-sur-Seine).

La navette rapide est une solution qui a inspiré le développement de la ligne 32 qui fait la liaison entre Elbeuf et Rouen, les arrêts ayant ainsi été localisés en fonction des stations les plus fréquentées. Néanmoins, même si cette solution mérite d'être analysée, elle nuit d'une manière générale à la lisibilité de l'offre.

Considérant la configuration territoriale, la desserte entre Mont-Saint-Aignan et Petit-Quevilly, Grand-Quevilly est aujourd'hui optimisée puisqu'elle peut s'effectuer avec une correspondance entre deux Transports à Haut Niveau de Service, le TEOR et le Tramway.

4-8 « En tant que conseillère de quartier (Grieu/Saint-Hilaire/Vallon suisse) et en mon nom personnel je souhaite inscrire deux demandes concernant la desserte en navette et bus du quartier :

- T 53 : mieux desservir la rue Hellot, suivant un petit détour recommandé par le Conseil de Quartier dans le CR de sa séance du 12/12/2013.
Assurer un départ supplémentaire le soir à partir du Boulingrin en période rouge (vers 18 h ou plus tard)
- Ligne 22 : Replacer l'arrêt (Deux Rivières) à son ancien emplacement après le virage rue de Grieu de manière à faciliter la correspondance avec le TEOR.
Augmenter le nombre de passage aux heures de pointe du matin et du soir (passage tous les quarts d'heure) »

Réponse observation 4-8 du pétitionnaire :

Au titre de la Fiche Action 3 / Action A, les demandes relatives à l'itinéraire et aux horaires de la t53 seront étudiées.

Des problématiques de domanialité nous ont conduits à déplacer l'arrêt deux rivières de la ligne 22. Néanmoins ce déplacement a permis de gagner en lisibilité sans nuire à la correspondance avec le TEOR qui reste facilitée par un aménagement de l'espace environnant apaisé.

4-9 «Il serait vivement souhaitable que la ligne de bus n°7 puisse être prolongée jusqu'au terminal du métro/bus, assurant ainsi le bouclage d'une desserte par les transports en commun et complétant ainsi le tracé et l'utilité de l'axe Nord-Sud. »

« Remet en cause la pertinence de l'axe Nord-Sud, en tout état de cause, il est indispensable de prolonger la ligne jusqu'au Madrillet.

« Un site propre bus semble s'imposer pour boucler du CHU au Boulingrin »

«Le PDU aurait pu envisager la transformation du T1 en tramway avec des rabattements de T2 et T3 »

«S'étonne que la station bus au droit de la CCI ne figure plus sur le projet de PDU alors que des études ont montré une réelle importance pour les usagers»

« Souhaite un site propre bus dans le haut de la rue Jeanne d'Arc »

«Demande l'amélioration de la ligne 26D en terme de temps de trajet et de fréquence »

«Demande la création d'une ligne de desserte régulière vers Barentin »

« Une enquête cordon a été réalisée en 1997 sur le secteur de Rouen et 1998 sur celui d'Elbeuf, l'actualisation de ces données est nécessaire »

« Concernant l'ANS, nous recommandons le prolongement des lignes CHU-Boulingrin et Zénith-Technopole »

« De nombreux usagers sont impactés par une saturation du trafic des lignes TEOR, il conviendrait de réfléchir vers un mode plus lourd »

« Nécessité de mieux prendre en compte les déplacements de loisirs »

« Créer des CHNS sur les axes dépourvus de desserte ferroviaire en complémentarité et non en concurrence »

Réponses observations 4-9 du pétitionnaire :

La Fiche Acton 1 / Action B décrit les 4 projets structurants et prolongations de lignes proposés dans le projet de P.D.U. :

- ARC NORD-SUD/Amélioration de la ligne7,
- T.H.N.S. Ecoquartier Flaubert,
- Prospective d'un nouvel axe T.H.N.S. Nouvelle Gare,
- Prospective d'un nouvel axe T.H.N.S. Plateaux Est,
- Prolongation de TEOR T1 et T2.

Cette fiche affiche un niveau ambitieux d'évolution du réseau à haut niveau de service, mais réaliste au vu des montants qui peuvent être investis dans l'échelle de temps du PDU. Les projets qui sont proposés résultent d'un choix visant à répondre aux besoins hiérarchisés de déplacements en transports en commun :

- poursuivre l'extension du réseau à haut niveau de service avec de nouvelles lignes plutôt que transformer des lignes existantes (par exemple transformation de TEOR en Tramway),
- desservir plus de zones densément peuplées, car le réseau à Haut Niveau de Service (H.N.S.) ne couvre pas toutes les zones denses (secteur ouest du centre-ville, centre de la rive gauche...),
- couvrir des secteurs insuffisamment desservis (Plateau est, plaine de la Ronce),
- desservir des secteurs en renouvellement urbain et les futurs projets urbains et d'activité (écoquartier Flaubert, nouvelle gare).

Pour l'ARC NORD-SUD les études de faisabilité ont été réalisées entre 2011 et 2013. Elles ont mis en évidence des potentiels de fréquentation et des coûts d'aménagement. L'étude socio-économique relative à l'ARC NORD SUD n'a pas aujourd'hui révélé l'opportunité d'envisager le prolongement de son terminus à l'intérieur du site du Madrillet, site par ailleurs desservi par le Tramway.

Néanmoins, dans un souci de bouclage des terminus des axes lourds de transports collectifs qui irriguent (Tramway) et irrigueront la rive gauche (ARC NORD SUD), et plus généralement pour faire le lien périphérique entre les grandes polarités de la rive gauche sans repasser par la centralité, un enjeu d'amélioration des liaisons existantes périphériques a ainsi été identifié. **[Fiche Action 3 / Action B-Carte : Améliorer les transports collectifs p.81]**

En outre, l'ARC NORD SUD ne doit pas uniquement être considéré comme un projet de transport, mais également comme le support d'une requalification urbaine qui permettra de favoriser la perméabilité entre des secteurs (Avenue des Canadiens, Boulevard des Belges, Boulevard de la Marne) aujourd'hui morcelés par des infrastructures routières.

La liaison entre CHU et Boulingrin par le Boulevard de Verdun est actuellement assurée par la ligne T1 (TEOR) et des aménagements restent à concevoir (étude prévue en 2014) afin de pallier les difficultés de circulation identifiées sur ce tronçon.

Une fois les boulevards aménagés (Rondeaux, Belges, Marne, Yser, Verdun), le fonctionnement des lignes BHNS pourra être organisé en fonction des O/D (Origines / Destinations) les plus pertinentes.

La station de bus au droit de la CCI est effectivement, dans son lien avec l'arrêt Théâtre des Arts et la gare routière, un point de correspondance structurant du réseau de transport collectif urbain, interurbain et régional **[Fiche Action 2 / Action A]** qui sera aménagé prochainement dans le cadre d'une réflexion en cours sur les quais hauts rive droite.

L'aménagement d'un site propre bus dans le haut de la rue Jeanne d'Arc est intimement lié à l'aménagement de l'ARC NORD-SUD qui intercepte cette artère routière.

L'offre de la ligne 26 est aujourd'hui en adéquation avec la demande, considérant entre autres que l'autoroute A 150 existant en parallèle concurrence ce service.

La création d'une desserte depuis la CREA vers Barentin est de la compétence du Département de Seine-Maritime qui, saisi sur ce sujet, n'a pas aujourd'hui donné de suite favorable à ce projet.

L'actualisation de l'enquête cordon est effectivement nécessaire et doit prochainement être réalisée **[Fiche Action 14 / Action D]**.

La saturation du TEOR est effectivement un enjeu stratégique qui, au-delà des marges de manœuvre offertes par l'augmentation des fréquences, l'optimisation des temps d'arrêt station, la sécurisation des trajets sur les branches...trouvera une perspective d'amélioration par le développement de circuit parallèle permettant d'alléger la charge sur le tronc commun (T.H.N.S. Eco quartier Flaubert pour les liens Rive Gauche/Plateau Nord-Vallée du Cailly).

L'offre de transport actuelle ne se limite aux seuls déplacements liés au travail **[Fiche Action 3 / Action A]** et évolue d'année en année pour prendre en compte les déplacements autres que pendulaires (domicile <> travail) notamment en augmentant l'offre en heures creuses, les samedis, en soirée, etc... : cette tendance se renforcera dans les années à venir

Le déploiement de Car à Haut Niveau de Service (C.H.N.S.), de la compétence des Départements, est effectivement un enjeu pointé par le projet de P.D.U. afin d'offrir une alternative crédible aux véhicules particuliers pour les déplacements en transports collectifs sur de grandes distances. **[Fiche Action 3 / Action A]**

4-10 « Souhaits d'un transport en commun (desserte de la zone commerciale et de Rouen) à condition que le transport trajet soit direct jusqu'au centre-ville de Rouen et sous réserve qu'il y ait des bus réguliers le matin, le midi, le soir »

«Une ligne de bus pour desservir les commerces les plus proches (Oissel);
Une ligne de bus pour la piscine de Oissel, pour Rouen, ces lignes permettraient aux jeunes sans permis et aux personnes âgées d'être plus autonomes, avec des horaires réguliers et aux heures de pointe »

Réponse observation 4-10 du pétitionnaire :

La ligne directe (390) passant par les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen en direction de Rouen (et retour) organisée par le Département de l'Eure existait avant la constitution de la CREA. Cette ligne était fréquentée quotidiennement par 4 usagers résidant aux Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen motivant ainsi l'intégration de cet itinéraire au service FILO'R. L'affrètement de la ligne actuelle du CG 27 permettant aux usagers d'utiliser cette ligne a été étudié, mais son coût (25 000 € pour 4 usagers) est apparu disproportionné au regard de la demande à satisfaire. Aussi les bus de la ligne 390 continuent effectivement à passer par les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen sans s'y arrêter.

Pour la desserte du centre commercial de Tourville-la-Rivière, la demande sera étudiée dans le cadre du renouvellement du marché FILO'R (Création nouveau point d'échanges).

Le commune de Oissel et ses équipements est aujourd'hui accessible depuis Les Authieux-sur-Port-Saint-Ouen par un rabattement du service FILO'R à l'arrêt Pôle multimodal d'Oissel.

4-11 « En tant que responsable de l'Association de Défense et de Sauvegarde de Bédanne, nous avons remarqué un changement des transports scolaires et particuliers, entraînant l'attente prolongée des enfants aux arrêts de bus parfois jusqu'à une heure.

Par ailleurs, la ligne F passe uniquement par la CD7 pour desservir plusieurs points dans la zone commerciale, pourquoi cette même ligne ne pourrait-elle pas passer par Bédanne en rejoignant la zone 'Leroy Merlin' ce qui assurerait aux riverains des moyens de transports pratiques sans être onéreux pour la CREA »

Réponse observation 4-11 du pétitionnaire :

Nous n'avons pas à ce jour d'éléments qui corroborent cette expression sur des attentes prolongées subies par les usagers de la commune de Cléon. L'expression de cette problématique sera en conséquence approfondie.

L'itinéraire de la ligne F a été pensé de manière à couvrir l'ensemble de la zone commerciale des Antes. Bédanne est desservi en complément par la ligne Allobus. Le dévoiement de la ligne F par le hameau de Bedanne impacterait la performance de la ligne (allongement du temps de parcours-surcoût d'exploitation) qui pénaliserait de fait la grande majorité des usagers qui l'emprunte au détriment d'une faible minorité.

4-12 « Je m'étonne qu'il n'y a pas de bus le dimanche sur la ligne 27 Saint Etienne du Rouvray/ Petit-Couronne.

La ligne 42 Saint Etienne du Rouvray/Grand Quevilly centre routier est mal desservie, un bus toutes les deux heures, le dernier à 18h35 »

Réponse observation 4-12 du pétitionnaire :

Il y a 6 rotations le dimanche sur la ligne 27 faisant le lien entre Saint-Etienne-du-Rouvray et Petit-Couronne.

Les services effectués sur la ligne 42 sont adaptés au potentiel de fréquentation et aux comptages régulièrement réalisés à bord des véhicules.

Commentaire de la commission d'enquête :

THEME 4 - Cohérence horaire des transports en commun

Les réponses apportées ne sont pas toujours satisfaisantes et laissent toujours dans le flou un certain nombre d'observations déposées.

Il est indispensable qu'une concertation se mette en place avec les élus concernés.

5 - THEME - Circulation routière et inter-modalité:

M. Michel **CHAMPALBERT**- Conseiller municipal de Sotteville les Rouen (*déposition le 11/12/2013*)

5.1 M. Pascal **MARIE** - (*courriel du 13 du 13/11/2013*)

5.2 Association « **Effet de serre toi-même** » (*courriel du 10/12/2013*)

5-3 M. Clément **RENAULT** (*courriel du 15/11/1013*)

5-4 M. Hasna **El Ghazouani** (*courriel du 2/12/2013*)

5-5 M. Patrick **LELOUP** (*Courriel du 13/12/2013*)

5-6 M. Fabrice **PLAISANT** de Mesnil-Esnard (*Courriel du 14/12/2013*)

5-7 M. Henry **SENTILHES** de Rouen (*Courriel du 10/12/2013*)

5-8 M. Sébastien **GOUEL** des Authieux sur le Port St Ouen (*Courriel du 12/12/2013*)

- Mme Odile **LABROUSSE** (*courriel du 13/12/2013*)

5-9 Daniel **SANNIER** d'Hérouville (*Courriel du 14/12/2013*)

5-10 Association « **rue de l'avenir** » (*Courriel du 3/12/2013*)

5-11 Guilaine **LEFEBVRE** (*Courriel du 8 :12/2013*)

5-12 **Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen** (*Courriel du 16/12/2013*)

5-13 **Grand Port Maritime de Rouen** (*courriel du 13/2013*)

5-14 M. Dominique **Lefebvre** d'Isnauville (*Courriel du 21/11/2013*)

5-15 Comité pour les transports en commun dans l'agglomération Rouennaise (*courriel du 12/12/2013*)

5-16 M. Maxime **BENOIST** (*courriel du 11/12/2013*)

5-17 M. **JACQ** (*courriel du 11/12/2013*)

5-18 M. Serge **CRAMOISAN** maire de Mesnil- Esnard (*Déposition sur le registre*)

5-19 M. **WALLON** Mont St Aignan (*Déposition sur le registre*)

5-20 M. Michel **AUTOU**- Petit-Couronne (*Déposition sur le registre*)

5-1 Propositions: « Les solutions dépassent largement les frontières de l'agglomération puisque c'est tout le réseau de contournement qu'il faut repenser.

Toutefois, quelques aménagements dans les accès autour des deux ponts périphériques (Flaubert et Mathilde) qui drainent, fort heureusement l'essentiel du trafic, permettraient de fluidifier la circulation. La sortie du pont Flaubert par le contournement des docks 76 est tout sauf rationnelle. De même, une (ou deux) voie (s) réservée (s) permettant à l'A 150 depuis la Sud III sans passer par un rond-point (en fait, deux actuellement) et vice versa améliorerait la circulation du transit »

Réponse observation 5-1 du pétitionnaire :

Les projets de raccordements définitifs du Pont Flaubert au niveau de la tête Nord et de la tête Sud sont identifiés par le projet de P.D.U. comme permettant d'achever la constitution du maillage routier de l'agglomération. [Fiche Action 1 / Action C]

En outre, un travail conduit en lien avec les territoires limitrophes dans le cadre de l'élaboration du projet de P.D.U., continue et continuera à se matérialiser au travers de l'INTER-SCOT, du Pôle métropolitain et d'ATOUMOD afin de traiter, au-delà des limites administratives, des conditions optimales de la question du report modal. [Fiche Action 4 / Action C]

5.2 Nulle part n'est indiquée ni recommandée la construction; de nouvelles voiries ou l'extension de voiries existantes. Et pourtant, le PDU soumis à enquête publique, succombe à la frénésie des rocades, de nouveaux ponts, de boulevards urbains de contournements, censés réduire ou fluidifier la circulation, protéger le centre ou l'hypercentre contre les flux de transit.

« 7 parcs à vélos, 15 parkings relais d'une capacité de 300 places, pour une agglomération d'un demi- million d'habitants, ce n'est décidément pas grand-chose ».

« Pour les Plateaux Est, il conviendrait d'envisager une ligne qui descende de Franqueville Saint-Pierre vers Darnétal plutôt qu'un tracé par Saint-Paul »

« L'Arc Nord Sud n'a pas de raison d'être si ce n'est d'intégrer définitivement l'aire Elbeuvienne dans l'agglomération »

« Il conviendrait d'envisager des aménagements qui relient les périphéries plutôt que prioriser quelques radiales sans oublier évidemment d'élever le niveau de services globaux des lignes déjà existantes »

« L'urgence n'est pas de proposer de nouvelles infrastructures pour les voitures, mais de favoriser des reports modaux ».

Regrette que :

- ♦ l'inter modalité rail-bus ne soit pas au cœur de la mise en œuvre de l'offre de transports collectifs.
- ♦ l'aménagement de sites propres ne soit pas étendu de manière à bloquer les flux automobiles vers le cœur d'agglomération et les centres des pôles de vie.

♦ le problème n'est pas tant d'améliorer l'offre de transport en commun pour relier les espaces périphériques « à » la CREA mais de développer l'offre de transport en commun pour desservir les espaces périphériques « de » la CREA.

Réponse observation 5-2 du pétitionnaire :

Le PDU décline une politique en matière d'infrastructures de transport résolument multimodal. Il met tout particulièrement l'accent sur le développement des modes alternatifs à la route, et concrétise en cela les objectifs du Grenelle de l'Environnement : il n'y a plus nécessité d'augmenter significativement la capacité du réseau routier.

Toutefois, il peut apparaître encore nécessaire pour des motifs bien circonscrits de prévoir des ajustements du système routier visant ainsi à répondre à des enjeux :

- de sécurité,*
- de désenclavement et d'équité territoriale,*
- de réduction de la congestion.*

Les 15 parkings relais présents actuellement sur le territoire de la CREA permettent aujourd'hui d'offrir aux usagers quelques 3 000 places de stationnement et les 9 parcs vélo, 208 places. Complémentairement, le déploiement d'un réseau de parkings visant à offrir une solution de rabattement pour chacune des grandes pénétrantes routières de l'agglomération participera à augmenter substantiellement cette capacité de stationnement. [Fiche Action 2 / Action C]

La minorité de flux existant aujourd'hui entre les Plateaux Est et le secteur de Darnétal couplée aux perspectives d'amélioration de la desserte entre les Plateaux Est et Rouen via la côte de Bonsecours et la place Saint-Paul, ne justifie pas la mise en place d'une ligne de transports collectifs vers Darnétal.

L'Arc Nord-Sud est un projet de transport en commun à haut niveau de service qui vise à répondre aux besoins de déplacements le long de cet axe et plus particulièrement dans sa partie la plus urbanisée. La nouvelle ligne à Haut Niveau de Service (de type TEOR) (8,5km) en grande partie en site propre sur voie réservée entre Boulingrin et Zénith, qui empruntera notamment les boulevards et le pont Guillaume le Conquérant, permettra un nouveau franchissement de la Seine par les transports en commun dans le secteur ouest qui est en plein développement et renouvellement urbain depuis de nombreuses années. Elle permettra ainsi d'améliorer les liens rive gauche/rive droite, de desservir des quartiers denses insuffisamment desservis et de revaloriser des axes internes à l'agglomération qui sont aujourd'hui des coupures urbaines.

L'objectif de mise en service est 2018. La performance attendue de cette nouvelle ligne offrira une alternative sérieuse à la voiture et contribuera à la qualité de vie dans les secteurs desservis et plus globalement à la qualité de l'air. La fréquentation attendue sur la nouvelle ligne est de 20 000 voyageurs /jour, grâce à une fréquence de 6 minutes environ aux heures de pointe.

Le projet de P.D.U. poursuit l'objectif de faire évoluer l'architecture centralisée du réseau vers un réseau maillé permettant de créer de nouveaux lieux de correspondance dans la centralité et les déplacements de périphérie à périphérie.

Le lien entre Rouen et Elbeuf sera travaillé plutôt dans le cadre de la Fiche Action 2 / Action B par la facilitation des déplacements via le train. De façon générale cette fiche vise à créer de véritables

pôles d'échanges autour des gares, de façon notamment à faciliter l'interface entre les transports urbains et le train.

5-3 Proposition : « Je pense qu'il faudrait implanter dans l'agglomération, une nouvelle ligne de métro souterraine qui continuerait la ligne actuelle du Boulingrin. Bien qu'elle soit desservie par des lignes de bus, l'est du centre-ville (hôtel de ville, St. Vivien, CHU...) est, d'après moi, mal desservi. J'habite actuellement rue Géricault à Rouen et cela me prend une demi-heure dans le meilleur des cas pour rejoindre mon lieu de travail situé à Sotteville. Ce projet pourrait être cher, mais il ne nuirait aucunement à la circulation et permettrait aux voyageurs de rapidement regagner le centre-ville, y compris ceux de la nouvelle gare St Sever, peut-être même aux résidents de l'île Lacroix »

Réponse observation 5-3 du pétitionnaire :

L'Est du centre-ville est aujourd'hui desservi par de nombreuses lignes de bus : 7, 4, 5, T1, T2, T3, 11, 13. La Fiche Action 1 / Action B prévoit une évolution très significative de la desserte de ce secteur dans le cadre de la desserte de la future gare. Par ailleurs, dans le cadre de la Fiche Action 3 / Action B, l'aménagement d'un point dur de circulation au niveau du boulevard de la Verdun permettra de sécuriser le trajet du T1 entre le C.H.U. et la place du Boulingrin.

Des solutions en ouvrage souterrain ne sont aujourd'hui pas à l'ordre du jour, du fait de leur coût d'investissement d'une part, des normes de sécurité très lourdes et de l'inadéquation de la construction de tels ouvrages au regard des besoins et des espaces disponibles.

5-4 « Pouvez-vous créer une desserte pour ce trajet : Saint Etienne la Houssière / Mont Saint Aignan Parc de la Vatine ? »

Réponse observation 5-4 du pétitionnaire :

Aujourd'hui, la liaison directe entre Saint-Etienne-du-Rouvray et Mont-Saint-Aignan n'a pas été identifiée comme un besoin prioritaire.

Dans le secteur de La Houssière, la desserte de la ZAC Vente Olivier fait actuellement l'objet d'une étude afin d'évaluer plus finement le potentiel et déterminer les axes d'amélioration de sa desserte. Les conclusions de cette analyse seront connues courant 2014.

L'offre de transport public se doit de répondre au plus grand nombre et la définition de cette offre ne peut pas être le résultat de la prise en compte de besoins isolés et très spécifiques.

5-5 « je constate qu'il n'est pas fait mention d'une possible transformation du tronçon commun TEOR, de type BHNS actuellement entre le pôle d'échange Mont Riboudet-Kindaréna et le CHU Charles Nicolle en tramway fer classique »

5-5 « il serait extrêmement hasardeux de recourir à un matériel de type Translhor ou équivalent »

5-5 « Concernant la desserte de la future gare ferroviaire de Rouen St Sever, il me semble indispensable d'engager les études préliminaires dès le prochain PDU, il serait regrettable de ne pas anticiper la desserte de cet aménagement primordial pour l'agglomération Rouennaise »

Réponses observations 5-5 du pétitionnaire :

La Fiche Action 1 / Action B décrit les 4 projets structurants et prolongations de lignes proposés dans le projet de P.D.U. :

- ARC NORD-SUD/Amélioration de la ligne 7 ;
- T.H.N.S. Ecoquartier Flaubert,
- Prospective d'un nouvel axe T.H.N.S. Nouvelle Gare,
- Prospective d'un nouvel axe T.H.N.S. Plateaux Est,
- Prolongation de TEOR T1 et T2.

Cette fiche affiche un niveau ambitieux d'évolution du réseau à haut niveau de service, mais réaliste au vu des montants qui peuvent être investis dans l'échelle de temps du PDU. Les projets qui sont proposés résultent d'un choix visant à répondre aux besoins hiérarchisés de déplacements en transports en commun :

- poursuivre l'extension du réseau à haut niveau de service avec de nouvelles lignes plutôt que transformer des lignes existantes (par exemple transformation de TEOR en Tramway),
- desservir plus de zones densément peuplées, car le réseau à Haut Niveau de Service (H.N.S.) ne couvre pas toutes les zones denses (secteur ouest du centre-ville, centre de la rive gauche...),
- couvrir des secteurs insuffisamment desservis (Plateau est, plaine de la Ronce),
- desservir des secteurs en renouvellement urbain et les futurs projets urbains et d'activité (écoquartier Flaubert, nouvelle gare).

A la lumière d'expériences d'autres collectivités dont le choix s'est porté sur ce type de matériel et dans un souci de cohérence dans le parc de matériel roulant (effet de mutualisation entretien, maintenance...), la CREA ne souhaite pas aujourd'hui se positionner sur un matériel de type Translhor. Il pose en particulier des problèmes d'usure des pneus, d'ornièrage de la chaussée et de consommation énergétique.

Afin de relier facilement la nouvelle gare de Rouen à l'ensemble des zones d'habitat, des secteurs d'emploi et d'études, le développement d'un T.H.N.S. sera étudié en lien avec l'ossature globale du réseau de transports collectifs [Fiche Action 1 / Action B]. A minima, les études préliminaires seront réalisées.

Par ailleurs, bien qu'il soit évidemment nécessaire d'anticiper la réalisation des infrastructures de desserte de la nouvelle gare, d'autres études prospectives restent à mener notamment concernant d'éventuels transports innovants qui pourront répondre complémentaires à la problématique de la desserte de la gare.

5-6 « Le PDU de l'agglomération rouennaise pour la période 2000 - 2010, prévoyait une desserte des plateaux Est par la ligne TEOR T1. A ce jour, non seulement aucune prolongation n'a été réalisée, mais de plus, les fréquences de la ligne 21 ont diminué d'année en année jusqu'en 2012 »

Réponse observation 5-6 du pétitionnaire

Afin de sécuriser et renforcer la desserte en transport collectif des plateaux Est, un travail autour de deux horizons de temps est prévu dans le PDU :

1-Traitement des points durs de circulation sur les plateaux Est et sur la section Saint Paul-Théâtre des Arts [Fiche Action 1 / Action B] / Recomposition de l'offre autour d'une ligne structurante entre les Plateaux-Est et Rouen [Fiche Action 1 / Action B],

2-Etude d'un transport à haut niveau de service [Fiche Action 1 / Action B].

Entre 2002 et 2013, le nombre de rotations de la ligne 21 a augmenté passant de 68 rotations/jour à 72 rotations/jour.

5-7 «Le PDU présenté privilégie à outrance les transports en commun et le vélo, quasiment rien dans le rapport n'est consacré aux moyens de fluidifier aussi tous les déplacements en voitures particulières »

Réponse observation 5-7 du pétitionnaire

Au-delà de l'identification de plusieurs projets d'infrastructures routières permettant d'achever la constitution du maillage routier de l'agglomération [Fiche Action 1 / Action C], de la mise en place d'un système de gestion dynamique du trafic favorisant la coordination et l'optimisation de la gestion routière [Fiche Action 9 / Action A], de la hiérarchisation du réseau viaire concourant à une meilleure organisation du trafic afin d'orienter les grands flux sur des axes structurants [Fiche Action 9 / Action B], il est à noter que toutes les actions favorisant le report modal dégageront de la capacité sur l'armature routière pour les véhicules particuliers.

5-8 « Définir des axes principaux de raccordement rapides à Rouen »

« Avoir un contournement de Rouen »

«Habitante des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen il serait intéressant si l'on souhaite ne plus se servir de sa voiture, d'avoir des transports réguliers pour se rendre à Rouen, comme les communes environnantes »

Réponse observation 5-8 du pétitionnaire

Plusieurs projets d'envergure, dont le contournement de Rouen, ont été identifiés afin d'achever la constitution du maillage routier de l'agglomération. [Fiche Action 1 / Action C]

On ne peut que souligner le lien étroit qui existe entre la densité de population et l'intensité d'un service de transports collectifs déployé. Le bilan de la fréquentation du système FILO'R comparé aux fréquentations des anciennes lignes régulières déployées sur ces mêmes territoires témoigne d'une meilleure adéquation entre l'offre et la demande et confirme ainsi la pertinence de cet outil pour la desserte de ces territoires.

Voir aussi réponse aux questions 2-2 à 2-9 (ligne 390)

5-9 «Il faut aller rapidement vers une restriction importante de la circulation automobile au cœur de Rouen en favorisant l'efficacité des transports collectifs, améliorant la qualité de l'air et sécurisant les déplacements à pied et à vélo »

« Il faut limiter la présence de la voiture dans l'agglomération et encourager le recours au transport en commun»

Réponse observation 5-9 du pétitionnaire :

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 conséquence, pour chaque niveau hiérarchique, une fonctionnalité est définie ainsi que la place accordée à chaque mode de déplacement (Transports collectifs/Vélos/Marche à pied/Voiture particulière/Poids Lourds), afin que les différents modes coexistent au profit de l'amélioration de la qualité de l'air et de la sécurité. [Fiche Action 9 / Action B]

Les enjeux climatiques et énergétiques sont bien pris en compte par le projet de P.D.U. dont l'impact sera le suivant :

-Les émissions de gaz à effet de serre diminuent de 8 % entre 2010 et 2025 avec les projets structurants et les actions du projet de P.D.U. (en intégrant l'évolution du parc automobile),

-Les émissions d'oxydes d'azote diminueront de 66 % entre 2010 et 2025 avec les projets structurants et les actions du projet de P.D.U. (en intégrant l'évolution du parc automobile),

-Les émissions de PM10 diminueront de 31 % entre 2010 et 2025 avec les projets structurants et les actions du projet de P.D.U. (en intégrant l'évolution du parc automobile),

-Les émissions de benzène diminueront de 62 % entre 2010 et 2025 avec les projets structurants et les actions du projet de P.D.U. (en intégrant l'évolution du parc automobile).

L'ambition portée par le projet de P.D.U. est de créer les conditions d'une mobilité appropriée aux différents types d'espace et de flux qui dessinent le territoire de la CREA.

Aussi, s'il apparaît opportun de convaincre des automobilistes qui résident dans l'urbain et le périurbain de basculer vers les transports collectif, il faut être également conscient des limites de ce système pour les personnes qui restent tributaires de la voiture particulière. En conséquence, pour ce profil d'usager, le projet de P.D.U. privilégie un usage rationnel du véhicule particulier qui passe par le rabattement depuis l'automobile vers les transports collectifs (P+R/Pôles d'échanges aux abords des gares) [Fiche Action 2 / Action C]-[Fiche Action 2 / Action B] et l'utilisation mutualisée du véhicule particulier (Covoiturage, autopartage). [Fiche Action 7 / Action B]

5-10 «le PDU n'évoque pas le maintien de la halte du fond du val, se situant à proximité du réseau TEOR, qui aurait pour avantage d'aller à Mont St Aignan sans avoir à repasser par la gare SNCF Rouen rive droite »

« Estime que le barreau A 28/A13, présenté comme indispensable pour désengorger le centre-ville et l'amélioration de la qualité de l'air, n'est pas démontré »

Réponse observation 5-10 du pétitionnaire :

La création d'une halte ferroviaire sur le site du Fond-du-Val n'est pas possible sans une reconfiguration complète du système ferroviaire à l'échelle de l'agglomération permettant sa désaturation. Cette reconfiguration est l'objet du projet de Ligne nouvelle Paris-Normandie dans la traversée de Rouen [Fiche Action1 / Action A].

La CREA n'est pas le maître d'ouvrage du Barreau A28/A13, mais a pris acte que cette infrastructure a été retenue par le gouvernement dans le cadre du programme « investissement d'avenir », considérant que l'architecture actuelle du réseau viaire était à la source d'une congestion routière quasi permanente des voies d'accès à l'agglomération, soulevant d'importants problèmes de sécurité.

5-11 « Estime qu'il n'existe pas de voitures propres et seront toujours source d'encombrements de nos centres-ville, en revanche les 2 roues motorisées qui en terme de mobilité, sécurité et de stationnement sont toujours délaissés »

Réponse observation 5-11 du pétitionnaire :

Face aux défis globaux tels que le changement climatique ou la dépendance énergétique, mais aussi aux défis locaux tel que l'amélioration de la qualité de l'air en ville, le véhicule électrique peut présenter un réel intérêt. Dans ce contexte, l'ADEME vient de publier une étude pour établir une comparaison des bilans environnementaux des véhicules électriques et des véhicules thermiques essence et diesel sur l'ensemble de leur cycle de vie (L'étude complète et sa synthèse sont disponibles dans la médiathèque en ligne de l'ADEME).

Bien évidemment, la voiture propre si elle est bénéfique à la qualité de l'air et amoindrit les nuisances sonores ne répond pas à la nécessité de libérer l'espace public pour le réserver à des usages plus doux (marche à pied, vélo...)

Les 2 roues motorisées méritent effectivement de trouver une place dans la stratégie portée par le projet de P.D.U.

5-12 « Il aurait été souhaitable que le projet intègre un diagnostic complet identifiant l'ensemble des enjeux du territoire au regard de la problématique des déplacements. »

« Le diagnostic et la détermination des enjeux majeurs du PDU de CREA sont basés sur des données recueillies lors de l'enquête ménage datant de 2007. »

« Le projet de PDU de la CREA devrait se positionner plus fortement face à ce manque capital dans les infrastructures de la future métropole Rouennaise »

Réponse observation 5-12 du pétitionnaire :

Le projet de P.D.U. a fait l'objet d'un diagnostic complet identifiant l'ensemble des enjeux du territoire au regard de la problématique des déplacements. Néanmoins, dans un souci de lisibilité et de cohérence du document, le choix a été fait de présenter un diagnostic synthétique, considérant le volume de ce document (466 pages), afin d'en faire ressortir les éléments saillants.

Dans la majorité des agglomérations, la périodicité des enquêtes ménages-déplacements est de 10 à 12 ans. Ainsi, au-delà des coûts (proche de 0,5 million d'euros pour notre collectivité) et du temps d'instruction (proche de 2 ans depuis la construction du cahier des charges jusqu'au traitement et à l'exploitation des résultats), il est collectivement acquis que la représentativité des données collectées à l'échelle d'un large échantillon de ménages confère une certaine stabilité aux résultats exprimés.

5-13 « Le GPM de Rouen regrette que le projet de PDU présenté n'ait pas identifié la problématique portuaire comme une spécificité à part entière de ce territoire, au regard de l'importance des flux de marchandises traités sur les terminaux Rouennais dont le rayonnement est international. »

« Les conditions de traitement des marchandises, au départ du port et à son arrivée, constituent des enjeux de déplacements très spécifiques qui ne peuvent que partiellement se confondre avec ceux des zones d'activités de l'agglomération.

« Les prés et posta cheminements de ces marchandises auraient mérité une attention particulière dans ce document, car ils s'avèrent stratégiques pour le maintien et le développement du complexe portuaire Rouennais»

« Au niveau des flux routiers, la présente étude souligne le faible niveau d'atteinte des objectifs du PDU précédent, notamment concernant l'un des principes alors retenus : évacuer le trafic du centre vers les infrastructures routières prévues à cet effet.

L'inadaptation des voiries connexes au tunnel de la Grand Mare, pour absorber les trafics déviés de l'axe principal, est également mise en lumière.

« Le projet de liaison A28-A13 avec son barreau de liaison est une réponse à cette problématique et mérite d'être spécifiquement indiquée comme telle dans le PDU. »

« Au niveau des flux ferroviaires, le projet de **Tram-Train** n'est pas mentionné, alors que la desserte ferroviaire du GPM de Rouen pourrait être impactée. »

Nous souhaiterions que les enjeux ci-dessous soient clairement repris dans ce document :

- Le maintien des capacités de sillons frets ferroviaires sur l'axe historique Rouen-Paris
- La préservation des capacités ferroviaires existantes permettant d'envisager un accès sud au réseau ferré portuaire.
- L'intégration de la problématique de fret ferroviaire dans les réflexions autour de la nouvelle gare d'agglomération
- Le développement de nouveaux services et/ou itinéraires ferroviaires et notamment celui de la « route du blé » (itinéraire Rouen-La Beauce)
- L'accompagnement du développement des infrastructures fluviales à l'amont du pont Jeanne d'Arc jusqu'à Poses.

Réponse observation 5-13 du pétitionnaire :

Le projet de P.D.U. a identifié la problématique portuaire comme une spécificité à part entière de ce territoire, parlant à titre d'exemple dans la cadre du diagnostic, de « la principale singularité de l'agglomération rouennaise par rapport à ses consœurs françaises de même taille » et identifiant les emplois induits (20 600 emplois directs et indirects), les flux générés par cet équipement pré/post acheminements (9,5 millions de tonnes).

Les conditions de traitement des pré/post acheminements constituent effectivement un enjeu stratégique pour le rayonnement de l'agglomération dans la capacité à maintenir la compétitivité

de cette filière. La hiérarchisation du réseau viaire vise cet objectif, en favorisant l'écoulement des trafics poids lourds d'échanges sur les axes hyperstructurants. [Fiche Action 9 / Action B]

En outre, le développement de services ferroviaires, dans sa composante transport de marchandises, a été identifié afin de poursuivre le développement des alternatives à la route sur le territoire. [Fiche Action 1 / Action A]

Le projet de Tram-Train n'est pas un projet de court terme et la reconfiguration du paysage ferroviaire à l'échelle de l'agglomération portée par le projet de Ligne nouvelle Paris-Normandie cadre les perspectives de déploiement de cet outil. L'enjeu, à l'horizon du P.D.U., visant à favoriser la desserte ferroviaire périurbaine, passe donc dans un premier temps par l'intégration des gares dans le tissu territorial via l'aménagement de véritables pôles d'échanges et le développement de services favorisant l'intermodalité. La concrétisation du projet de Ligne nouvelle Paris-Normandie permettra d'envisager une nouvelle configuration du système ferroviaire avec l'opportunité de réfléchir à un nouveau schéma de desserte urbain. Dans cette perspective, il paraît aujourd'hui nécessaire de s'assurer de la préservation raisonnée des emprises ferroviaires, en vue de l'éventuel développement de nouvelles dessertes ou haltes ferroviaires à un horizon plus lointain. Ceci est prévu dans la Fiche Action 6 / Action C.

Les enjeux de :

-Maintenance des capacités de sillon frets ferroviaires sur l'axe historique Rouen-Paris,

-Elargissement de l'arrière-portuaire par le développement de nouveaux services ferroviaires et fluviaux,

-L'intégration de la problématique fret ferroviaire dans les réflexions autour de la nouvelle gare d'agglomération,

-L'accompagnement du développement des infrastructures fluviales à l'amont du Pont Jeanne d'Arc jusqu'à Poses.

, pourront effectivement trouver une résonance plus forte dans la stratégie actuellement exprimée par le projet de P.D.U.

5-14 « Le projet de PDU reste cependant très centré sur le désengorgement du centre de l'agglomération en oubliant quelque peu notre plateau Nord et plus particulièrement Isneauville tant sur le plan des transports en commun que sur le plan routier »

« Après une année d'essai de la ligne 11, celui-ci est insatisfaisant par les Isneauvillais qui sont contraints de contourner largement Bois Guillaume pour rejoindre Rouen. »

Réponse observation 5-14 du pétitionnaire :

L'ARC NORD-SUD est un projet de transport en commun à haut niveau de service qui permettra de redéfinir l'offre entre le nord et le sud de l'agglomération.

Le projet comporte plusieurs opérations complémentaires les unes des autres :

- une nouvelle ligne à Haut Niveau de Service (de type TEOR) (8,5km) en grande partie en site propre sur voie réservée entre Boulingrin et Zénith, qui empruntera notamment les boulevards et le pont Guillaume le Conquérant,

- des améliorations de la desserte de la Plaine de la Ronce et d'Isneauville par la ligne 7, qui assurera toujours les liaisons entre le Plateau Nord, le centre de Rouen et la Rive Gauche, jusqu'au rond-point des Bruyères,
- des parkings relais sur chacune de ces deux lignes pour faciliter le transfert de la voiture vers les transports en commun, dès l'entrée dans l'agglomération.

Isneauville sera ainsi desservi par la ligne 7 en complément de la ligne 11 afin d'avoir une offre en transports collectifs efficace sur le plateau Nord.

Sur le plan routier, dans la perspective de la concrétisation du projet de liaison A28-A13 et de son barreau de raccordement, le projet de P.D.U. porte l'ambition de détourner, entre autres, l'ensemble du trafic de transit Poids lourds du plateau Nord. [Fiche Action 9 / Action B]

5-15 « Persister à attendre la venue du contournement Est, relève du déni de réalité, il aurait été plus raisonnable d'orienter la réflexion sur la recherche d'alternatives réalisables à moyen terme. »

« Parmi les points de correspondance du réseau urbain, le hub du théâtre des arts est le plus fréquenté dans des conditions de confort et de sécurité déplorables, un aménagement s'impose.

« L'aménagement aux abords des gares doit se développer de façon cohérente tant à l'intérieur du PTU qu'à l'extérieur, il faudrait engager une réflexion sur la localisation des points d'arrêts envisageables à long terme. »

« Une meilleure Coordination des AOT devrait permettre la réorganisation de nombreuses dessertes routières périurbaines »

« Création de pôle de distribution entre TER et TCSP urbain »

« Pousser la montée en puissance des lignes structurantes »

« Promotion de l'auto partage »

« Hiérarchiser, mais surtout tendre vers le concept des zones « 30 » sauf sur les grands axes. »

Réponse observation 5-15 du pétitionnaire :

Dans le cadre du programme d'investissements d'avenir présenté par le gouvernement, la liaison A28-A13 est retenue en priorité 1, comme le préconisait le rapport de la commission mobilité 21, ce qui confère à ce projet d'infrastructure une forte perspective de concrétisation.

La station TEOR du Théâtre des Arts a fait l'objet, en 2013, de réaménagements permettant une meilleure fluidité et une meilleure sécurité.

En termes de fonctionnalités, ce nœud d'échanges important du réseau de transport va subir de fortes modifications avec l'arrivée de l'arc Nord Sud qui, en élargissant le maillage du réseau va entraîner des reports de trafic et donc, une diminution de la pression sur le point d'échange du Théâtre des Arts.

La station de bus au droit de la CCI est effectivement, dans son lien avec l'arrêt Théâtre des Arts et la gare routière, un point de correspondance structurant du réseau de transport collectif urbain, interurbain et régional : son aménagement est prévu dans le cadre du réaménagement des quais hauts RD en cours d'étude.

Le programme des aménagements aux abords des gares, dans un souci de cohérence et de hiérarchisation, sera la résultante d'une programmation pluriannuelle construite en lien avec les différents acteurs du territoire. [Fiche Action 2 / Action B] La Région est garante, par l'octroi de ses subventions, de la cohérence entre les aménagements réalisés par les différents territoires.

Toutes les études préparatoires visant à accompagner l'émergence de la Ligne nouvelle Paris-Normandie au travers de la définition du schéma de desserte périurbain permettront d'envisager les points d'arrêts à long terme. [Fiche Action 7 / Action B]

En s'affranchissant des limites administratives qui ne correspondent pas toujours aux logiques de déplacements des usagers, le projet ATOUMOD porte entre autres l'ambition de mieux articuler les différents services et réseaux organisés par les différentes Autorités Organisatrices des Transports [Fiche Action 2 / Action D] autour des gares qui seront de véritables lieux d'échanges entre les transports collectifs urbains et les trains. [Fiche Action 2 / Action B]

Tout l'enjeu de la hiérarchisation du réseau de transport collectif urbain repose sur la valorisation des lignes structurantes, véritable armature du réseau. [Fiche Action 2 / Action A]

Dans le cadre de l'élaboration du projet de P.D.U. 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 du véhicule électrique. Au vu des impacts financiers révélés par cette étude, l'opportunité de lancer un projet n'est apparu évident. La maturation de la réflexion sur un tel service, à la lumière de l'évolution du contexte national et des intentions locales, avec le recul nécessaire, permettra d'envisager à moyen terme les suites à donner par la CREA à cette opportunité. [Fiche Action 7 / Action B]

Concernant les zones 30, c'est le maire qui est compétent au titre de son pouvoir de police de circulation sur les voies communales et sur les seules sections des routes nationales et routes Départementales, situées à l'intérieur de l'agglomération, sous réserve des pouvoirs dévolus au préfet sur les routes à grande circulation.

Néanmoins la CREA se fixe l'objectif de requalifier l'espace public au profit des modes alternatifs au véhicule particulier par :

-L'élaboration d'une charte piétonne permettant d'initier la mise en sécurité et l'accessibilité de cheminements piétons [Fiche Action 11 / Action A]

-La mise en place d'un fonds de concours afin d'encourager une meilleure prise en compte des modes actifs dans les projets communaux de requalification des espaces publics et des grands axes d'agglomération. [Fiche Action 11 / Action B]

5-16 « On pourrait mettre plus de passages sur la ligne 43, remettre le t35 à Houppeville, prolonger le métro jusqu'à Canteleu, prolonger le TEOR dans la vallée du Cailly »

Réponse observation 5-16 du pétitionnaire :

Les services effectués sur la ligne 43 sont adaptés au potentiel de fréquentation et aux comptages régulièrement réalisés à bord des véhicules.

Auparavant, la commune d'Houpeville était desservie par la ligne t56 (et non t35). Elle comptabilisait environ 12 personnes par jour pour un coût de plus de 35 000 €. Faute de fréquentation suffisamment importante et dans un souci de bonne gestion du budget de la Collectivité, cette ligne a donc été supprimée en 2008.

Le T3 au travers de sa branche ouest qui dessert Canteleu en son terminus est adapté aux besoins identifiés sur le secteur.

Le prolongement du TEOR dans la vallée du Cailly fera l'objet d'une étude d'opportunité et de faisabilité. [Fiche Action 1 / Action B]

5-17 « La ligne 26 qui part de St Pierre de Varengueville a son terminus au Mont Riboudet. Lorsque l'on veut prendre un train à la gare de Rouen, on doit prendre 1, voire 2 autres moyens de transport pour se rendre à la gare. Avec une valise et/ou un sac, le déplacement n'est pas très pratique.

Merci, de réfléchir à un terminus qui permettrait de se rapprocher au mieux de la gare de Rouen (auparavant, le terminus se situait au théâtre des Arts »

Réponse observation 5-17 du pétitionnaire :

Le terminus de la ligne 26 au Mont-Riboudet poursuit deux objectifs de limitation de l'accès des bus dans l'hyper centre et d'optimisation des temps de parcours pour l'utilisateur qui doit en effet opérer une correspondance qui est rendue facile par la fréquence de TEOR et par l'organisation quai à quai du Pôle d'échange. En contrepartie de cette rupture de charge, l'utilisateur bénéficie de la rapidité de TEOR sur le tronçon commun entre Mont Riboudet et Théâtre des Arts, tronçon commun qui serait de toute façon interdit à la circulation de la ligne 26 qui subirait, de fait, les ralentissements entre ces deux points.

5-18 « La commune de Mesnil- Esnard reste dans l'attente d'une desserte rapide et adaptée aux besoins du plateau Est en plein essor démographique.

Une desserte de type TEOR est souhaitée dans les meilleurs délais pour anticiper les besoins à venir.

Siège de nombreux établissements scolaires (la Providence, La Châtaigneraie, d'un collège et d'écoles élémentaires et maternelles, il est nécessaire de veiller à un maillage des réseaux.

Le plus important reste, cependant, les liaisons ville centre et plateau est. Il est attendu que la voie de bus descendant de Bonsecours en site propre soit maintenue et matérialisée efficacement.

Cela dit, le bus 21 se heurte dès la place St Paul, aux difficultés de la circulation entre cette place et son terminus au théâtre des Arts. La création, après la réfection du Pont Mathilde, d'une voie spécifique dédiée au bus, serait bienvenue pour accélérer cette desserte et permettre la correspondance avec soit le Nord, soit la Rive-Sud (métro-bus).

Sur ce point métro-bus, à plus long terme pourquoi ne pas imaginer une fonction des deux terminaux Madrillet et Braque pour desservir notamment le Zénith et le parc des Expositions ?

Le PDU se veut touchant tous les types de circulation, il faudrait avancer dans l'idée du Tram-Train »

Réponse observation 5-18 du pétitionnaire:

Afin de sécuriser et renforcer la desserte en transport collectif des plateaux Est, un travail autour de deux horizons de temps est aujourd'hui enclenché :

- 1-Traitement des points durs de circulation sur les plateaux Est et sur la section Saint Paul-Théâtre des Arts [Fiche Action 1 / Action B] / Recomposition de l'offre autour d'une ligne structurante entre les Plateaux-Est et Rouen [Fiche Action 1 / Action B],*
- 2-Etude d'un transport à haut niveau de service [Fiche Action 1 / Action B].*

Dans un souci de bouclage des terminus des axes lourds de transports collectifs qui irriguent (Tramway) et irrigueront la rive gauche (ARC NORD SUD), et plus généralement pour faire le lien périphérique entre les grandes polarités de la rive gauche sans repasser par la centralité, un enjeu d'amélioration des liaisons existantes périphériques a ainsi été identifié. [Fiche Action 3 / Action B- Carte : Améliorer les transports collectifs p.81]

Le projet de Tram-Train n'est pas un projet de court terme et la reconfiguration du paysage ferroviaire à l'échelle de l'agglomération portée par le projet de Ligne nouvelle Paris-Normandie cadre les perspectives de déploiement de cet outil. L'enjeu, à l'horizon du P.D.U., visant à favoriser la desserte ferroviaire périurbaine, passe donc dans un premier temps par l'intégration des gares dans le tissu territorial via l'aménagement de véritables pôles d'échanges et le développement de services favorisant l'intermodalité. La concrétisation du projet de Ligne nouvelle Paris-Normandie permettra d'envisager une nouvelle configuration du système ferroviaire avec l'opportunité de réfléchir à un nouveau schéma de desserte urbain. Dans cette perspective, il paraît aujourd'hui nécessaire de ne pas hypothéquer l'avenir. Cela passe par une préservation raisonnée des emprises ferroviaires, en vue de l'éventuel développement de nouvelles dessertes ou haltes ferroviaires à un horizon plus lointain. [Fiche Action 6 / Action C].

5-19 «Extension du métro jusqu'au CHU améliorant ainsi la desserte de la gare RD jusqu'au CHU »

Réponse observation 5-19 du pétitionnaire :

La liaison entre CHU et Boulingrin par le Boulevard de Verdun est actuellement assurée par la ligne T1 (TEOR) et des aménagements restent à concevoir (étude prévue en 2014) afin de pallier les difficultés de circulation identifiées sur ce tronçon.

Une fois les boulevards aménagés (Rondeaux, Belges, Marne, Yser, Verdun), le fonctionnement des lignes BHNS pourra être organisé en fonction des O/D (Origines / Destinations) les plus pertinents.

5-20 Proposition : « Il serait intelligent de désenclaver la zone industrielle du Pommeret, il suffit de 400 m de route dans la forêt, pour empêcher les camions de transiter dans la ville. (Pollution sonore, vibrations) et aussi dévier la ligne de bus 27 »

Réponse observation 5-20 du pétitionnaire :

Nous n'avons pas à ce jour d'éléments qui corroborent cette expression sur le désenclavement de la zone industrielle du Pommeret. L'expression de cette problématique sera en conséquence approfondie.

Commentaire de la commission d'enquête : THEME 5 - Circulation routière et inter-modalité :

Le pétitionnaire renvoie à la lecture du PDU sans apporter de réelle avancée.

6 - THEME - Stationnements et arrêts de bus :

6-1 Mme Line SIMON - Auzouville sur Ry (courriel du 6/11/2013)

6-2 Association « Effet de serre toi-même » (courriel du 10/12/2013)

6-3 M. Pierre VALERI - Duclair (courriel 2/12/2013)

6-4 Comité pour les transports en commun dans l'agglomération Rouennaise (courriel du 12/12/2013)

- M. WALLON - Mont Saint Aignan – (Déposition sur le registre)

6-5 M. Frédéric BOUVARD - Isneauville (Déposition sur le registre)

6.1 « Depuis peu j'utilise le métro pour me rendre rive gauche, mais j'habite à Auzouville sur Ry. Je laisse mon véhicule place du Boulingrin et je suis étonnée de voir que des places de stationnement ont encore été supprimées et que certaines ne sont pas optimisées dans les petites rues au-dessus de la ligne de métro Boulingrin (il y a des pavés jaunes alors que le stationnement n'est pas gênant? (des personnes interdisent le stationnement en face leur sortie avec des plaques d'immatriculation qui datent des années 1980 ou apparemment il n'y a jamais aucune voiture qui sort, car la porte est trop petite... Le jour du marché, il est très difficile de se garer »

Propositions : « Un grand parking au Boulingrin serait le bienvenu... Car en fait je trouve très commode de ne pas avoir de voiture en centre-ville, mais il faut nous aider... »

Réponse observation 6-1 du pétitionnaire :

Une étude est actuellement conduite afin de confirmer des sites potentiels identifiés pour favoriser le rabattement des usagers venant de l'Est vers le cœur de l'agglomération. Dans ces circonstances, le site du Boulingrin sera ainsi expertisé.

6-2 « On est en droit de douter de la capacité de la CREA pour inciter les automobilistes à utiliser des parkings relais et même à garantir l'usage dans la durée de ces équipements alors que le parking du pôle d'échange a été reconverti en parking du Kindarena »

Réponse observation 6-2 du pétitionnaire :

Le parking relais du Mont-Riboudet Kindarena n'a pas été reconverti en parking du palais des sports, mais mutualisé avec cet équipement, considérant des horaires d'usage différenciés entre les utilisateurs des transports collectifs et du complexe sportif.

6-3 « La réalisation des arrêts de bus entre Canteleu et le Trait, dont certains n'ont pas de protections pour la pluie.

Sont particulièrement mal positionnés à Duclair :

- Quasi face à face dans les deux sens de circulation, l'arrêt simultanément de 2 bus de circulation contraire bloquera tout trafic (quai de la libération);
- L'aménagement réalisé réduit les places de stationnement déjà insuffisantes; Aucun stationnement ne peut être réalisé pour le public qui laisse sa voiture pour prendre le bus;
- Pourquoi n'avoir pas étudié un dévoiement des arrêts de bus vers l'ancienne gare où des possibilités de parking sont réalisables pour décongestionner le centre-ville et où se trouve d'ailleurs un arrêt pour bus scolaire (suggestion faite lors de réunions antérieures citées précédemment) ? Cette disposition aurait eu pour avantage d'éviter un stationnement parasite journalier sur la place du Général de Gaulle »

Réponse observation 6-3 du pétitionnaire :

Les abris-bus sont installés en fonction de la fréquentation des stations et en poursuivant l'objectif d'un taux d'équipement minimum de 30 % des communes.

A Duclair, les impacts sur le trafic et le stationnement décrits quant au positionnement face à face de deux arrêts sont à relativiser considérant qu'un bus s'arrête en station au maximum pour 30 secondes et occupe un linéaire moyen de 15 mètres, ce qui n'est pas de nature à modifier substantiellement le fonctionnement de l'espace urbain.

La ligne 30 joue le rôle de ligne de rabattement, véritable liaison permettant de faire l'articulation entre les services FILO'R qui irriguent les espaces à dominantes rurales du grand ouest du territoire et le cœur de l'agglomération. Dans ces circonstances, la liaison se doit d'être directe, sans détour, afin de minimiser un temps de trajet préalablement impacté par une rupture de charge (FILO'R).

6-4 « Pérennisation des nombreux P+R mis en service après l'accident du pont Mathilde.

« Stationnement sur le domaine public » davantage d'audace et de cohérence territoriale seront nécessaires »

« Création de vrais parkings relais »

Réponse observation 6-4 du pétitionnaire :

L'accident du Pont-Mathilde a accéléré le déploiement rapide de parkings relais en fonction d'opportunités foncières mobilisables sur le court terme, ce qui n'a pas permis de réaliser systématiquement des aménagements définitifs.

Le projet de P.D.U. porte l'ambition de déployer un réseau de parcs relais afin d'encadrer les grandes voiries qui pénètrent vers le cœur de l'agglomération [Fiche Action 2 / Action C]. En complément et en fonction des opportunités, des aménagements de parcs relais de proximité

pourraient être envisagés dans le tissu urbain dense. Dans ces circonstances, des zones à enjeux ont ainsi été identifiées [Carte : Favoriser l'intermodalité p.77] afin de mobiliser la vigilance des différents partenaires autour de certains secteurs géographiques.

Néanmoins, deux logiques permettront de concrétiser l'aménagement d'un P+R sur les zones à enjeux identifiées :

-les grands projets d'infrastructure de transport qui emportent la réflexion sur l'aménagement d'un parc relais associé,

-des études de faisabilité sur la localisation et les aménagements, en lien étroit avec les communes concernées.

Par ailleurs, dans un souci d'une meilleure cohérence et d'une meilleure articulation des politiques locales en termes de stationnements, la CREA instaurera un espace de concertation afin d'optimiser la place de la voiture sur la voirie et l'espace public. [Fiche Action 9 / Action C]

6-5 « Construction d'un abri bus aux Rouges Terres sens Isneauville - Rouen. Aucune protection pour les utilisateurs... »

Réponse observation 6-5 du pétitionnaire :

Le projet est en cours d'instruction et l'abri bus sera implanté prochainement.

Commentaire de la commission d'enquête : THEME 6 - Stationnement et arrêts de bus

Sur ce thème, le pétitionnaire répond aux différentes interrogations, justifiant les décisions prises.

7 - THEME Règlementation:

Association « Effet de serre toi- même » courriel du 10/12/2013

S'étonne « que le projet de PDU soit publié avant même que le Schéma de Cohérence Territoriale de la Communauté d'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe n'ait été finalisé »

Réponse observation 7 du pétitionnaire :

Si l'article L1214-7 du code des transports prévoit en effet que « le plan de déplacements urbains est compatible avec les orientations des schémas de cohérence territoriale » (« obligation de compatibilité » avec le SCOT), l'article L122-15 du code de l'urbanisme indique toutefois que « Lorsqu'un schéma de cohérence territoriale est approuvé après l'approbation d'un programme local de l'habitat ou d'un plan de déplacements urbains, ces derniers sont, le cas échéant, rendus compatibles dans un délai de trois ans. » Le PDU peut donc être valablement approuvé avant l'approbation du SCOT.

8- THEME - Circulation douce:

- 8-1 Association « Effet de serre toi-même » (courriel du 10/12/2013)
- 8-2 M. **CHAUFFEY** de Rouen – Observations déposées sur le registre de Sotteville les Rouen.
- 8-3 Association **SABINE** à vélo Agglo Rouen- Représentée par M. Yves **BLONDEL**.
- 8-4 Mme Virginie **LEVASSEUR** (courriel du 01/12/2013)
- 8-5 M. Loïc **HAZARD** (courriel du 16/11/2013)
- 8-6 Mme Françoise **CONNAN** des Authieux sur le Port Saint-Ouen (courriel du 13/12/2013)
- 8-7 Mr Daniel **SANNIER** d'Hénouville (Courriel du 14/12/2013)
- 8-8 Association « rue de l'avenir » (Courriel du 3/12/2013)
- 8-9 Conseil Municipal de Berville sur Seine (Délibération du 22 /11/2013)
- 8-10 Mr Dominique Lefebvre d'Isnauville (Courriel du 21/11/2013)
- 8-11 Comité pour les transports en commun dans l'agglomération Rouennaise (courriel du 12/12/2013)

8.1 « La manière dont sont abordées les mobilités douces confirme ce privilège accordé à l'automobile. La partie consacrée au vélo est surprenante. Le diagnostic reconnaît que "les aménagements cyclables restent diffus", l'état des lieux est plus que lacunaire. Les quelques chiffres cités couvrent habilement l'indigence de la situation des cyclistes sur le territoire de la CREA ».

« La marche à pied est expédiée en une dizaine de lignes »

Réponse observation 8-1 du pétitionnaire :

Les aménagements diffus sont à mettre en relation avec la volonté de la CREA de mailler davantage les aménagements cyclables par un renforcement de l'aide aux communes, la CREA ne pouvant réaliser des aménagements sur l'intégralité du territoire. [Fiche Action 10 / Action A]

L'état des lieux a été réalisé à un instant t à partir d'un travail de terrain et de validation des communes. Il n'a pas l'ambition d'être parfaitement exhaustif, mais il est actuellement remis à jour. Le P.D.U. pourra utilement intégrer cette mise à jour sous forme cartographique de manière à apporter une actualisation des données et de la lisibilité au diagnostic.

Par ailleurs, le projet de P.D.U. porte l'objectif de requalifier l'espace public au profit de la marche à pied. Ainsi, l'élaboration d'une charte « piétons » [Fiche Action 11 / Action A] et la mise en place d'un fonds de concours, afin d'encourager la prise en compte de cette dimension qualitative dans la requalification des espaces publics [Fiche Action 11 / Action B] permettront de favoriser la mobilité des piétons.

8-2 M. **CHAUFFEY** fait les propositions suivantes : « Pour lutter contre le vol des cycles, qui est un frein pour leur achat :

- Action pour la réalisation de marquage antivol des cycles (publicités en relation avec des associations locales;
- Multiplication du nombre d'arceaux dans l'agglomération;

- Faciliter l'usage du vélo en autorisant leur accès dans les bus ou sur des plateformes externes pour un retour sur les hauteurs de Rouen (des systèmes existent dans certains pays);
- Inciter financièrement à la pratique du vélo (sur le modèle de la participation patronale pour les déplacements urbains.

Réponse observation 8-2 du pétitionnaire :

-« Antivol » : Des actions de ce type ont pu être engagées par le passé en lien avec la vélostation (distribution de flyers pour indiquer la manière de bien attacher son vélo). Ce type d'action a vocation à être reconduite.

-« Arceaux » : La CREA met gratuitement à disposition des arceaux aux communes. Depuis 2004, 1360 arceaux ont été livrés dont 400 pour la période 2012-2013. Une information renforcée auprès des communes serait de nature à valoriser l'existence de ce dispositif. [Fiche Action 10 / Action D]

-« Bus-Vélo » : L'autorisation d'accès des vélos dans les bus sur des plages horaires élargies impacte de manière significative l'exploitation et donc les temps de parcours des transports collectifs.

-« Incitation financière » : Si vous êtes habitant de la CREA, après avoir loué un vélo électrique pendant une durée minimum d'un mois, vous pouvez bénéficier d'une subvention pour l'achat d'un Vélo à Assistance électrique (V.A.E.) ou d'un vélo pliant de, 30% du prix d'achat du vélo électrique plafonné à 300 €, de 30 % du prix d'achat du vélo pliant plafonné à 150 €. [Fiche Action 10 / Action C]

8-3 Association SABINE à Vélo - Déplacements à vélo

« Le PDU fait le constat que :

- l'utilisation du vélo reste faible, 1% des déplacements ;
- la vulnérabilité demeure en milieu urbain pour les usagers des deux roues et les piétons ;
- en dehors de l'agglomération de Rouen et d'Elbeuf, les aménagements cyclables restent diffus.

Mais les orientations stratégiques, qui prévoient de : **compléter et organiser les réseaux de déplacements, de poursuivre le développement des infrastructures en particulier ferroviaire, de transport en commun et routière**, ne mentionnent pas les déplacements à vélo et les infrastructures cyclables. Comment alors faire augmenter l'utilisation du vélo, réduire la vulnérabilité des cyclistes et remédier à l'insuffisance et la dispersion des aménagements cyclables ?

Les orientations stratégiques n'affichent pas la volonté de développer les déplacements à vélo, mode de déplacement économique, non polluant et non émetteur de gaz à effet de serre »

« Le plan d'actions : Fiche action 10 **développer l'usage du vélo**

L'action 10 A - **accélérer la politique d'aménagement cyclable**, ne définit aucun principe d'organisation des déplacements vélo : itinéraires, structuration du réseau, continuité des cheminements sont complètement absents.

Dans cette action 10 A, la CREA se limite à rappeler qu'elle apportera un concours financier à la réalisation d'aménagements cyclables par les communes ou autres maîtres - d'ouvrage. Il est même explicitement déclaré l'abandon de toute carte prédéfinie des aménagements.

Comment dans ces conditions assurer la cohérence, la continuité des itinéraires cyclables d'une commune à l'autre ?

Sur ce point, le projet de PDU est très insuffisant.

Dans cette action 10 A, il est indiqué que : **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, Duclair et du Trait notamment dans le cadre de la mise en œuvre de la trame bleue.**

Mais le plan CREA Vélo n'est pas joint au dossier de PDU, et aucune indication n'est donnée sur ce qu'est la trame bleue. Il n'est donc pas possible pour le public d'appréhender en quoi, ces deux éléments sont susceptibles de répondre à l'ambition affichée de développer l'usage du vélo. De même, comment ces éléments pourront-ils être repris par les PLU communaux s'ils ne sont pas intégrés dans le PDU ? »

L'action 10 C « **Conforter le système de location des vélos**, se résume à des intentions très hypothétiques.... **Il pourrait être envisagé de réfléchir à l'implantation de services de location de vélo sur d'autres espaces du territoire...** On est loin de l'action ! »

L'action 10 D « **Organiser le stationnement des vélos sur l'espace public** n'apporte aucun élément précis qui puisse être intégré par exemple aux PLU puisqu'il est simplement indiqué : **une stratégie d'implantation pourra être développée.**

A noter que le stationnement des deux-roues motorisés n'est absolument pas évoqué. Or aucune offre de stationnement n'existe actuellement pour les deux-roues motorisés dans l'agglomération, générant ainsi des conflits d'usage avec les vélos »

Propositions :

« Par ailleurs, le PDU devrait être l'occasion d'initier une réflexion sur l'organisation de la circulation sur le Pont Mathilde en vue de l'ouvrir à la circulation des transports en commun et des vélos par une voie réservée par exemple. En effet il conviendrait d'anticiper la desserte de la future gare Saint- Sever et faciliter la desserte des pôles d'activités existants que sont le CHU, la fac de médecine et la ZAC Aubette-Martainville »

Réponses observations 8-3 du pétitionnaire :

Les orientations stratégiques affichent clairement la volonté de développer les déplacements à vélo dans le cadre du projet de P.D.U.

En effet, sur la base :

-du diagnostic qui met en exergue l'enjeu de repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain,

-du projet de territoire qui exprime clairement le degré de pertinence des déplacements à vélo pour les déplacements de proximité et les déplacements éloignés, en fonction de l'armature naturelle et urbaine de la CREA (Cœurs d'agglomération / Espaces urbains / Pôles de vie / Bourgs et villages) [Tableau : Degré de pertinence des modes de déplacements fonction de l'armature naturelle et urbaine de la CREA p.63].

, le projet de P.D.U. développe des actions visant à favoriser les déplacements à vélo autour d'une orientation stratégique forte (Structurer un meilleur partage de l'espace public) qui vise à :

-optimiser la place de la voiture sur la voirie et l'espace public par une organisation de la circulation sur la base d'une hiérarchisation du réseau viaire, [Fiche Action 9 / Action B]
-développer l'usage du vélo par l'accélération de la politique d'aménagement cyclable [Fiche Action 10 / Action A], l'élaboration le déploiement d'un plan de jalonnement des itinéraires cyclables [Fiche Action 10 / Action B], par le confortement du système de location des vélos [Fiche Action 10 / Action C] et par l'organisation du stationnement des vélos sur l'espace public [fiche Action 10 / Action D].

Le plan CREA vélo regroupe, outre les services vélos tels que les vélostations, les aménagements cyclables réalisés par la CREA et les fonds de concours versés aux communes. La notion de carte prédéfinie a été abandonnée en 2012 dans la mesure où elle figeait des situations et ne permettait pas de répondre aux attentes des communes. L'expérience a en effet montré que les projets des communes sont davantage réalisés selon les opportunités qui se dégagent (requalification de voirie, implantation d'un nouvel équipement, nouvelles zones d'habitats...) qu'à partir d'un schéma de principe fixé à une date donnée. Dans cette optique de développement du maillage des infrastructures cyclables, la CREA a souhaité accentuer son soutien financier vers les communes, voire d'autres gestionnaires de voirie. Au-delà ce soutien financier, la CREA poursuit également la mise en œuvre de son propre programme d'aménagements avec pour objectif de l'achever en grande partie à l'horizon 2016.

Pour plus de lisibilité, les nouvelles orientations et les itinéraires concernés par le programme d'aménagement de la CREA pourront être explicitement intégrés au projet de P.D.U.

Les 2 roues motorisées méritent effectivement de trouver une place dans la stratégie portée par le projet de P.D.U.

La desserte de la nouvelle gare sera anticipée à l'issue d'une large réflexion, déjà en cours, sur l'accessibilité notamment Tc et modes doux. Le pont Mathilde conserve une vocation de micro contournement de l'hyper centre et n'a pas été, à ce jour, intégré dans le schéma de long terme de la desserte de la gare RG.

8-4 Demande de couloirs vélos : «Comme de nombreux cyclistes, je profite désormais de la circulation sur les couloirs de bus et notamment de ceux de la ligne 7 de Bois-Guillaume à Rouen à Rouen rive gauche pour me rendre régulièrement sur mon lieu de travail.

- a) Je déplore que le couloir réservé aux vélos, dans la montée de la côte de Neufchâtel à Rouen, s'arrête à la limite de la commune de Rouen;
- b) La côte de la route de Neufchâtel est particulièrement encombrée de nombreux automobilistes, auto cars, voitures en stationnement sur les trottoirs, n'accordent aucune

place à la circulation de vélos...Je crains pour ma sécurité chaque matin et chaque soir au-delà de la limite de la commune de Rouen, sur la route de Neufchâtel dans la côte menant à Bois-Guillaume - Bihorel;

- c) La signalisation au sol est soit inexistante, soit disproportionnée. La réfection du bitume n'a pas été réalisée, les caniveaux défoncés. Aucun aménagement sur le bas-côté qui pourrait être exploité pour réaliser une piste »

Réponse observation 8-4 du pétitionnaire :

La discontinuité de l'itinéraire cyclable sur la route de Neufchâtel est effectivement une problématique qui nuit à une pratique sécurisée du vélo sur ce secteur. Cependant le fonctionnement de l'espace est amené à évoluer. La continuité de cet aménagement, de la responsabilité des communes, devra donc trouver une concrétisation dans la perspective de l'aménagement des abords du Palais des Congrès dont la mise en service est prévue pour 2016. Ce projet figera ainsi les aménagements urbains sur ce secteur et nous serons donc attentifs à la prise en compte, par les différents acteurs du projet, des modes doux.

8-5 « Manque de parcs sécurisés pour stationner les vélos pendant plusieurs heures, en allant dans ce sens, on permettrait à des gens de faire des parcours beaucoup plus longs »

Réponse observation 8-5 du pétitionnaire :

9 parcs vélos sécurisés, gratuits et sous vidéosurveillance existent sur le territoire, mais la fréquentation reste extrêmement faible malgré de nombreuses campagnes de communication. Un retour sur expérience pour expliquer ce faible usage est un préalable nécessaire avant d'envisager un éventuel déploiement de nouvelles installations sur le territoire.

8-6 « je me rendais occasionnellement à vélo à Rouen (pendant les vacances d'été ou le WE). D'un point de vue distance, le trajet est largement faisable, par contre d'un point de vue sécurité, il devient impossible de le faire (même en été ou le dimanche), il n'y a aucun aménagement entre le port Saint-Ouen et Amfreville La Mi Voie. »

Réponse du pétitionnaire observation 8-6 :

Un projet d'aménagement cyclable est prévu en bords de Seine entre la base nautique de Belbeuf et les quais bas de Rouen. En revanche, le passage en bord de Seine au-delà de la base nautique de Belbeuf est impossible compte tenu des problèmes fonciers. Des aménagements ont été réalisés sur les dépendances de la RD 6015 au niveau des hameaux de Gravettes et la Poterie, mais il ne s'agit pas de véritables pistes cyclables. La réalisation d'une piste cyclable sur la RD 6015 ne peut passer que par une requalification complète de cet axe qui n'est pas à ce jour envisagée. [Fiche Action 10 / Action A]

8-7 «Le plan de maillage des différentes voies cyclables au sein de la CREA ne semble pas défini. »

Réponse observation 8-7 du pétitionnaire :

Le plan CREA vélo regroupe, outre les services vélos tels que les vélostations, les aménagements cyclables réalisés par la CREA et les fonds de concours versés aux communes. La notion de carte prédéfinie a été abandonnée en 2012 dans la mesure où elle figeait des situations et ne permettaient pas de répondre aux attentes des communes. L'expérience a en effet montré que les projets des communes sont davantage réalisés selon les opportunités qui se dégagent (requalification de voirie, implantation d'un nouvel équipement, nouvelles zones d'habitats...) qu'à partir d'un schéma de principe fixé à une date donnée. Dans cette optique de développement du maillage des infrastructures cyclables, la CREA a souhaité accentuer son soutien financier vers les communes, voire d'autres gestionnaires de voirie. Au-delà ce soutien financier, la CREA poursuit également la mise en œuvre de son propre programme d'aménagements avec pour objectif de l'achever en grande partie à l'horizon 2016.

Pour plus de lisibilité, les nouvelles orientations et les itinéraires concernés par le programme d'aménagement de la CREA pourront être explicitement intégrés au projet de P.D.U.

8-8 « Estime dommageable de ne pas avoir profité de la réfection du pont Mathilde pour en faire un (vrai) pont urbain accueillant, piéton, cycles et BHNS. Dans l'état actuel, il nous semble impératif d'y prévoir un couloir de bus ainsi qu'une passerelle accrochée (piétons, vélo) »

Réponse observation 8-8 du pétitionnaire :

Le Pont Mathilde est la propriété du Département de Seine-Maritime depuis 2006. Suite à l'accident qui a endommagé l'ouvrage, l'urgence des travaux de remise en état n'a pas permis d'intégrer les modes alternatifs au véhicule particulier, considérant un axe qui garde aujourd'hui une caractéristique principale d'écoulement des trafics. Néanmoins et dans la perspective de la concrétisation du projet de contournement routier de Rouen, le projet de P.D.U., au travers de la hiérarchisation du réseau viaire, [Carte : Hiérarchisation du réseau viaire p.101] porte l'ambition de reconsidérer la fonctionnalité de cet axe en accordant une place plus importante aux modes alternatifs aux véhicules particuliers.

8-9 « La création d'un cheminement piéton et cyclable en bordure de la RD 64, du bac au rond-point du « Haridon » répondrait à un réel besoin au niveau sécuritaire »

Réponse observation 8-9 du pétitionnaire :

La CREA peut soutenir ce type d'actions dans le cadre de la mise en œuvre du Plan CREA Vélo. Un dossier de demande de subvention doit être adressé. La CREA peut également apporter un soutien technique à la commune dans le cadre de l'instruction du dossier. [Fiche Action 10 / Action A]

8-10 « Nous craignons que l'insuffisante définition de certaines mesures retenues ne nous expose demain à des difficultés. »

Réponse observation 8-10 du pétitionnaire :

Concernant le plan d'action, La CREA a souhaité, au travers du PDU, mobiliser de manière pragmatique l'outil de planification. Le PDU propose un cadre d'actions qui doit permettre d'être valide pendant une durée d'environ 10 ans, il ne saurait donc être trop précis pour pouvoir s'adapter à un certain nombre d'évolutions dont nous percevons aujourd'hui les prémices pour certaines d'entre elles :

- la raréfaction des ressources financières publiques couplée à la perspective de l'acte III de la décentralisation susceptible de faire évoluer le périmètre de compétence des collectivités;*
- l'évolution des équilibres de subventionnement induit entre autres par la redéfinition actuelle des périmètres de contractualisations territoriales,*
- un coût fluctuant de l'énergie et notamment des énergies fossiles,*
- les pratiques évolutives de consommation, avec une tendance à la dématérialisation des relations marchandes,*
- des évolutions technologiques qui cherchent une bonne échelle de diffusion.*

C'est dans ces circonstances que l'objectif : EVALUER ET SUIVRE LE PDU est mis au même niveau que les autres objectifs afin de créer un champ de vigilance sur les besoins des différents acteurs et sur l'évolution du contexte. Les élus, en concertation avec les différents partenaires de la mobilité, pourront progressivement affermir certaines actions autour d'objectifs partagés fixés par le PDU. De fait, un excès de formalisme dans la rédaction et la formulation des actions peut rapidement devenir un obstacle à l'opérationnalité du document et un point bloquant pour la démarche. Les actions sont par ailleurs insérées dans un calendrier, court terme, moyen terme et long terme et couplées au Plan pluriannuel d'investissement [cf. tableaux p.124-125].

8-11 « Nécessité du rééquilibrage du partage de l'espace »

Réponse observation 8-11 du pétitionnaire :

Le rééquilibrage du partage de l'espace public est un enjeu central du projet de P.D.U. qui trouve une traduction opérationnelle au travers :

- de l'optimisation de la place de la voiture sur la voirie et l'espace public , [Fiche Action 9]*
- du développement de l'usage du vélo, [Fiche Action 10]*
- de l'affirmation de la place des modes actifs sur l'espace public. [Fiche Action 11]*

Commentaire de la commission d'enquête : THEME 8 - Circulation douce

L'ambition du pétitionnaire est d'offrir une place importante aux circulations douces, néanmoins, un schéma directeur de plan cyclable sur l'ensemble du territoire de la CREA aurait eu pour avantage d'assurer une cohérence dans la continuité des itinéraires.

Il est évident que les interruptions des espaces dédiés aux cycles ne peuvent pas être incitatives pour ce type de déplacement.

9 - THEME- Urbanisation:

9-1 Association « Effet de serre toi- même » (courriel du 10/12/2013)

9-2 Commune de Saint Etienne du Rouvray (Courriel du 3/12/2013)

9-3 Comité pour les transports en commun dans l'agglomération Rouennaise (courriel du 12/12/2013)

9-1 « Les problèmes posés par la périurbanisation sont largement sous-évalués »

« Le PDU refuse de regarder les principaux problèmes de déplacement qui se posent ici »

« Les indications pour organiser le stationnement privé sont inconsistantes. On aurait attendu des indicateurs clairs pour définir le nombre de places de stationnement pour l'ensemble du bâti bâtiment neuf résidentiel et tertiaires »

« Les fameuses "lignes de rabattement" sont en puissance des axes d'urbanisation qui viendront entamer les espaces ruraux périphériques de l'agglomération»

Réponse observation 9-1 du pétitionnaire :

Le diagnostic pose la problématique de phénomène de périurbanisation qui alimente un cercle vicieux concourant à l'augmentation de l'usage de l'automobile et porte en réponse un enjeu qui vise à aménager un territoire moins énergivore et moins dépendant de la voiture particulière en :

-favorisant l'intensification urbaine le long des axes de transports collectifs structurants [Fiche Action 5

-promouvant un aménagement du territoire qui favorise la sobriété énergétique dans les déplacements. [Fiche Action 6]

La variabilité des configurations territoriales n'a pas permis de dégager des indicateurs génériques sur les nombres de stationnement pour les constructions neuves (habitation/tertiaire/bureaux), depuis des territoires à forte dominante rurale jusqu'à du tissu urbain dense.

Les lignes de rabattement ne sont pas localisées dans les espaces ruraux périphériques, mais dans les espaces urbains et les pôles de vie.

9-2 « Développer le réseau de transport en commun en prenant en compte des projets d'urbanisme de la commune »

Réponse observation 9-2 du pétitionnaire :

Il est proposé d'étudier l'urbanisation des projets situés hors du périmètre d'attractivité des transports en commun afin que les caractéristiques de ces projets soient affirmées au regard des exigences de faisabilité d'une desserte par les transports collectifs. [Fiche Action 6 / Action A]

9-3 «L'expression faciliter la mobilité des périurbains prête à confusion, cette formulation pourrait être interprétée comme une acceptation d'une poursuite incontrôlée, et même accompagnée de l'étalement urbain »

Réponse observation 9-3 du pétitionnaire :

L'existence d'une population périurbaine ne peut pas être niée et cette expression vise à montrer que la mobilité de cette population est une préoccupation à prendre en compte aujourd'hui. Pour autant, cette préoccupation de répondre à une situation existante ne signifie pas le souhait de développer la périurbanisation. Cette expression prête effectivement à confusion, le sens de cet enjeu étant d'apporter une réponse appropriée en termes de mobilité pour les résidents existants des espaces périurbains et non de favoriser le phénomène de périurbanisation, qui contribue à une augmentation des distances de déplacements et à une dispersion des flux de mobilité. Afin de lever toute ambiguïté, une reformulation pourrait être proposée.

Commentaire de la commission d'enquête : THEME 9 - Urbanisation

Le pétitionnaire admet volontiers une ambiguïté dans la rédaction et propose une nouvelle formulation, dont acte.

10 - THEME- Trafic des marchandises :

10-1 Association « **Effet de serre toi- même** » (courriel du 10/12/2013)

10-2 Mr Patrick **LELOUP** (Courriel du 13/12/2013)

10-3 Daniel **SANNIER** d'Hérouville (Courriel du 14/12/2013)

10-4 **UNICEM Normandie** (Courriel du 27/11/2013)

10-5 **Comité de défense du triage SNCF de Sotteville les Rouen** (Courriel du 4/12/2013)

10-6 **SYNDICAT CGT Coop** (Courriel du 18/12/2013)

10-7 **Commune de St Etienne du Rouvray** (courriel du 3/12/2013)

10-8 **Conseil Municipal de Berville sur Seine** (délibération du 22/11/2013)

10-9 Comité pour les transports en commun dans l'agglomération Rouennaise (courriel du 12/12/2013)

10-1 « Une fois encore la route est à l'honneur : il ne s'agit nullement d'aménager la ville pour l'adapter aux défis du XXI^e siècle, mais seulement de satisfaire des intérêts contemporains quelque soit l'absurdité de leurs choix en matière de transport ».

« Rien n'est dit sur :

♦ le fret ferroviaire dans une agglomération qui compte un temps sur son territoire un des plus grands triages de France.

♦ le trafic fluvial

♦ L'inter-modalité en particulier dans la zone portuaire

♦ Les transports de matières dangereuses et en particulier sur le trafic de matières radioactives qui sillonnent l'agglomération à longueur d'année.

Réponse observation 10-1 du pétitionnaire :

Le projet de P.D.U. porte l'ambition de favoriser une organisation de la chaîne de transport de marchandises plus respectueuse de l'environnement en :

-poursuivant l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire à l'échelle locale, régionale et nationale [Fiche Action 1 / Action A] par le développement de services ferroviaires autour du transport de marchandises,

-Réfléchissant à une stratégie logistique qui pourrait se concrétiser par l'élaboration d'un schéma logistique à l'échelle de la CREA, [Fiche Action 13 / Action A]

- Valorisant les alternatives au transport routier de marchandises [Fiche Action 13 / Action B] qui passe par la résolution de certains points durs du système (La tranchée couverte de Rouen, Le centre routier) et la concrétisation de certains projets (Modernisation Serqueux-Gisors, Plate-forme multimodale Seine-Sud).

Le transport de matières dangereuses répond à des logiques, en grande partie, indépendantes des considérations de l'agglomération et sur lesquelles le P.D.U. pourra rappeler l'intérêt comme le report du transport routier, tout en précisant l'extrême vigilance que les opérateurs et les services de contrôle doivent adopter en terme de sécurité des populations et de l'environnement.

10-2 « La fermeture de la raffinerie de Petit Couronne ouvre des possibilités de desserte de la rive gauche par l'ouest, les infrastructures existent en très grande majorité sur ces deux dessertes pour une exploitation tram-train. »

Réponse observation 10-2 du pétitionnaire :

Le projet de Tram-Train n'est pas un projet de court terme et la reconfiguration du paysage ferroviaire à l'échelle de l'agglomération portée par le projet de Ligne nouvelle Paris-Normandie cadre les perspectives de déploiement de cet outil. L'enjeu, à l'horizon du P.D.U., visant à favoriser la desserte ferroviaire périurbaine, passe donc dans un premier temps par l'intégration des gares dans le tissu territorial via l'aménagement de véritables pôles d'échanges et le développement de services favorisant l'intermodalité. La concrétisation du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie permettra d'envisager une nouvelle configuration du système ferroviaire avec l'opportunité de réfléchir à un nouveau schéma de desserte urbain. Dans cette perspective, il paraît aujourd'hui nécessaire de ne pas insulter l'avenir par une préservation raisonnée des emprises ferroviaires, en vue de l'éventuel développement de nouvelles dessertes ou haltes ferroviaires à un horizon plus lointain.

10-3 « Il faut que la part modale fer et fleuve soit davantage chiffrée avec un échancier en cohérence avec le SRCAE. »

Réponse observation 10-3 du pétitionnaire :

Les données sur le transport de marchandises depuis la libéralisation du fret ferroviaire sont aujourd'hui difficilement accessibles, car de nature stratégique pour les entreprises. Il est ainsi complexe de fixer des objectifs de parts modales, avec un échancier en cohérence avec le SRCAE.

10-4 « Il est primordial que l'accès au fleuve pour le chargement (de nos matériaux) soit maintenu et que les outils industriels existants soient pérennisés. »

« La décision du Conseil Général de Seine-Maritime de taxer le passage des PL sur le bac de Duclair est totalement inadaptée aux ambitions du PDU.

Réponse observation 10-4 du pétitionnaire :

Dans le cadre du diagnostic, le projet de P.D.U. a identifié les bacs comme un maillon essentiel du réseau viaire du territoire.

Néanmoins, les bacs de Seine et par conséquent leurs modalités de fonctionnement sont une compétence du Département de Seine-Maritime.

10-5 « Se désolé du peu de place accordée dans le projet de PDU au transport ferroviaire »

« La circulation ferroviaire génère moins de pollution tout en assurant une meilleure sécurité »

« Nous proposons de remettre les marchandises sur les rails »

10-6 Propose la remise en service de la gare ROUEN-ST SEVER, ce qui permettrait la desserte par le rail de Petit Quevilly, Grand Quevilly, Petit Couronne et la Bouille

Réponse observation 10-5 et 10-6 du pétitionnaire :

Le projet de P.D.U. porte l'ambition de renforcer l'attractivité logistique du territoire en valorisant les alternatives au transport routier de marchandises. [Fiche Action 13 / Action B]

Le projet de Tram-Train n'est pas un projet de court terme et la reconfiguration du paysage ferroviaire à l'échelle de l'agglomération portée par le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie cadre les perspectives de déploiement de cet outil. L'enjeu, à l'horizon du P.D.U., visant à favoriser la desserte ferroviaire périurbaine, passe donc dans un premier temps par l'intégration des gares dans le tissu territorial via l'aménagement de véritables pôles d'échanges et le développement de services favorisant l'intermodalité. La concrétisation du projet de Ligne nouvelle Paris-Normandie permettra d'envisager une nouvelle configuration du système ferroviaire avec l'opportunité de réfléchir à un nouveau schéma de desserte urbain. Dans cette perspective, il paraît aujourd'hui nécessaire de ne pas insulter l'avenir par une préservation raisonnée des emprises ferroviaires, en vue de l'éventuel développement de nouvelles dessertes ou haltes ferroviaires à un horizon plus lointain.

10-7 « Poursuivre l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire sans attendre le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie avec la construction de la gare de ST SEVER, avec un cadencement plus attrayant complété de haltes supplémentaires »

Réponse observation 10-7 du pétitionnaire :

La gare Saint-Sever est un maillon du projet de Ligne nouvelle Paris-Normandie (L.N.P.N.), c'est dans ce cadre qu'elle sera construite. Nous savons aujourd'hui que ce maillon est classé en priorité 1 par le gouvernement. Le projet de L.N.P.N. ouvrira alors la possibilité pour un cadencement plus attractif et le développement de haltes supplémentaires. Ainsi, le projet de P.D.U., au travers de la préservation raisonnée des emprises ferroviaires [Fiche Action 6 / Action C], souhaite ainsi préserver l'avenir en vue du développement de ces nouvelles dessertes ou haltes ferroviaires à long terme.

10-8 «Les habitants de notre commune de Berville S/Seine sont tributaires du passage d'eau de Duclair, or, actuellement les contraintes horaires imposées aux traversées du fleuve sont extrêmement pénalisantes pour les déplacements vers l'agglomération Rouennaise. De surcroît, le remplacement prévu du bac, au profit d'une embarcation de taille plus réduite ne permettant plus aux autocars et engins agricoles de l'emprunter rendra les déplacements extrêmement difficiles voire impossibles de nos administrés »

Réponse observation 10-8 du pétitionnaire :

Dans le cadre du diagnostic, le projet de P.D.U. a identifié les bacs comme un maillon essentiel du réseau viaire du territoire.

Néanmoins, les bacs de Seine et par conséquent leurs modalités de fonctionnement sont une compétence du Département de Seine-Maritime.

10-9 «il serait souhaitable dès maintenant d'anticiper la prise de mesure conservatoire et la constitution de réserves foncières autour des futures gares »

« Nous insistons sur la nécessité d'établir une liaison THNS directe vers Mont Saint Aignan soit via l'écoquartier Flaubert ou le centre-ville»

« Valorisation du patrimoine ferroviaire en prenant en compte les infrastructures en exploitation et celles non exploitées dont notamment la ligne Rouen-Elbeuf ville»

Réponse observation 10-9 du pétitionnaire :

Un Droit de Prémption Urbain est instauré par délibération de la commune de Rouen depuis 2008 afin de préserver les emprises foncières environnantes du site de la future gare rive-gauche. Cette action doit d'être valorisée dans le P.D.U.

Le schéma de long terme de développement des Transports à Haut Niveau de Service (T.H.N.S.) identifie le développement d'un lien entre l'écoquartier Flaubert, la nouvelle gare et la rive Nord. [Fiche Action 1 / Action B]

En lien avec la Région Haute-Normandie, Autorité Organisatrice des Transports et R.F.F., le gestionnaire du réseau, le projet de P.D.U. a inscrit un action visant à préserver de manière raisonnée des voies ferroviaires non exploitées et des emprises foncières afin de ne pas obérer l'avenir. [Fiche Action 6 / Action C]

Commentaire de la commission d'enquête : THEME 10 – Trafic des marchandises

Dans ce domaine, même si la compétence n'incombe pas en totalité à la CREA, le pétitionnaire aurait pu fixer des objectifs forts, notamment pour la conservation des passages d'eau et du transport des matières dangereuses dans le centre de Rouen.

11- THEME - Transport ferroviaire :

11-1 Association « Effet de serre toi-même » (courriel du 10/12/2013)

« Le rail est fort mal traité. La partie du diagnostic consacrée aux transports collectifs tend à minorer les capacités du réseau ferré et des usages en nette progression » :

« Quand est évoqué les transports ferroviaires c'est pour saluer le projet mort-né de Ligne nouvelle Paris-Normandie » et pourtant, l'accident du pont Mathilde démontre que bon nombre d'habitants de la CREA se soient réconciliés avec les TER.

« La réalisation d'un anneau ferroviaire sur la boucle de la Seine de Rouen à Elbeuf est une nécessité impérieuse qui permettrait de développer un tram-train et donc une desserte de qualité. Il est à regretter que le deuxième franchissement ferroviaire de la Seine ne soit pas envisagé à l'échelle de la décennie à venir »

« Rien n'est dit sur l'axe Nord-Est vers Buchy et Amiens »

« Aucun établissement industriel sur le territoire de la CREA ne devrait être dépourvu d'accès ferroviaire »

« Il est impératif à l'échelle de la CREA de sanctuariser les voies existantes et de concevoir de nouveaux aménagements non seulement pour le transport voyageur, mais aussi pour le fret »

« Développer le rail et les plateformes multimodales rail-fleuve en profitant des opportunités économiques liées à la disparition de certains sites industriels »

Réponse observation 11-1 du pétitionnaire :

Le diagnostic sur le volet ferroviaire mériterait effectivement d'être étoffé à la lumière de la fréquentation des gares, des trains et de l'évolution de ces fréquentations dans le temps. Il est donc proposé de compléter le diagnostic sur ce point.

*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). 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. 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 incluant la branche Nord-est vers Amiens. **[Fiche Action 1 / Action A]***

L'ambition de préserver les Installations terminales Embranchées (I.T.E.) qui relie en direct les entreprises au réseau ferré national est questionnée par l'abandon du wagon isolé, stratégie exprimée dans le cadre du Plan Fret d'Avenir par la S.N.C.F.

En lien avec la Région Haute-Normandie, Autorité Organisatrice des Transports et R.F.F., le gestionnaire du réseau, le projet de P.D.U. a inscrit une action visant à préserver de manière

raisonnée des voies ferroviaires non exploitées et des emprises foncières afin et ne pas obérer l'avenir. [Fiche Action 6 / Action C]

La future zone d'activité Seine-Sud 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 plates-formes avoisinantes. [Fiche Action 13 / Action B]

Le projet ATOUMOD a permis d'engager dès 09/2013 une 1^{ère} phase expérimentale de tarification combinée : l'objectif est bien d'intégrer le réseau TER et les gares de l'agglomération dans l'offre de service des transports urbains. Cette démarche sera étendue dès 09/2014 à l'ensemble des gares d'agglomération, mais aussi sur la liaison entre Rouen et Val de Rueil.

Concernant la ligne Paris Normandie, même si les ambitions ont été revues dans la 1^{ère} phase de réalisation (horizon 2025) annoncée par le gouvernement à la suite de la remise du rapport dit « Duron », le projet prévoit bien, outre la résolution du problème du Mantois, la réalisation de la nouvelle gare de Rouen qui permettra notamment d'améliorer très sensiblement la desserte régionale ferroviaire fret et voyageurs.

Commentaire de la commission d'enquête : THEME 11 - Transport ferroviaire

Dont acte, le pétitionnaire s'engage à compléter le diagnostic sur le volet ferroviaire.

12- THEME - Enjeux climatiques et développement durable

12.1 Association « **Effet de serre toi-même** » (courriel du 10/12/2013)

12-2 Mr Daniel **SANNIER** d'Hénouville (Courriel du 14/12/2013)

12-1 «Les fiches actions apparaissent comme nettement en deçà des enjeux climatiques et énergétiques »

« Le problème n'est pas tant de "valoriser l'engagement des citoyens dans des pratiques éco mobiles" mais d'articuler des mesures concrètes qui favorisent le changement des comportements avec une information claire sur les enjeux »

« Aucune solution effective aux enjeux de la décennie à venir. Le dimensionnement de la voirie ne doit pas répondre aux pratiques d'aujourd'hui, mais à des ambitions pour demain »

« Les axes structurants plutôt qu'être laissés au règne de la voiture individuelle doivent être dévolus à des sites propres ou à des lignes de tramway ».

« Favoriser les alternatives à la route au profit du rail, du fleuve et surtout d'une relocalisation de l'économie ».

Réponse observation 12-1 du pétitionnaire :

Les enjeux climatiques et énergétiques sont bien pris en compte par le projet de P.D.U. dont l'impact sera le suivant :

-Les émissions de gaz à effet de serre diminuent de 8 % entre 2010 et 2025 avec les projets structurants et les actions du projet de P.D.U. (en intégrant l'évolution du parc automobile),

-Les émissions d'oxydes d'azote diminueront de 66 % entre 2010 et 2025 avec les projets structurants et les actions du projet de P.D.U. (en intégrant l'évolution du parc automobile),

-Les émissions de PM10 diminueront de 31 % entre 2010 et 2025 avec les projets structurants et les actions du projet de P.D.U. (en intégrant l'évolution du parc automobile),

-Les émissions de benzène diminueront de 62 % entre 2010 et 2025 avec les projets structurants et les actions du projet de P.D.U. (en intégrant l'évolution du parc automobile).

Par ailleurs, l'avis de l'autorité environnementale précise que le projet de P.D.U. « participe à une réelle amélioration de la qualité de l'air et des consommations énergétiques ».

De plus, pour favoriser le changement de comportement, La CREA a mis en place une palette d'outils permettant de sensibiliser et d'informer les habitants sur les enjeux de la mobilité. Cette stratégie est formalisée au travers d'un Plan local d'Éducation à l'Environnement (P.L.E.E.). [Fiche Action 8 / Action A

Enfin, les axes structurants ne seront pas « laissés au règne de la voiture individuelle ». La Fiche 9/ Action B prévoit en effet d'organiser la circulation sur la base d'une hiérarchisation du réseau viaire. La classification réalisée donne des préconisations sur le partage de l'espace public. Les solutions d'aménagement sont ensuite à travailler pour chaque projet, au moment de sa réalisation, pour définir les solutions les plus adaptées à l'apaisement de la circulation, au confort et à la sécurisation des différents usagers.

12-2 « Il faut que la part modale fer et fleuve soit davantage chiffrée avec un échéancier en cohérence avec le SRCAE »

Réponse observation 12-2 du pétitionnaire :

Les données sur le transport de marchandises depuis la libéralisation du fret ferroviaire sont aujourd'hui difficilement accessible, car de nature stratégique pour les entreprises. Il est ainsi complexe de fixer des objectifs de part modal, avec un échéancier en cohérence avec la SRCAE.

Commentaire de la commission d'enquête : THEME - Enjeux climatiques et Développement durable

Le pétitionnaire démontre que les enjeux climatiques et de développement durable ont bien été pris en compte, néanmoins, il aurait été souhaitable que la CREA s'engage fermement sur un calendrier de renouvellement de son parc automobile au profit de véhicules moins polluants.

13 - THEME - Observations sur le PDU en général :

13-1 Déposition de l'Association **SABINE** à vélo dans l'agglomération de Rouen-

13-2 Comité pour les transports en commun dans l'agglomération Rouennaise (*courriel du 12/12/2013*)

13-3 Mme Françoise **UNDERWOOD** – Saint Aubin les Elbeuf (*Déposition sur le registre*)

13-1 Mr **BLONDEL** Président - Permanence du vendredi 13 décembre Hôtel de ville de Rouen.

« Le projet de PDU présenté à l'enquête publique ne nous paraît pas répondre à la définition que la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs donne des PDU :

« Le plan de déplacements urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandise, de la circulation et du stationnement... » (Article 28).

Le PDU adopté en 2000 comportait des éléments précis, concrets, chiffrés et cartographiés en matière d'objectifs à atteindre, de dispositifs et moyens à mettre en œuvre.

Le projet d'aujourd'hui en reste aux grandes orientations sans inscrire parallèlement des objectifs et actions précis et chiffrés. Il est dénué de tout élément prescriptif. Il n'apporte pas suffisamment d'éléments sur le « comment » seront organisés les transports, la circulation et le stationnement »

« Le caractère très général des actions de ce PDU ne permet pas d'infléchir l'organisation des déplacements en faveur des modes alternatifs à l'automobile, notamment des modes actifs »

Réponse observation 13-1 du pétitionnaire :

La loi n'a pas défini précisément le contenu du PDU, et il n'existe pas de dispositions réglementaires sur le sujet.

*Il appartient donc à l'autorité chargée de l'élaboration du PDU de fixer le contenu, grandes orientations et/ou contenu plus normatif, à condition que le PDU comprenne bien les éléments prévus par les articles L1214-1 et -2 du code des transports et qu'il soit compatible avec les documents prévus par l'article L1214-7 du même code. **Le tableau p.120** permet ainsi de croiser les 11 objectifs édictés par le code des transports avec les 46 fiches actions du projet de P.D.U. : tous les attendus de la loi sont mentionnés.*

Concernant le plan d'action, La CREA a souhaité, au travers du PDU, mobiliser de manière pragmatique l'outil de planification. Le PDU propose un cadre d'actions qui doit permettre d'être valide pendant une durée d'environ 10 ans, il ne saurait donc être trop précis pour pouvoir s'adapter à un certain nombre d'évolutions dont nous percevons aujourd'hui les prémices pour certaines d'entre elles :

-la raréfaction des ressources financières publiques couplée à la perspective de l'acte III de la décentralisation susceptible de faire évoluer le périmètre de compétence des collectivités,

-l'évolution des équilibres de subventionnement induit entre autres par la redéfinition actuelle des périmètres de contractualisations territoriales,

-un coût fluctuant de l'énergie et notamment des énergies fossiles,

-les pratiques évolutives de consommation, avec une tendance à la dématérialisation des relations marchandes,

-des évolutions technologiques qui cherchent une bonne échelle de diffusion.

C'est dans ces circonstances que l'objectif : EVALUER ET SUIVRE LE PDU est mis au même niveau que les autres objectifs afin de créer un champ de vigilance sur les besoins des différents acteurs et sur l'évolution du contexte. Les élus, en concertation avec les différents partenaires de la mobilité, pourront progressivement affermir certaines actions autour d'objectifs partagés fixés par le PDU. De fait, un excès de formalisme dans la rédaction et la formulation des actions peut rapidement devenir un obstacle à l'opérationnalité du document et un point bloquant pour la démarche. Les actions sont par ailleurs insérées dans un calendrier, court terme, moyen terme et long terme et couplées au Plan pluriannuel d'Investissement (cf. tableaux p.124-125).

13-2 « Dans la section relative à l'évaluation « il est regrettable que des objectifs quantitatifs susceptibles de constituer une ligne d'horizon, notamment en termes de parts modales, n'aient pas été fixés »

Réponse observation 13-2 du pétitionnaire :

Au-delà des parts modales relatives au transport de marchandises qui restent difficilement quantifiables au travers de la problématique d'accès à la donnée, il est proposé de s'appuyer sur l'évaluation obligatoire à 5 ans qui sera alimentée entre autres par l'enquête ménages-déplacements et l'enquête cordon, pour fixer des objectifs quantitatifs sur les bases de données complètes et renouvelées.

13-3 « Pas de précision sur les aménagements pour réduire la densité du trafic. Quelles sont les mesures envisagées pour réduire les gaz à effet de serre d'une manière significative ? »

Réponse observation 13-3 du pétitionnaire :

Le PDU décline une politique en matière d'infrastructures de transport résolument multimoda. Il met tout particulièrement l'accent sur le développement des modes alternatifs à la route :

-par le développement du transport ferroviaire (travaux permettant l'accroissement des dessertes, déplacement et création de nouvelles gares, perspectives de développement avec la concrétisation du projet de Ligne nouvelle Paris-Normandie, billettique multimodale , information multimodale , tarification multimodale , articulation entre les transports en communs urbains et les liaisons ferroviaires, création de stationnement aux abords des gares, travaux pour favoriser accessibilité des modes doux aux abords des gares...),

-par le développement d'un réseau de Transport à Haut Niveau de Service (ARC NORD-SUD, T.H.N.S. Ecoquartier Flaubert, Prospective d'un nouvel axe T.H.N.S. Nouvelle gare, Prospective d'un nouvel axe T.H.N.S. Plateaux Est, Etudes d'opportunité sur prolongement TEOR à Mont-Saint-Aignan e à Notre-Dame-de-Bondeville...),

-par le développement d'une offre de rabattement au travers d'un réseau de parcs relais et de parcs relais de proximité,

-par l'amélioration du réseau de transport en commun urbain existant (aménagement des points de correspondance, hiérarchisation du réseau autour de lignes structurantes, traitement des points

durs de circulation, mise en accessibilité du réseau, démarche qualité, confortement service de transport à la demande...),

-par le développement d'une pratique collective du véhicule particulier et de l'électromobilité,

-par l'information, l'éducation, la sensibilisation et la communication autour de l'écomobilité,

-par le développement des modes doux (aménagement cyclables, jalonnement des itinéraires cyclables, système de location vélos, stationnement des vélos sur l'espace public, charte piétonne, requalification des espaces publics).

, et concrétise en cela le nouveau paradigme du Grenelle : il n'y a plus nécessité d'augmenter significativement la capacité du réseau routier, contribuant ainsi à la réduction des gaz à effet de serre.

Commentaires de la commission d'enquête : THEME 13 - Observations sur le PDU.

Il est à noter que le pétitionnaire s'engage à effectuer une évaluation des déplacements dans les 5 années à venir en effectuant des enquêtes ménages / déplacements et enquête cordon pour réactualiser les objectifs quantitatifs.

14 - THEME Transport pour personnes à mobilité réduite ou handicapées

14-1 « Existe-t-il un service de transport pour les personnes en fauteuil roulant »

Réponse observation 14-1 du pétitionnaire :

Le service de transport de personnes à mobilité réduite est un service de « porte-à-porte ». Les usagers de ce service peuvent y accéder après avoir obtenu un avis favorable de la commission Transport de Personnes à Mobilité réduite (T.P.M.R.) de la CREA.

Par ailleurs, la mise en accessibilité du réseau ASTUCE respecte les textes de loi afin d'adapter l'offre aux besoins du plus grand nombre.

Commentaire de la commission d'enquête : THEME 14 - Transport pour personnes à mobilité réduite :

Sur ce thème le pétitionnaire a parfaitement pris en compte cette problématique.

15-THEMES DIVERS :

15-1 Mr Roger JEANMAIRE de St Aubin-les-Elbeuf (Courriel du 17/11/2013)

- « Habitant rue Denfert Rochereau à St Aubin les Elbeuf expose les nuisances occasionnées :
- les travaux d'électrification de la ligne SNCF à proximité de son habitation impliquent la suppression du rideau de verdure qui le protégeait du passage des trains.
 - Le bruit et les vibrations ressentis dans son habitation par des véhicules trop lourds circulant sur des routes trop étroites »

Réponse observation 15-1 du pétitionnaire :

Les travaux d'électrification et leurs éventuels impacts sur l'espace environnant sont de la responsabilité du maitre d'ouvrage, en l'occurrence R.F.F.

Le bruit et les vibrations sont des nuisances dont les impacts sont encadrés par la loi. Les éventuelles atténuations de ces nuisances sont de la responsabilité des gestionnaires des infrastructures incriminées.

15-2 Commune de Notre-Dame-de-Bondeville :

Le conseil municipal de Notre-Dame-de-Bondeville, émet un avis favorable au projet, avec la demande d'inscription des problématiques suivantes :

- « La Vallée du Cailly est un secteur très engorgé. Le projet de barreau entre la RD51 et D927 n'est pas mentionné. N'apparaît-il pas sur le ScOT ?
- La ville de Notre-Dame-de-Bondeville souffre de problèmes de stationnement liés au terminus du TEOR :
Le projet de prolongement de la ligne T2 a muté en étude d'opportunité et de faisabilité ;
Le problème de stationnement est évoqué, mais pas de solution dans l'immédiat»

Réponse observation 15-2 du pétitionnaire :

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. Cette problématique a également été identifiée dans le cadre des discussions qui entourent l'élaboration en cours du SCOT sans qu'on puisse aujourd'hui préjuger de leurs concrétisations lors de l'adoption du projet.

Les problématiques de stationnement seront étudiées de manière plus précise sans que l'on puisse préjuger des solutions opérationnelles qui pourraient être apportées.

Commentaire de la commission d'enquête : THEME 15 - Divers.

Le pétitionnaire est parfaitement conscient de la problématique relative à la circulation dans la vallée du Cailly sans y apporter immédiatement de solution.

16- INTERROGATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE

16-1 « A la lecture de la fiche d'action 9 consacrée à la place de la voiture et l'espace public, il apparaît que la circulation des poids lourds en transit est très réduite y compris sur le boulevard industriel, le pont Mathilde et le tunnel de la Grand Mare ; comme il n'y a aucune desserte locale sur le pont Mathilde, il semble que l'on peut en conclure que cet ouvrage sera interdit aux poids lourds.

Les poids lourds venant de la zone industrielle et se dirigeant vers le Nord de l'agglomération, repartiront donc vers le rond- point des vaches pour emprunter le contournement Est ou le barreau Sud ; la circulation PL sera ainsi interdite sur les quais rive droite.

Or, de nombreuses entreprises dont l'activité dépend essentiellement des poids lourds (transport, stockage, réparation) se sont installées dans la zone industrielle Est et Nord en raison de leur position stratégique avec un accès au pont par les quais rives gauche, à l'A28 par le pont Mathilde et à l'A13, le présent projet du PDU semble bouleverser cette situation.

La commission d'enquête souhaite que le projet de PDU soit très clair sur cet aspect »

Réponse observation 16-1 du pétitionnaire :

Dans la perspective de la concrétisation du projet de liaison A28-A13 et de son barreau de raccordement, le projet de P.D.U. porte effectivement l'ambition de détourner l'ensemble du trafic de transit Poids Lourds du cœur de l'agglomération, ambition qui au-delà des enjeux de qualité de vie, de sécurité et d'environnement, justifie entre autres l'opportunité de cette infrastructure.

16-2 « Quelles sont les mesures prises pour réduire les gaz à effet de serre et de particules des véhicules de transports utilisés par la CREA ? »

Réponse observation 16-2 du pétitionnaire :

- 70 % du parc roule désormais au biodiesel (moins 15 % d'émissions de CO2),
- Les tramways sont équipés d'une technologie de récupération d'énergie au freinage (80 % de l'électricité générée au freinage est récupéré),
- Les nouveaux bus sont équipés d'échappements verticaux conformément aux prescriptions de l'ex-Programme de Surveillance de la Qualité de l'Air (PRQA), ainsi que de différents systèmes de dépollution permettant de répondre à la norme Euro 6,
- Un véhicule hybride électrique/diester est en circulation sur le réseau afin de tester ses performances en situation réelle.

Par ailleurs, une étude permettant de comparer les émissions de 4 types d'autobus équipés de différents systèmes de dépollution, par des mesures en temps réel de polluants, ainsi que par des mesures fixes dynamiques est actuellement conduite par Air Normand. Ces mesures sont destinées à évaluer l'impact du type de bus sur l'exposition du public dans 3 micro-environnements différents : habitacle de voiture suivant le bus, trottoir, intérieur d'un bâtiment et ainsi vérifier la plus-value environnementale annoncée des nouveaux véhicules.

Commentaire de la commission d'enquête : THEME 1- Interrogation de la commission d'enquête

Des mesures semblent avoir été prises par la CREA dans le cadre du fonctionnement des véhicules de transport en commun pour améliorer la qualité de l'air, il aurait été intéressant que toutes ces données soient mises à la disposition du public.

17 - Observations et Propositions de la commission d'enquête :

Ob 1 - « La signalisation sur le tableau lumineux (P+R) du parking sortie de la A 150 n'est pas suffisamment lisible, pour les usagers venant de l'extérieur. P + R ? La publicité n'est pas convaincante. Difficultés pour trouver le parking »

Réponse Ob 1 du pétitionnaire :

Afin d'offrir de la visibilité aux parkings relais, le travail sur le jalonnement doit effectivement être amplifié. Il est proposé dans le cadre du P.D.U. d'exprimer cet enjeu dans le cadre de la fiche action relative au déploiement d'un réseau de parcs relais [Fiche Action 2 / Action C], en travaillant au-delà des P+R en projet, sur les P+R existants.

La notion P+R est issue du Code de la route : c'est une appellation européenne identique dans toutes les grandes agglomérations d'Europe.

Ob 2 - «Quelles sont les actions pertinentes que vous comptez mettre en place pour réduire d'une manière significative les bouchons dans le centre de Rouen et sa grande couronne »

Réponse Ob 2 du pétitionnaire :

Au-delà de l'identification de plusieurs projets d'infrastructures routières permettant d'achever la constitution du maillage routier de l'agglomération et de détourner les trafics de transit [Fiche Action 1 / Action B], de la mise en place d'un système de gestion dynamique du trafic favorisant la coordination et l'optimisation de la gestion routière [Fiche Action 9 / Action A], de la hiérarchisation du réseau viaire concourant à une meilleure organisation du trafic afin d'orienter les grands flux sur des axes structurants [Fiche Action 9 / Action B], il est à noter que toutes les actions favorisant le report modal dégageront par induction de la capacité sur l'armature routière pour les usagers captifs de leurs véhicules particuliers.

Propositions :

P1 - « Des actions de gratuité des transports en commun sur des périodes d'essais pourraient être organisées, afin de se rendre compte de son effet incitatif »

Réponse P1 du pétitionnaire :

Des actions pourraient effectivement être envisagées pour communiquer autour de l'intérêt des transports collectifs.

Il est néanmoins important de rappeler que même gratuit pour l'utilisateur, le transport public ne l'est pas pour la collectivité qui, en se privant des recettes des usagers, devra compenser cette perte. Face aux enjeux de report modal, de développement des réseaux de transport et aux contraintes financières pesant sur les collectivités, les recettes tarifaires demeurent une source de financement dont il est difficile de se priver.

Par ailleurs, de nombreuses études ont mis en évidence que le coût des transports en commun ne constitue pas un frein à leur usage. Ce que souhaitent les usagers et ce qui est de nature à en

convaincre de nouveaux, c'est la qualité du service englobant l'offre, la fiabilité, l'amplitude, la fréquence et

Pour autant, une journée d'action bien ciblée et axée sur la découverte du réseau pourrait être envisagée très ponctuellement comme une action de communication.

P2 - «Pour développer l'auto partage, donner la possibilité aux véhicules ayant quatre passagers à bord d'utiliser les couloirs réservés aux bus et taxis...»

Réponse P2 du pétitionnaire :

Cette proposition pourrait être étudiée. Néanmoins, il est important de noter que ce type de mesure impacterait fortement la vitesse commerciale des transports collectifs, donc leur compétitivité et leur attractivité, et poserait clairement des problématiques de contrôle, tant en termes de moyens humains que de règles juridiques.

Commentaire de la commission d'enquête :THEME 17 - Observations et propositions de la commission.

Le pétitionnaire ne semble pas hostile aux propositions de la commission d'enquête et certaines d'entre elles pourraient être envisagées, dont acte.

Les membres de la commission d'enquête certifient, conformément à la législation en vigueur que l'enquête publique s'est déroulée dans de bonnes conditions.

Nous transmettons ce jour à Monsieur le Président de la CREA :

- Les 74 registres des observations mis à la disposition du public;
- Le rapport de la commission d'enquête;
- Les conclusions motivées et avis de la commission d'enquête;
- Le procès-verbal des observations déposées;
- Le mémoire en réponse du pétitionnaire.

Fait le : 24 janvier 2014

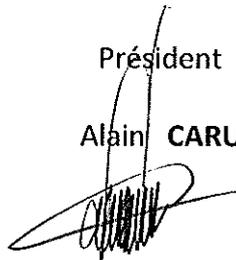
Membre titulaire

Joël GOSSET



Président

Alain CARU



Membre titulaire

Philippe LEDENTU

