



# **Bilan du Schéma Directeur de l'agglomération Rouen-Elbeuf**

2001-2009

Éléments chiffrés

Décembre 2009

Réalisation : Syndicat mixte pour le SCOT de l'agglomération Rouen-Elbeuf



# Bilan du Schéma Directeur – 2001/2009

Eléments chiffrés

*Le Syndicat mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'agglomération Rouen-Elbeuf a engagé la révision du Schéma Directeur. Les élus du Syndicat mixte ont souhaité, en 2009, réaliser le bilan du schéma approuvé en 2001. Le Bilan chiffré contenu dans ce document a été un des supports techniques de ces réflexions sur les grandes évolutions du territoire depuis l'approbation du Schéma Directeur au début des années 2000.*

*Il appartiendra à la Communauté de l'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe (la CREA) de poursuivre l'élaboration du SCoT sur un périmètre nouveau, élargi par rapport à celui du Schéma Directeur de l'agglomération Rouen-Elbeuf.*

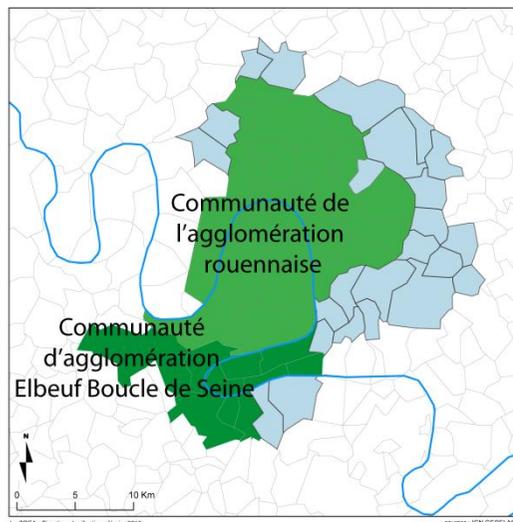
## Sommaire

Les périmètres du Schéma Directeur et du SCOT de 2001 à 2010.....	3
1. Le positionnement de la métropole rouennaise.....	4
Une faible visibilité à l'échelle européenne .....	5
Une coopération métropolitaine normande à relancer.....	6
La structuration des EPCI et des SCOT dans la région urbaine rouennaise .....	7
Une coopération au sein de la région rouennaise en voie de renforcement .....	8
2. L'évolution démographique et la satisfaction des besoins en logements.....	9
L'évolution démographique .....	10
L'évolution démographique au regard des scénarios du Schéma Directeur.....	11
L'évolution du nombre de logements au regard des scénarios du Schéma Directeur.....	12
L'évolution de la construction neuve .....	13
L'évolution du parc de logements sociaux.....	14
Les revenus médians des ménages en 2006 .....	15

3.	L'évolution du tissu économique.....	16	5.	L'amélioration de l'accessibilité .....	28
	L'évolution des emplois .....	17		L'état d'avancement des projets d'infrastructures de transport inscrits dans le Schéma Directeur.....	29
	L'évolution de la population active.....	18		L'évolution de la mobilité .....	30
	L'évolution de l'emploi par rapport aux scénarios du Schéma Directeur .....	19		L'évolution de la part modale des déplacements .....	31
	La construction de zones d'activités .....	20		Les déplacements domicile-travail.....	32
	L'évolution de l'immobilier de bureau.....	21		Le trafic routier en 2008.....	33
	L'évolution du commerce.....	22		L'évolution du trafic routier.....	34
4.	L'évolution de l'urbanisation .....	23		La desserte routière du territoire.....	35
	L'évolution de la consommation d'espaces .....	24		La desserte ferroviaire du territoire.....	36
	L'évolution des documents d'urbanisme depuis 2001 .....	25		L'inscription du territoire dans le réseau fluvial européen .....	37
	Les potentiels d'urbanisation dans les documents d'urbanisme .....	26	6.	L'amélioration de l'environnement.....	38
	Les densités des opérations d'habitat depuis 2001 .....	27		L'évolution de la qualité de l'eau.....	39
				L'évolution de la qualité de l'air.....	40
				Les risques technologiques et naturels .....	41
				ANNEXES .....	42

## Les périmètres du Schéma Directeur et du SCOT de 2001 à 2010

Le périmètre du Schéma Directeur en 2001



Lors de l'approbation du Schéma Directeur de l'agglomération Rouen-Elbeuf en 2001, le Syndicat mixte représentait 66 communes : 33 communes faisaient partie de la Communauté d'agglomération rouennaise (CAR), 10 de la Communauté d'agglomération d'Elbeuf Boucle de Seine (CAEBS) et 23 communes ne faisaient partie d'aucun établissement de coopération intercommunale ayant la compétence SCOT.

Le Schéma Directeur ayant été approuvé après la loi Solidarité et Renouvellement Urbains, celui-ci a les mêmes effets juridiques qu'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT). Aussi parle-t-on du SCOT de l'agglomération Rouen-Elbeuf, même si, dans la forme, il reste un Schéma Directeur devant être révisé avant fin 2010.

Le périmètre du Schéma Directeur en 2009

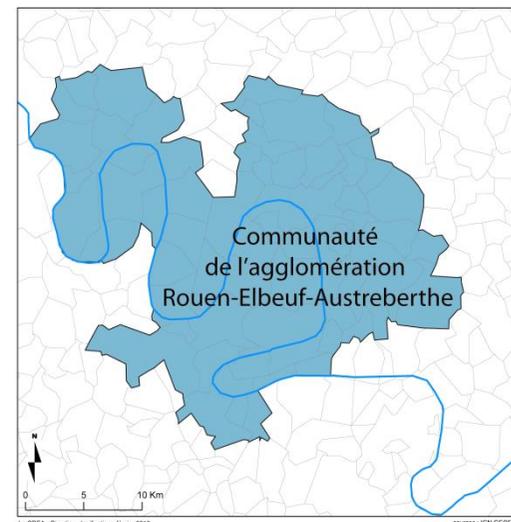


En 2004, l'adhésion des communes de Hautot-sur-Seine, Sahurs, Saint-Pierre-de-Manneville à la CAR conduit à l'extension du périmètre du SCOT, qui compte alors 69 communes.

Fin 2005, les 2 communes de l'Eure, au sein de la Communauté de communes Seine Bord et les communes du nord du périmètre, au sein de la Communauté de communes des Portes Nord-Ouest de Rouen ont fait le choix de quitter le Syndicat mixte, réduit à 62 communes.

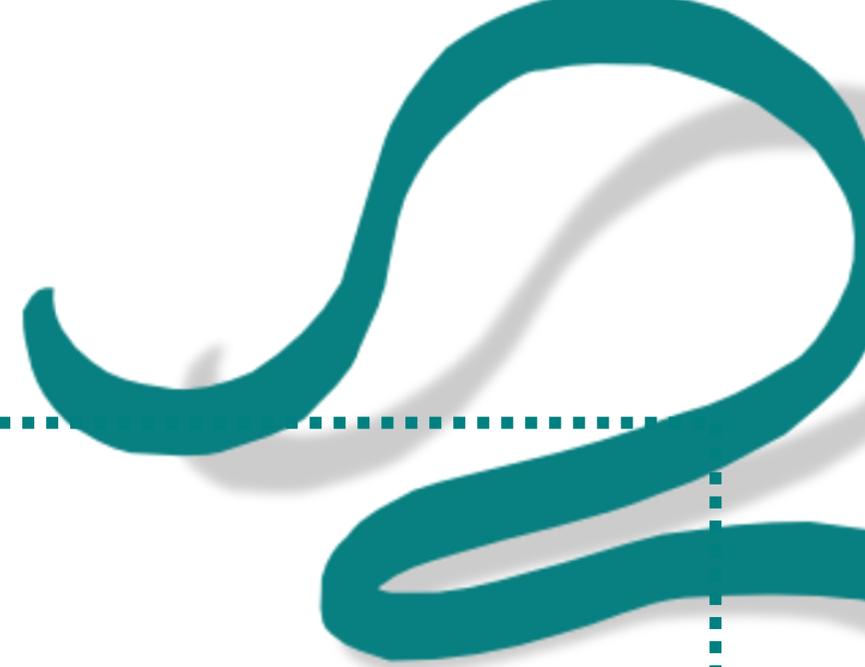
Fin 2006, la Communauté de Communes du Plateau de Martainville, en se dotant de la compétence SCOT, a conduit au retrait de 7 autres communes, portant le périmètre du SCOT de Rouen-Elbeuf à 55 communes.

Le périmètre du SCOT en 2010



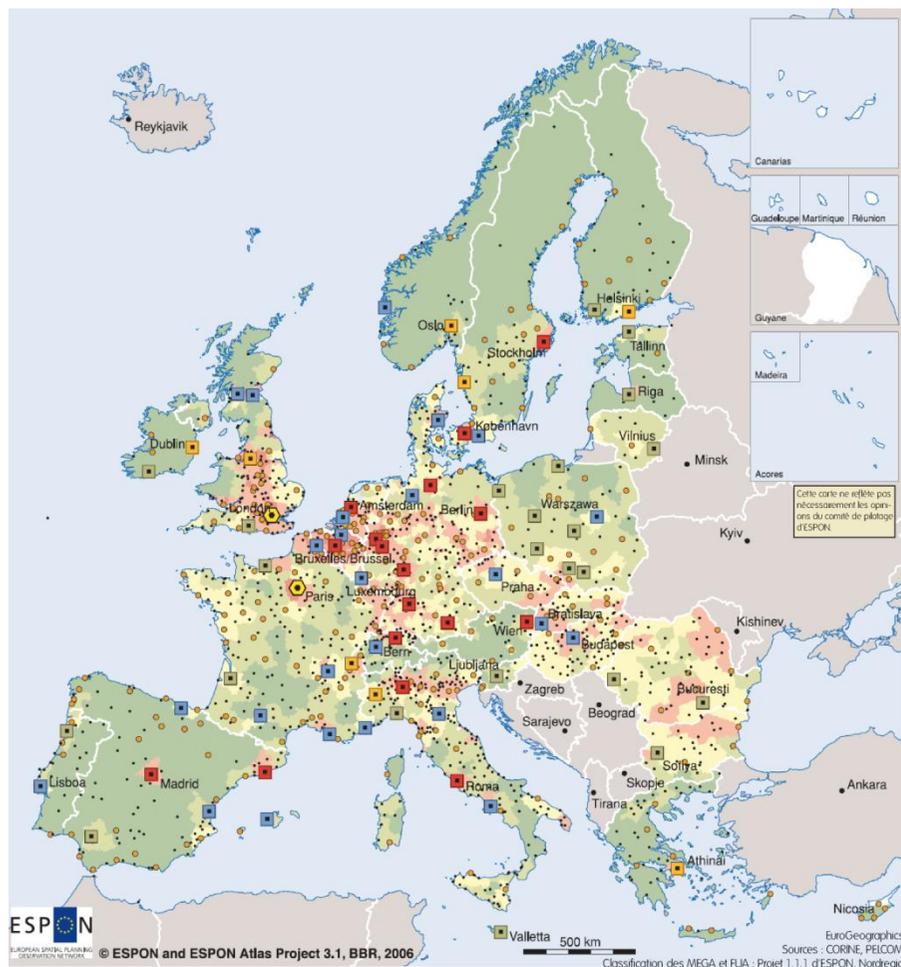
La fusion des Communautés d'agglomération de Rouen et d'Elbeuf et des communautés de communes Seine-Austreberthe et Le Trait-Yainville le 1<sup>er</sup> janvier 2010 induit la dissolution du Syndicat mixte pour le SCOT de l'agglomération Rouen-Elbeuf.

Le périmètre du SCOT de la CREA couvre automatiquement l'ensemble de son territoire, qui compte désormais 71 communes.



# I. Le positionnement de la métropole rouennaise

## Une faible visibilité à l'échelle européenne



### Rappel des orientations du Schéma Directeur

L'ambition du Schéma Directeur en 2001 était de positionner l'agglomération de Rouen-Elbeuf dans l'espace communautaire et d'atteindre un statut de métropole européenne.

### Principales évolutions

Différentes études sur les systèmes de villes européennes n'ont pas montré un positionnement plus affirmé de la métropole rouennaise à l'échelle européenne.

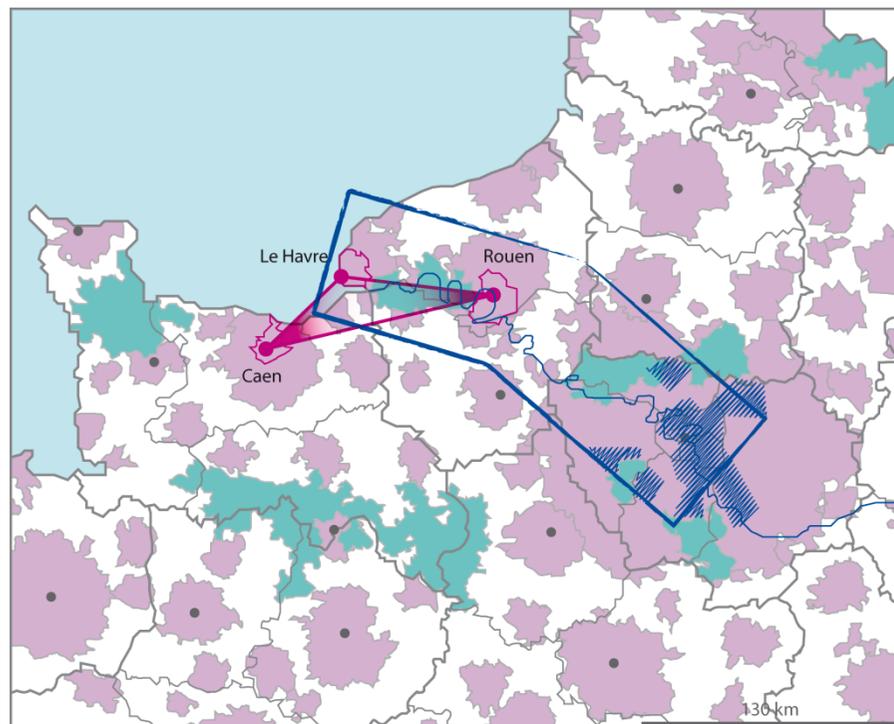
L'étude de la DATAR, parue en 2002, actualisant l'étude réalisée en 1989 par l'équipe de R. Brunet (qui a marqué l'élaboration du Schéma Directeur), sur une analyse comparative de 180 villes européennes, témoigne que Rouen ne peut prétendre à un rang de ville européenne.

Les recherches de l'observatoire en réseau sur l'aménagement du territoire européen (ORATE), notamment l'étude sur la structuration urbaine au regard du polycentrisme, confirment la place de Rouen comme une aire urbaine d'envergure nationale. Ses fonctions urbaines ne lui permettent cependant pas d'être qualifiée de « MEGA » (aire de croissance européenne métropolitaine), à l'inverse du Havre, qui tire son statut de « MEGA », du dynamisme et de l'ouverture internationale de son port (carte ci-contre).

### Enjeux pour le futur SCOT

L'agglomération de Rouen est tirée dans ce type de classement par ses fonctions portuaires ou la spécialisation de son industrie dans les produits pétroliers. A l'inverse d'autres villes françaises, ses fonctions universitaires, la recherche, le potentiel touristique ou l'accueil de sièges sociaux, ne sont pas suffisants pour qu'elle se distingue sur ces points à l'échelle nationale, voire à une échelle européenne.

## Une coopération métropolitaine normande à relancer



Réalisation : Syndicat mixte SCOT Rouen-Elbeuf - 2009 Sources : ville de Paris, DIACT, Grumbach Associés, IGN

### La coopération métropolitaine normande de 1993 à 2008

- Villes et communautés d'agglomération du réseau de ville "Normandie Métropole"
- Réseau "métropole normande" de l'appel à coopération métropolitaine de la DATAR

### Coopération métropolitaine parisienne et projet du "Grand Paris" interpellant la Normandie

- Périmètre schématique du syndicat mixte Paris Métropole
- Périmètre d'étude de l'équipe Grumbach "Seine Métropole"

- PNR
- Aires urbaines

### Rappel des orientations du Schéma Directeur

Pour affirmer son positionnement aux échelles régionale, nationale et européenne, le Schéma Directeur préconisait de s'appuyer sur le réseau de villes normandes pour acquérir une lisibilité plus importante et développer des complémentarités et des coopérations avec Caen et Le Havre.

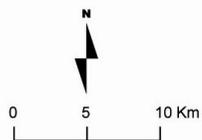
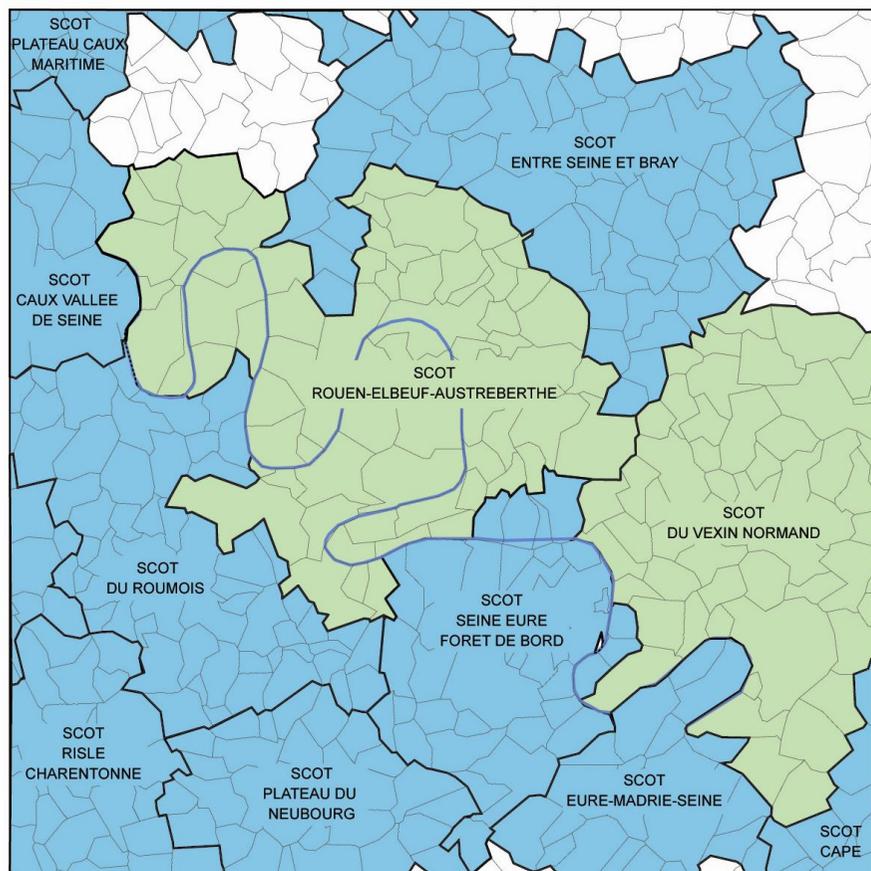
### Principales évolutions

Le réseau de villes « Normandie Métropole », créé en 1993 par les villes de Caen, Le Havre et Rouen, s'est développé avec l'adhésion des 3 Communautés d'agglomération. Cet espace de coopération a été retenu par la DIACT au titre de l'appel sur la coopération métropolitaine en 2005 pour soutenir la dimension européenne des régions-métropoles. Les 6 axes de travail du réseau, afin qu'il joue mieux son rôle de moteur de la Normandie et soit mieux identifié au niveau européen étaient : la recherche et l'enseignement supérieur, le rayonnement économique, la localisation des emplois et services métropolitains supérieurs, l'accessibilité du territoire, l'ingénierie et la culture, les arts et le tourisme. Faute de motivations suffisantes, les membres de l'association ont dissout Normandie Métropole en décembre 2008.

### Enjeux pour le futur SCOT

Les projets du Grand Paris, notamment le projet proposé par l'équipe Grumbach, interpellent le réseau de villes normandes alors que des études sont engagées pour développer les liaisons ferroviaires entre Paris et la Normandie. Quelles complémentarités trouver entre les agglomérations normandes ? Comment relancer une dynamique de coopération alors que ce projet peut exacerber des concurrences entre les villes ? Quel pourrait être le positionnement des collectivités normandes face à des décisions étatiques ? Y a-t-il de nouvelles coopérations, complémentarités à trouver avec des territoires normands (Parc Naturel Régional, Région, ...) ?

## La structuration des EPCI et des SCOT dans la région urbaine rouennaise



- SCOT approuvé
- Périmètre de SCOT publié (SCOT en cours d'élaboration)
- Communes non couvertes par un SCOT

### Rappel des orientations du Schéma Directeur

Le Schéma Directeur, pour affirmer le rôle de métropole régionale de l'agglomération Rouen-Elbeuf, tenait compte du fonctionnement multipolaire de la région urbaine rouennaise, dépassant les limites administratives. Il identifiait les secteurs d'appui du développement métropolitain (complémentarité et maîtrise du développement périurbain) que sont la vallée de l'Austreberthe, le Roumois, la vallée de l'Andelle et l'agglomération de Louviers-Val-de-Reuil-Pont de l'Arche.

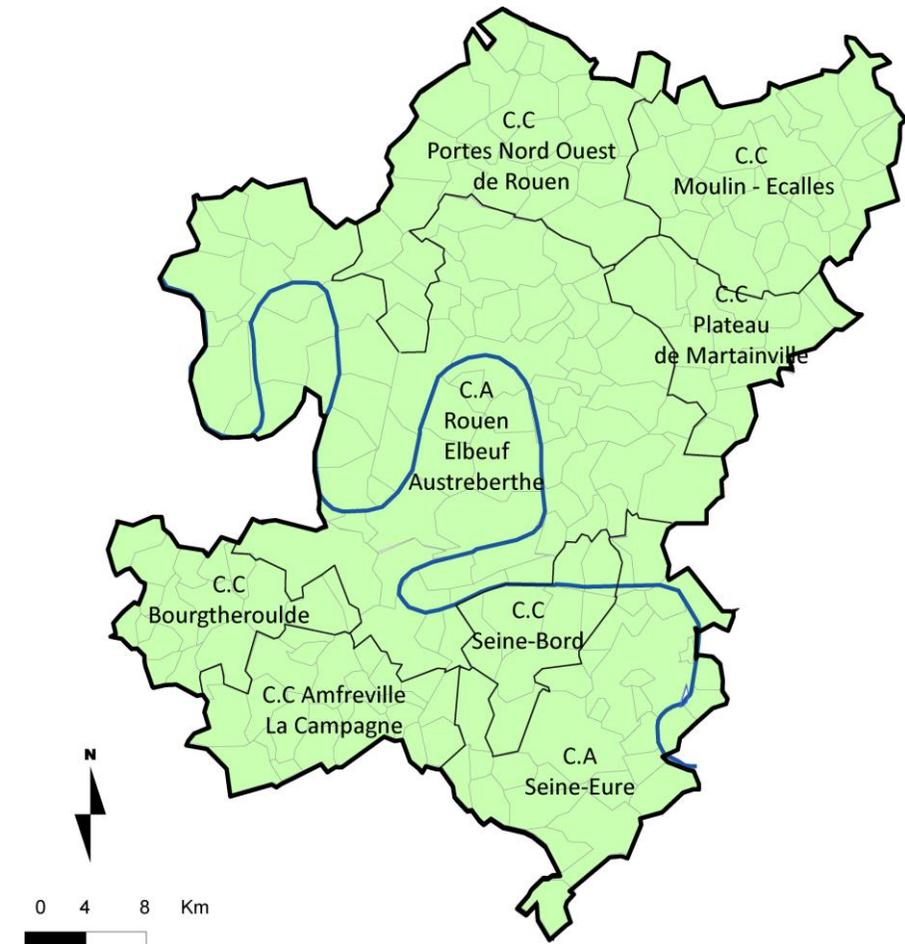
### Principales évolutions

Depuis 2001, le paysage institutionnel de la région urbaine rouennaise s'est structuré en établissements de coopération intercommunale et des territoires limitrophes se sont engagés dans des procédures de SCOT. Ainsi, les communautés de communes des Portes nord-ouest de Rouen, du moulin d'Ecalles et du plateau de Martainville se sont engagées en 2009 dans l'élaboration du SCOT du Pays entre Seine et Bray, les communes et intercommunalités du Vexin Normand ont approuvé leur SCOT en 2009, la communauté de communes Seine-Bord et la Communauté d'agglomération Seine-Eure finalisent le SCOT Seine-Eure-Forêt de Bord et les communautés de communes du Roumois nord, de Bourgtheroulde-Infreville et d'Amfreville la Campagne définissent leur projet de territoire à travers le SCOT du Roumois. Certaines de ces évolutions expliquent les modifications du périmètre du SCOT de Rouen-Elbeuf depuis 2001 passé de 66 à 55 communes fin 2009.

### Enjeux pour le futur SCOT

La création de la CREA au 1<sup>er</sup> janvier 2010 sur le périmètre des Communautés d'agglomération de Rouen et d'Elbeuf et des Communautés de communes Seine-Austreberthe et le Trait-Yainville porte le périmètre du SCOT de 55 à 71 communes. Une coordination des SCOT de la région urbaine rouennaise sera une des missions prioritaires de l'agence d'urbanisme.

## Une coopération au sein de la région rouennaise en voie de renforcement



Syndicat mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf. décembre 2009 - ML - GL.27.09 sources : GEOFLA® - SCoT  
**Périmètre de l'Agence d'Urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure**

### Rappel des orientations du Schéma Directeur

La création d'une agence d'urbanisme était un des outils d'ingénierie proposés pour la mise en œuvre du Schéma Directeur. Elle doit permettre de suivre les évolutions urbaines, de participer à la définition des politiques d'aménagement et de développement et de préparer les projets d'agglomération dans un souci d'harmonisation des politiques publiques.

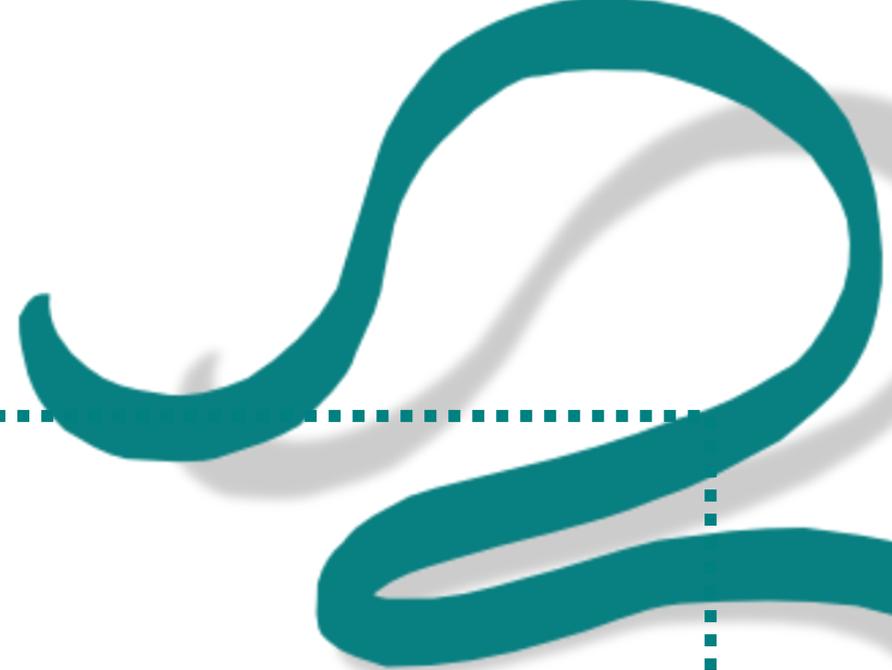
### Principales évolutions

Les missions des agences d'urbanisme sont définies par le code de l'urbanisme et reconnues pour porter une vision pluridisciplinaire sur le développement des territoires urbains, observer les dynamiques territoriales, diffuser l'information et permettre le débat et le dialogue dans un cadre non-institutionnel.

La création le 15 juin 2009 de l'agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure sous la forme d'une association permet de fédérer de nombreux territoires de la région urbaine rouennaise, des plateaux Nord et Est du Pays entre Seine et Bray au Pays du Roumois, en passant par l'agglomération Louviers-Val-de-Reuil.

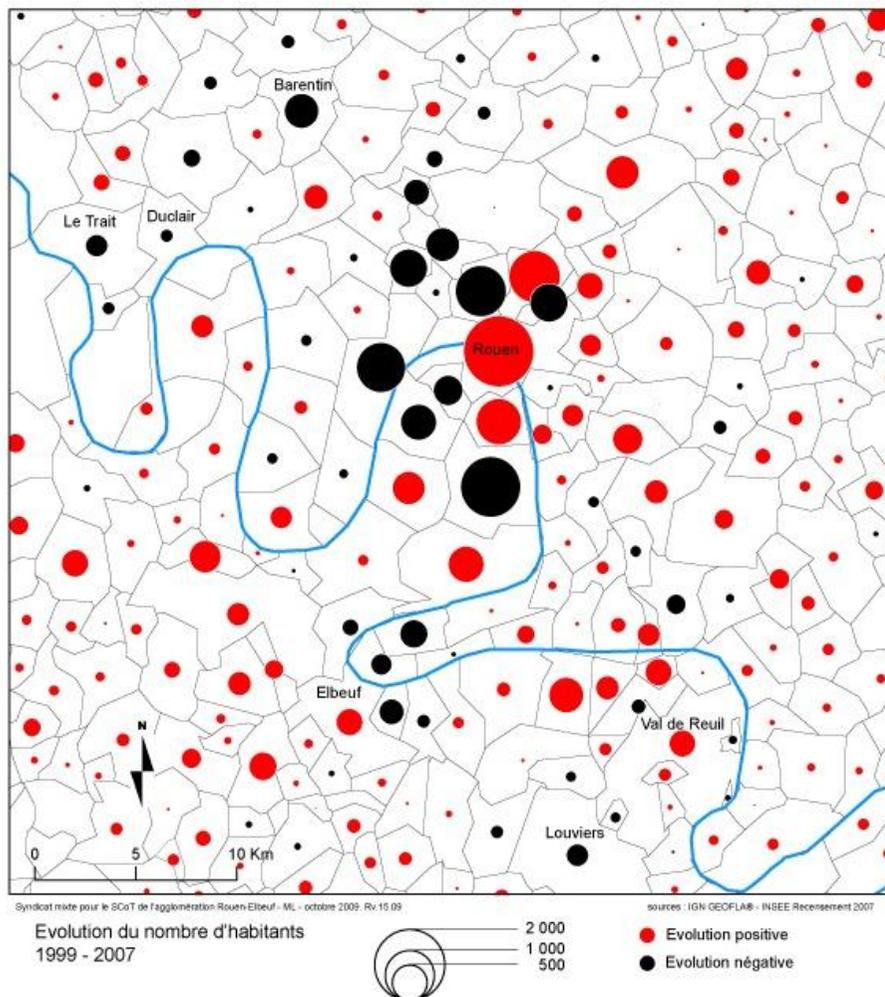
### Enjeux pour le futur SCOT

Regroupant environ 200 communes et plus de 600 000 habitants, l'agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure sera progressivement opérationnelle au cours de l'année 2010. Son périmètre, plus large que celui du SCOT permettra de réfléchir aux grandes dynamiques urbaines de la région urbaine rouennaise, des s'inscrire dans une démarche prospective et de développer une logique d'inter-SCOT entre ses différents territoires.



## **2. L'évolution démographique et la satisfaction des besoins en logements**

## L'évolution démographique



### Rappel des orientations du Schéma Directeur

Le Schéma Directeur avait fait le constat que le territoire de l'agglomération Rouen-Elbeuf n'avait pas échappé aux grandes tendances de vieillissement de la population. Le scénario tendanciel suite au recensement de 1999 conduisait à une baisse de la population en 2010, notamment du fait d'un solde migratoire négatif, et à un vieillissement de la population. Contrer ces tendances, en attirant des populations nouvelles et en préparant un cadre de vie adapté aux besoins de chacun, était un défi majeur du Schéma Directeur de 2001.

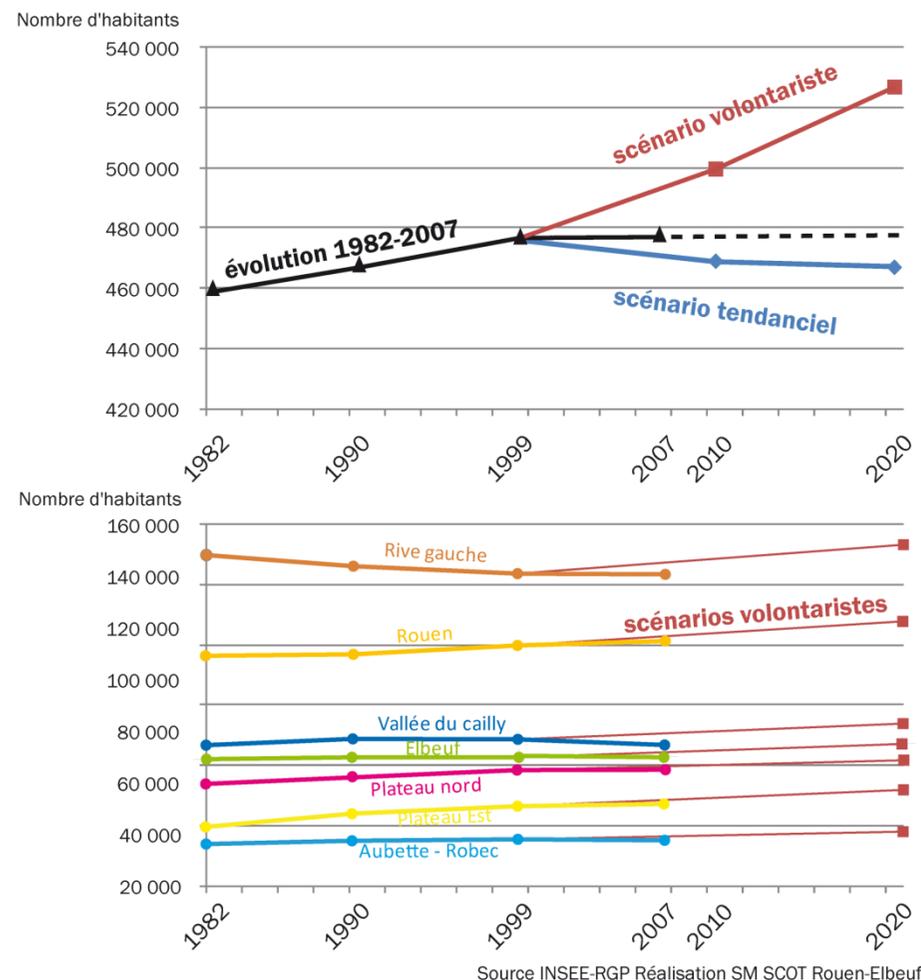
### Principales évolutions

Les tendances décelées à la fin des années 1990 se sont poursuivies. La population du territoire est stable (+0,03 %/an entre 1999 et 2007 sur le périmètre du Schéma Directeur). Les communes urbaines du territoire à l'exception de Rouen, Sotteville-lès-Rouen, Bois-Guillaume et d'Elbeuf, connaissent une baisse de leur population. Les communes périurbaines, notamment celles des territoires limitrophes du Pays entre Seine et Bray et du Roumois ont poursuivi leur croissance.

### Enjeux pour le futur SCOT

Comparée à d'autres territoires français de taille similaire, la région urbaine rouennaise connaît une des dynamiques démographiques les plus défavorables. Ces évolutions sont néanmoins communes avec le reste de la région haut-normande dont la croissance est très faible (+ 0,3 % par an moyenne depuis 1999), uniquement portée par le solde naturel (différence entre le nombre des naissances et celui des décès), alors que la Région perd plus de population qu'elle n'en attire.

## L'évolution démographique au regard des scénarios du Schéma Directeur



### Rappel des orientations du Schéma Directeur

Le Schéma Directeur faisait le choix d'un scénario volontariste – mais néanmoins pas démesuré (+0,5 % par an, soit la moyenne des agglomérations de taille comparable) – visant à atténuer les effets du vieillissement, par un rééquilibrage entre les générations et les secteurs géographiques. Le Schéma Directeur (476 000 habitants en 1999) se fixait l'objectif de 527 000 habitants en 2020 alors que le scénario tendanciel prévoyait une baisse de 9 000 habitants.

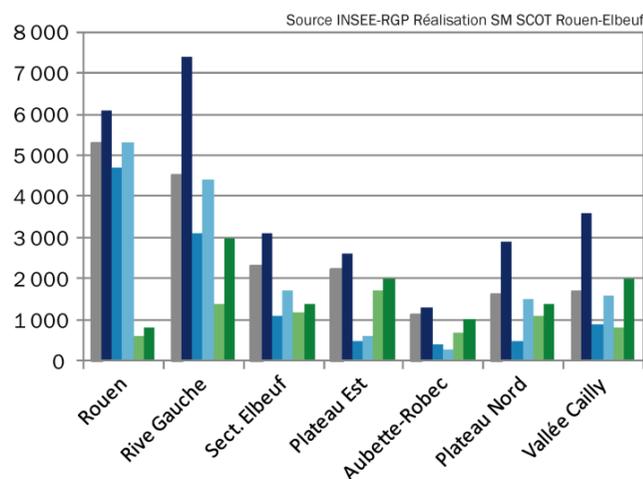
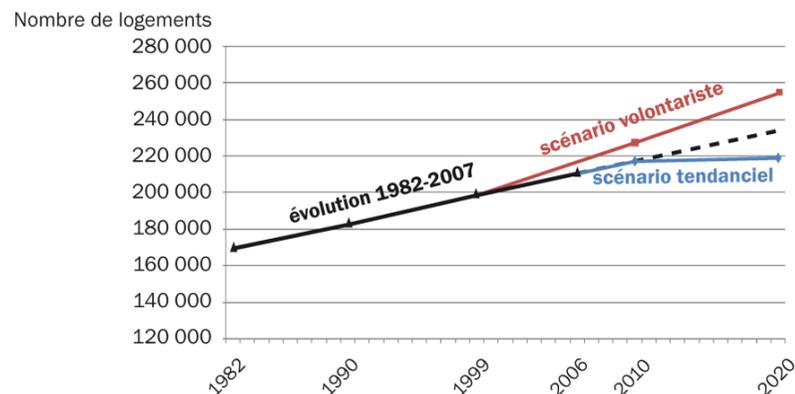
### Principales évolutions

Depuis 1999, la population du territoire du Schéma Directeur (les 66 communes sur lesquelles ont été déterminés les scénarios), a cru de 1 300 habitants (1999-2007), ce qui constitue une stabilisation par rapport à 1999. Aucun des secteurs géographiques n'a atteint les objectifs démographiques volontaristes qui étaient souhaités. Les secteurs les plus urbanisés, Rive gauche et Vallée du Cailly sont particulièrement en deçà des objectifs, voire en baisse de population.

### Enjeux pour le futur SCOT

L'attractivité du territoire, dans une région haut-normande peu dynamique en termes démographiques, reste un enjeu important du territoire. Les efforts doivent être poursuivis sur les espaces urbains où les opérations de renouvellement urbain et d'intensification du peuplement sont nécessairement plus longues que dans les secteurs où l'extension urbaine a été possible.

## L'évolution du nombre de logements au regard des scénarios du Schéma Directeur



### Rappel des orientations du Schéma Directeur

Pour tenir le pari d'une croissance démographique volontariste, la construction de logements devait être soutenue. Aussi le Schéma Directeur s'est fixé des objectifs quantitatifs en la matière et leur évaluation régulière : 2 700 logements construits par an en moyenne sur la période 2000-2020, en contraste avec le rythme précédent de construction (1 800 logements par an entre 1990 et 1999).

Le développement de l'offre en logement devait permettre de rééquilibrer le territoire selon les secteurs géographiques et dans une recherche de mixité de l'habitat entre logements collectifs et individuels.

### Principales évolutions

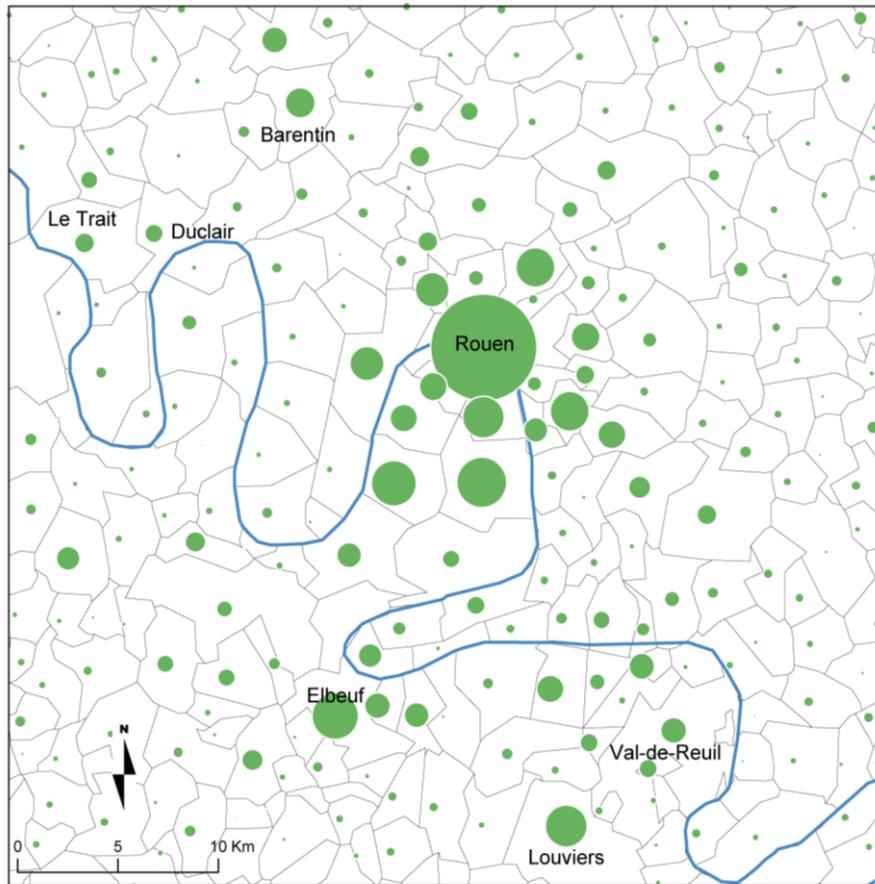
L'évolution du parc de logements entre 1999 et 2006 montre une poursuite du rythme de croissance précédent, qui permet tout juste de stabiliser la population. En effet la taille des ménages continue de diminuer (2,2 personnes par ménage en 2006 contre 2,3 en 1999). Si bien que pour maintenir la population en place et accueillir 1 300 habitants supplémentaires, le parc a dû croître de 12 600 nouveaux logements.

Les secteurs où les objectifs de constructions neuves ont été les mieux assurés sont Rouen et le Plateau Est, les secteurs d'Elbeuf et du plateau nord pour l'individuel et Aubette-Robec pour le collectif.

### Enjeux pour le futur SCOT

L'effort de construction doit être poursuivi, notamment dans les secteurs faisant l'objet d'opérations de renouvellement urbain et de densification (Rive Gauche, Vallée du Cailly). L'objectif de diversification de l'offre doit être réaffirmé, notamment dans le secteur du Plateau nord, voire renforcé compte tenu des exigences de limitation de la consommation d'espaces, comme sur le secteur du Plateau est, où l'objectif de construction de logements collectifs était peu élevé.

## L'évolution de la construction neuve



Syndicat mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf - ML - octobre 2009. Rv.10.09

sources : IGN GEOFLAB® - DRE Haute-Normandie EPLS 2008

Evolution des logements commencés  
entre 2000 - 2008



### Rappel des orientations du Schéma Directeur

Le Schéma Directeur promouvait une organisation spatiale contribuant au rayonnement de la centralité métropolitaine et un développement équilibré entre le centre et la périphérie. L'évolution urbaine devait être structurée en renforçant tous les centres urbains (Rive gauche, Vallée du Cailly, Secteur d'Elbeuf) et en organisant l'espace périurbain (plateaux Nord et Est, Aubette-Robec) autour de pôles définis (Bois-Guillaume puis Isneauville, Darnétal puis Saint-Jacques-sur-Darnétal, Franqueville-Saint-Pierre puis Boos). Quant aux bourgs et villages ruraux, ils devaient se développer de façon modérée, en respectant l'environnement et en étant économe de l'espace.

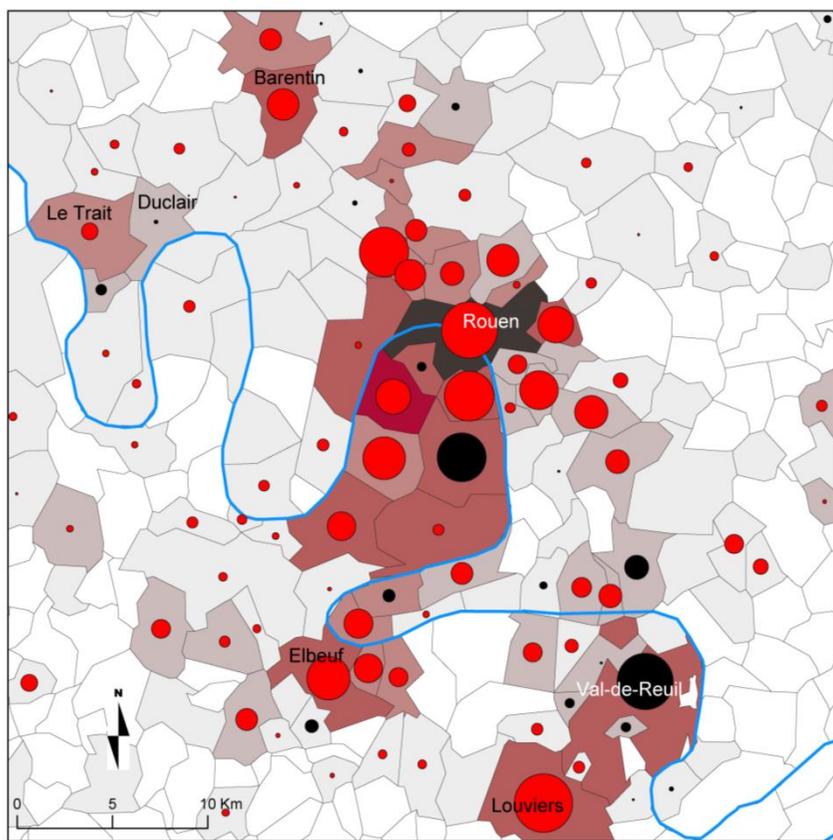
### Principales évolutions

A quelques rares exceptions, les communes ont toutes construit des logements au cours des dix dernières années. Rouen apparaît nettement par la construction de nombreux logements, ainsi que les communes de la première couronne, de la Rive gauche et du secteur d'Elbeuf. Dans une moindre mesure, des logements ont été produits dans la Vallée du Cailly, le long de l'axe RD6014, de l'A28 et autour du Trait et Duclair. Les agglomérations de Barentin/Pavilly, Pont-de-l'Arche/Louviers/Val-de-Reuil et les axes de l'A13 et la D313 dans le Roumois se distinguent en matière de construction neuve de logements.

### Enjeux pour le futur SCOT

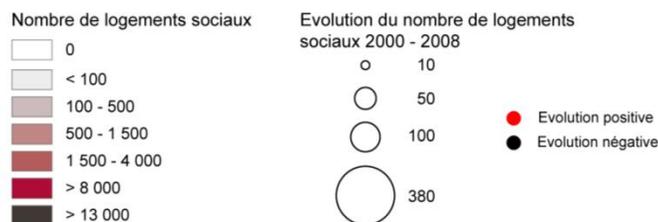
Structurer l'évolution urbaine reste un enjeu majeur à la fois pour renforcer les espaces centraux et maîtriser les extensions urbaines. Le développement de l'habitat dans les centres urbains est nécessaire pour coordonner la géographie des emplois - essentiellement dans les centres urbains - et celle de l'habitat. La constitution de polarités périphériques dans les espaces périurbains s'avèrera nécessaire pour maîtriser et organiser leur développement. Des cohérences entre emplois, habitat et déplacements seront à rechercher.

## L'évolution du parc de logements sociaux



Syndicat mixte pour le SCOT de l'agglomération Rouen-Elbeuf - ML - octobre 2009. Rv.09.09

sources : IGN GEOFLA® - DRE Haute-Normandie EPLS 2008



### Rappel des orientations du Schéma Directeur

Le Schéma Directeur cherchait à lutter contre la ségrégation socio-spatiale et à permettre un rééquilibrage entre les secteurs géographiques. Pour cela, la reconquête urbaine visait la réhabilitation des quartiers identifiés dans le cadre de la politique de la ville. Ces derniers devaient bénéficier de nouvelles dessertes de transport pour être désenclavés et reliés aux secteurs centraux. Ils devaient également profiter d'une plus grande mixité fonctionnelle et sociale et de politique de réhabilitation du cadre urbain.

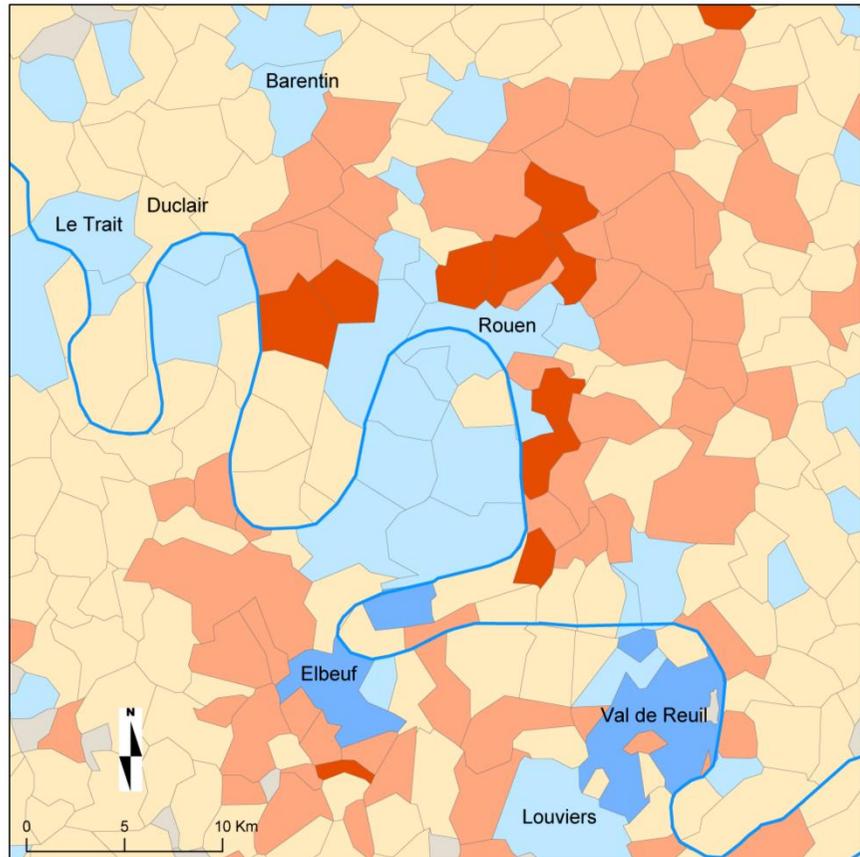
### Principales évolutions

La Haute-Normandie reste au 3ème rang des régions françaises pour le poids de son parc social. Dans les communes où le taux de logements sociaux est supérieur à 20%, voir 40% ou encore 50% du parc, l'évolution du nombre de logements sociaux a été le plus souvent positive (Rouen, Darnétal, Maromme, Sotteville-lès-Rouen, Elbeuf...) et plus rarement stable (Canteleu, Oissel...) ou négative (Saint-Etienne-du-Rouvray). Des communes comptant moins de 20% de logements sociaux ont connu un développement de leur parc social favorable au rééquilibrage spatial : sur le plateau Est le long de la RD6014 et à Bois-Guillaume sur le plateau Nord.

### Enjeux pour le futur SCOT

La cohésion sociale du territoire reste un enjeu incontournable du SCOT. Elle vise une répartition plus équilibrée entre tous ainsi que l'intégration des quartiers en difficulté dans la ville. Il s'agira de répondre à la demande de logements sociaux pour une population à faible revenu dans les secteurs bien desservis par transports en commun et bien équipés (commerces, services...). Le Programme Local de l'Habitat, dans un rapport de compatibilité avec le SCOT et les PLU, devront être les instruments de formalisation des objectifs fixés en matière d'habitat (action foncière, programme d'actions...).

## Les revenus médians des ménages en 2006



Syndicat mixte pour le SCOT de l'agglomération Rouen-Elbeuf - ML - octobre 2009. Rv.07.09 sources : IGN GEOFLA® - DGI - INSEE Revenus Fiscaux des ménages 2006

Revenu médian par  
Unité de Consommation, en €



Données non diffusées

### Rappel des orientations du Schéma Directeur

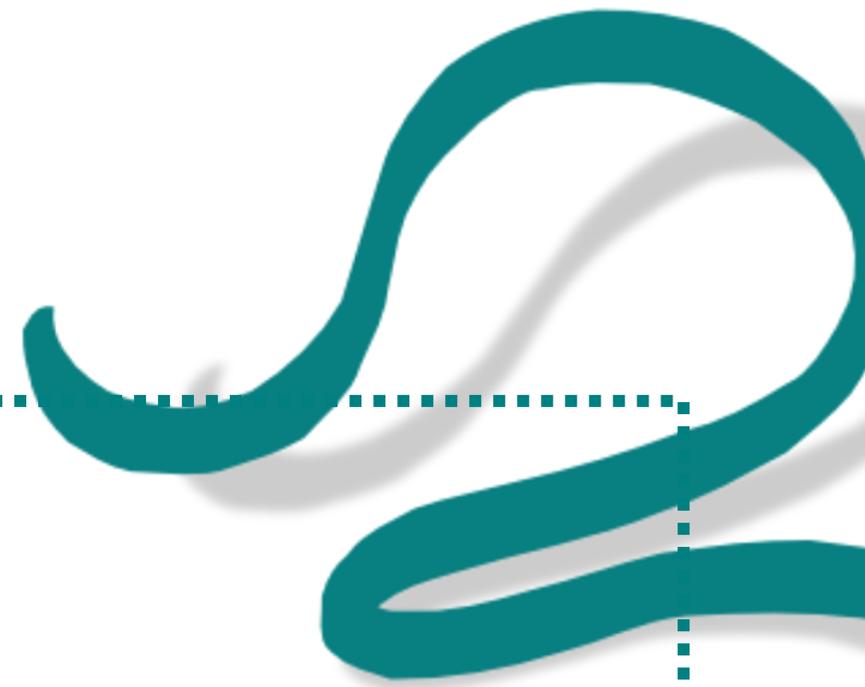
Le Schéma Directeur cherchait à réduire les inégalités qui compromettent la cohésion sociale de l'agglomération, marquée par de fortes spécialisations sociales. Aussi les politiques de l'habitat devaient tenir compte de l'évolution démographique, des besoins sociaux et des attentes des habitants.

### Principales évolutions

De nombreuses communes accueillent des ménages avec des revenus proches de la médiane (1 400 € par mois par unité de consommation en 2006), laquelle est comparable au revenu médian déclaré par les ménages français. Le territoire se distingue néanmoins par des disparités de revenus importantes entre secteurs. Ces disparités persistent : dans la Vallée du Cailly, Rive gauche et dans le secteur d'Elbeuf, les revenus déclarés par les ménages sont en moyenne inférieurs à la médiane, alors que sur les franges immédiates de l'agglomération, au nord et est ainsi qu'à l'ouest, les revenus y sont supérieurs. A Rouen, selon les quartiers, les disparités de revenus restent importantes. Ces revenus s'expliquent par la nature et la qualification des emplois et par un taux de chômage relativement élevé.

### Enjeux pour le futur SCOT

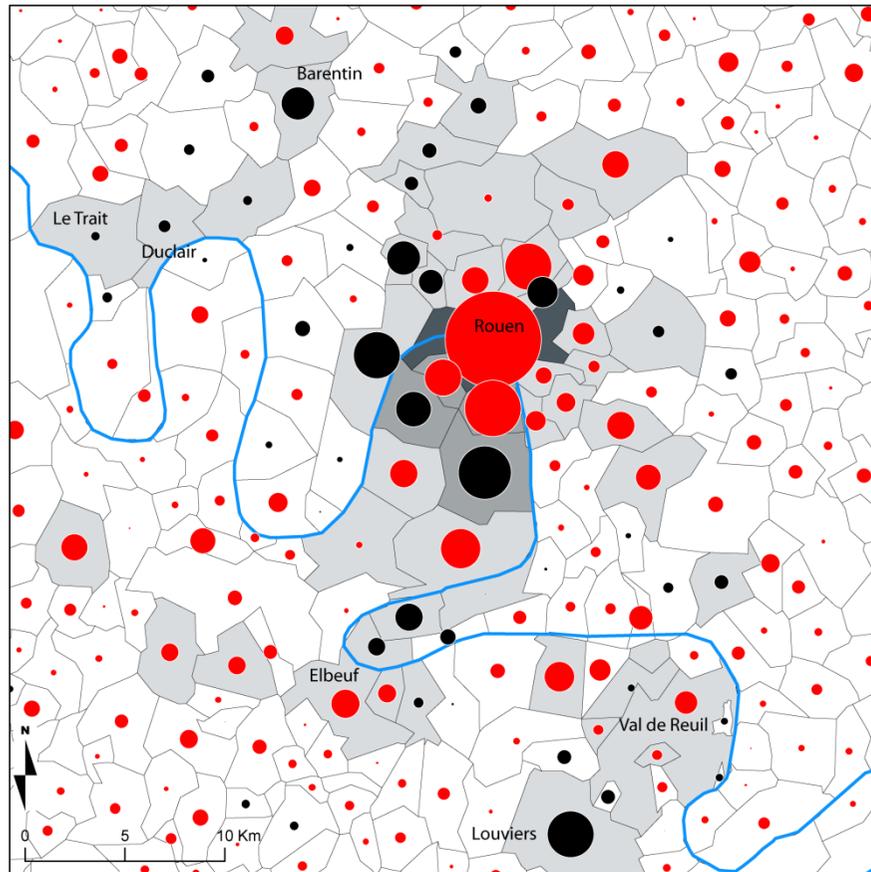
Le développement des pôles urbains ainsi que l'organisation de la périurbanisation sont des enjeux d'aménagement durable du territoire. Les investissements dans les centres urbains aux prix fonciers et immobiliers élevés (renouvellement urbain) et l'utilisation au mieux des potentialités foncières en périphérie (extensions urbaines) doivent permettre de limiter la périurbanisation qui contraint des ménages aux revenus modestes à se loger loin des centres urbains. Les coûts générés par cette périurbanisation sont supportés par les ménages (coût de transport, longueur des déplacements...), mais aussi par la collectivité (réseau, voirie...).



### **3. L'évolution du tissu économique**



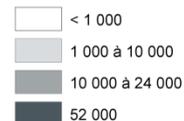
## L'évolution de la population active



Syndicat mixte pour le SCOT de l'agglomération Rouen-Elbeuf - ML - octobre 2009. Rv.02.09

sources : IGN GEOFLA® - INSEE Recensement 2006

Nombre d'actifs  
en 2006



Evolution du nombre d'actifs  
1999 - 2006



● Evolution positive  
● Evolution négative

### Rappel des orientations du Schéma Directeur

En corollaire des défis de l'emploi et de la démographie, celui de la population active met en lumière la nécessité de faire face au vieillissement de la population et à la fuite des actifs vers les communes périurbaines mais aussi vers d'autres régions françaises.

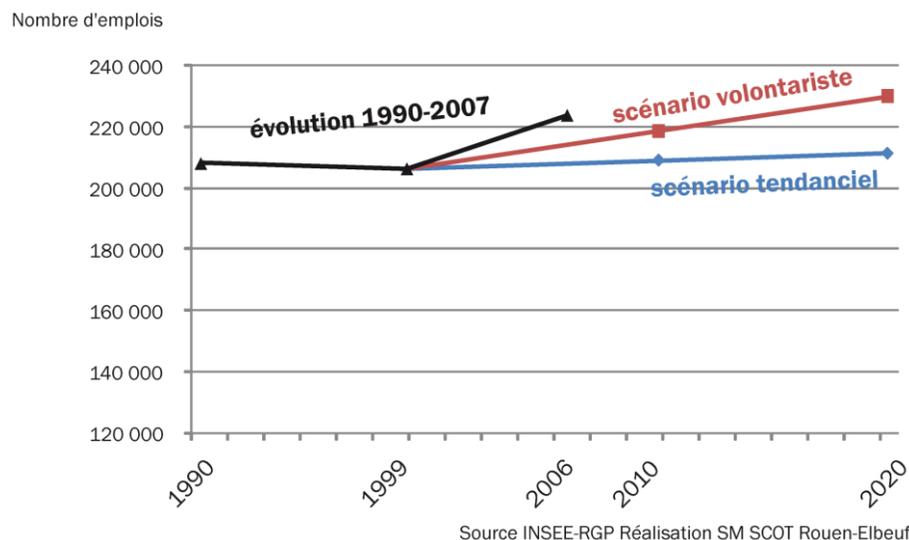
### Principales évolutions

Le Schéma Directeur comptait en 2006 plus de 220 000 actifs. En 7 ans, la population a cru de près de 5000 actifs, un chiffre plus important que celui de la croissance de la population dans son ensemble. Le territoire a donc en partie relevé le défi de l'attractivité des actifs. Néanmoins il existe des disparités selon les communes. Rouen et les communes centrales de Bois-Guillaume, Mont-Saint-Aignan, Sotteville-lès-Rouen et Petit-Quevilly ont attiré de nombreux actifs, comme les communes périurbaines. Des communes de l'espace urbain, telles que Saint-Etienne-du-Rouvray, Canteleu ou Maromme ont perdu plusieurs centaines d'actifs. Si le taux d'activité des 25-54 ans est bon (89%), celui des 15-24 (41%) et des 55-64ans (40%) est faible.

### Enjeux pour le futur SCOT

L'attrait et la fixation d'actifs restent un enjeu important pour le territoire afin qu'il préserve ses capacités de création d'emplois et d'entreprises. Le vieillissement de la population qui se poursuit et qui se traduit depuis 2007 par l'arrivée à l'âge de la retraite des classes d'âge nombreuses du baby-boom, nécessite à la fois un renouvellement des actifs et le développement de services à la personne.

## L'évolution de l'emploi par rapport aux scénarios du Schéma Directeur



### Rappel des orientations du Schéma Directeur

Pour tenir le pari de l'attractivité, la création d'emplois devait être soutenue.

Aussi le Schéma Directeur s'était fixé des objectifs quantitatifs en la matière et leur évaluation régulière : 230 000 emplois en 2020, soit 23 600 emplois supplémentaires par rapport à 1999. Ces objectifs étaient déclinés selon les secteurs géographiques en tenant compte de l'objectif de développement des emplois tertiaires supérieurs dans les centralités, des pôles d'emplois existants mais aussi des possibilités de développement de zones d'activités.

### Principales évolutions

La croissance des emplois sur le territoire a été forte, sensiblement supérieure aux prévisions du Schéma Directeur : en effet 15 000 emplois ont été créés, surtout à Rouen, en Rive gauche et sur le plateau Nord. Pour autant, il n'y a pas nécessairement eu dans tous les secteurs géographiques une cohérence entre le développement des emplois et de l'habitat.

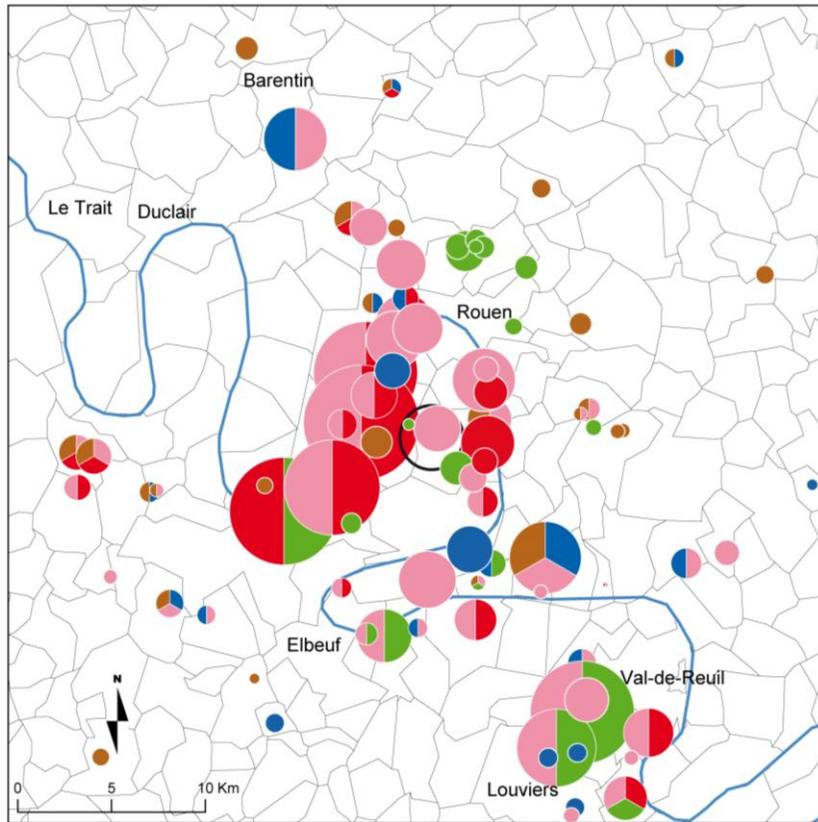
### Enjeux pour le futur SCOT

La localisation des emplois par rapport aux lieux d'habitat sera un enjeu important du futur SCOT pour limiter les déplacements mais aussi pour mieux cibler les activités que l'on souhaitera accueillir dans l'agglomération.

La qualité des emplois créés (valeur ajoutée, précarité, dépendance à des sièges sociaux extérieurs) sera à apprécier plus finement, de même que la problématique du logement des salariés des nouvelles zones d'activités.

	1990-1999	Objectifs		1999-2006
		1999-2010	2010-2020	
<b>Schéma directeur</b>	-800	+12 300	+11 300	<b>+16 300</b>
<b>Rive gauche</b>	-4 000	+3 500	+3 500	<b>+3 700</b>
<b>Elbeuf</b>	-2 500	+1 500	+1 200	<b>+1 750</b>
<b>Rouen</b>	-2 700	+3 000	+3 000	<b>+4 300</b>
<b>Plateau est</b>	+1 900	+900	+1 000	<b>+950</b>
<b>Vallée du Cailly</b>	-50	+1 200	+1 200	<b>+950</b>
<b>Plateau nord</b>	+6 500	+1 500	+500	<b>+3 850</b>

## La construction de zones d'activités



Syndicat mixte pour le SCOT de l'agglomération Rouen-Elbeuf - ML - octobre 2009. Rv.05.09

sources : IGN GEOFLA® - CCI Rouen-Elbeuf-Eure

Zones d'activités existantes en 2007



### Rappel des orientations du Schéma Directeur

L'organisation du territoire proposée par le Schéma Directeur visait à valoriser et redynamiser les grandes zones industrialo-portuaires des bords de Seine, à développer quelques grands sites d'activités périphériques identifiables pour les investisseurs et à renforcer les centralités par le développement d'activités tertiaires supérieures. Cette stratégie devait être formalisée dans une charte de développement économique.

### Principales évolutions

Ces 10 dernières années, l'agglomération de Rouen-Elbeuf a conforté plusieurs sites pour les activités économiques :

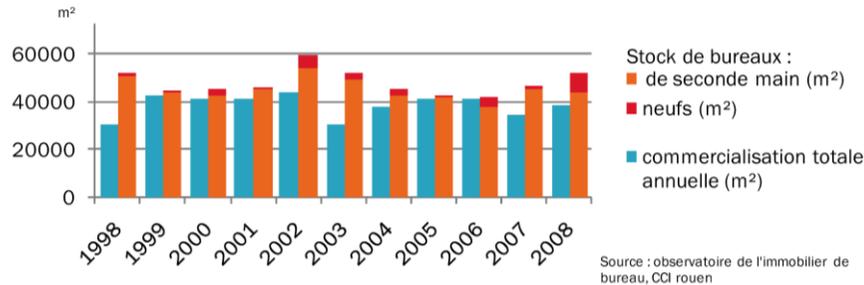
- **Rive gauche** : le Madrillet dans le cadre du technopôle, les zones industrialo-portuaires des bords de Seine à l'est et à l'ouest
- **Boucle d'Elbeuf** : de part et d'autre de la Seine.
- **Plateau Nord** : extension de la Vatine et aménagement en cours de la zone d'activités de la Plaine de la Ronce pour les activités tertiaires.
- **Aubette-Robec** : autour de la Table de Pierre, zone artisanale et industrielle.
- **Plateau Est** : extension des zones d'activités existantes à vocation mixte (artisanale, industrielle, commerciale).
- **Rouen** est surtout concernée par l'immobilier de bureaux.

### Enjeux pour le futur SCOT

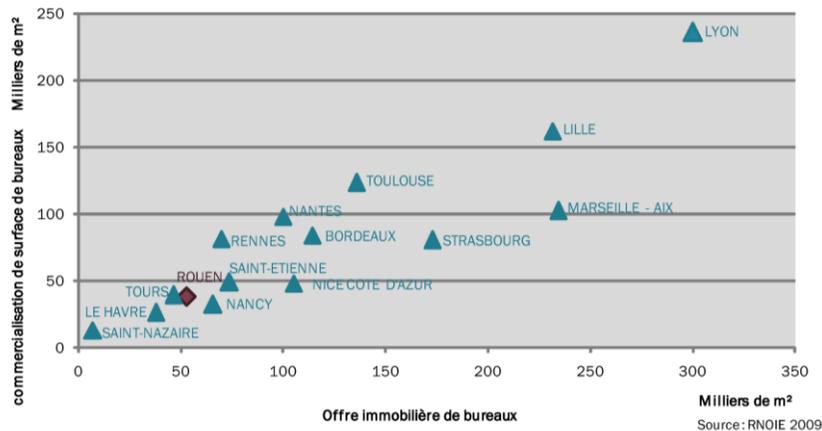
La localisation et la vocation des zones d'activité doivent être envisagées dans le cadre d'un large bassin d'emploi rouennais, voire, comme pour la logistique, à l'échelle de l'axe Seine. L'agglomération dispose d'atouts renouvelés pour l'implantation d'activités industrielles et logistiques avec l'aménagement de la zone de Seine Sud (plusieurs centaines d'hectares).

## L'évolution de l'immobilier de bureau

Evolution des stocks et des surfaces de bureaux commercialisés dans l'agglomération rouennaise



Rapport offre / transaction en 2008



### Rappel des orientations du Schéma Directeur

Le Schéma Directeur faisait le constat d'un manque d'offre en matière d'immobilier de bureaux capable d'accueillir des entreprises tertiaires de haut niveau, notamment dans les espaces centraux de Rouen.

### Principales évolutions

Depuis 1998, le stock de bureaux disponibles est sensiblement constant autour de 40 000 m<sup>2</sup>. Néanmoins cette offre est majoritairement composée de bureaux de seconde main. Les bureaux neufs ne représentaient que 8 000 m<sup>2</sup> disponibles fin 2008, une année considérée comme exceptionnelle. En outre, les bureaux neufs disponibles sont essentiellement des bureaux en location, tandis que les bureaux neufs disponibles en vente à la découpe sont les plus recherchés. La demande en bureaux, vue sous le prisme de la commercialisation, fluctue chaque année selon la conjoncture autour de 35 000 à 40 000 m<sup>2</sup> de bureaux commercialisés par an.

En comparaison avec d'autres agglomérations françaises, le rapport entre l'offre et la demande en bureaux dans l'agglomération rouennaise est comparable à celui de Tours, Le Havre, Nancy ou Saint Etienne. Les marchés d'agglomérations comme Rennes, Bordeaux, Nantes, Toulouse ou Strasbourg représentent plus du double du marché rouennais.

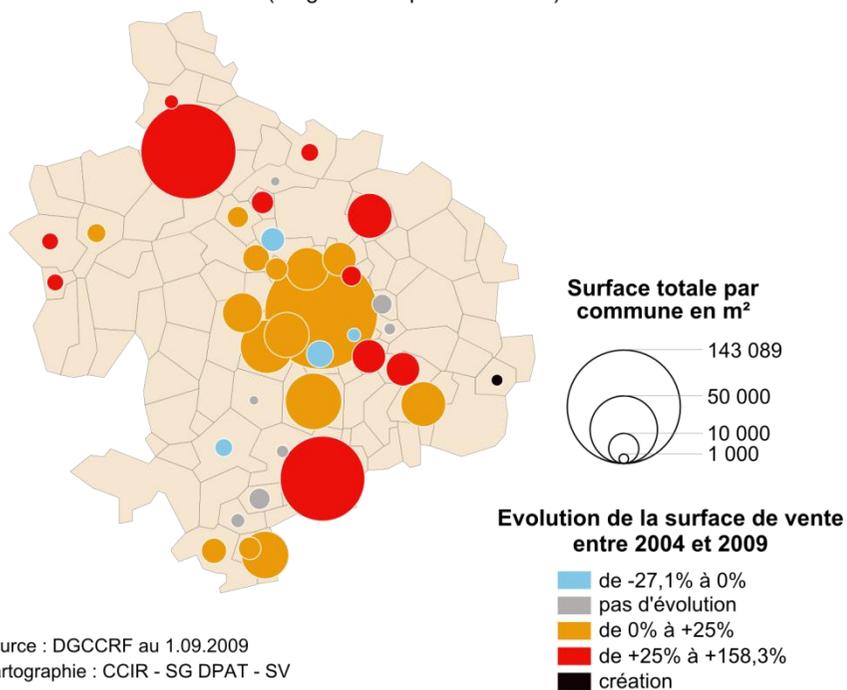
### Enjeux pour le futur SCOT

L'offre en immobilier de bureau et sa disponibilité dans le temps restent un enjeu majeur pour le territoire. Si les parcs de bureaux du quartier de la Luciline ne seront disponibles progressivement qu'à partir de 2011, les immeubles de bureau de l'éco-quartier Flaubert puis du quartier de la nouvelle gare devraient permettre un renouvellement et une expansion du parc au cours des dix prochaines années. Reste à concevoir ces quartiers d'affaires avec les services (transports en commun, services aux entreprises et aux salariés) capables d'attirer de nouvelles entreprises dans l'agglomération.

## L'évolution du commerce

### LES GRANDES SURFACES DE VENTE TOUS SECTEURS D'ACTIVITÉS CONFONDUS EN 2009 ET LEUR EVOLUTION DEPUIS 2004

(magasins de plus de 300m<sup>2</sup>)



Source : DGCCRF au 1.09.2009  
Cartographie : CCIR - SG DPAT - SV

### Rappel des orientations du Schéma Directeur

L'orientation du Schéma Directeur en matière commerciale cherchait à équilibrer l'armature commerciale. Le Schéma Directeur proposait qu'une charte d'armature commerciale soit élaborée pour définir précisément les ambitions de l'agglomération en la matière.

### Principales évolutions

Le Syndicat mixte pour le SCOT de l'agglomération Rouen-Elbeuf, en partenariat avec les CCI de Rouen et d'Elbeuf a élaboré un schéma de développement commercial qui a permis d'approfondir ce thème et de dégager des orientations stratégiques.

Ces travaux n'ont néanmoins pas pu véritablement maîtriser le développement commercial des pôles périphériques, dont la croissance a été la plus forte en termes de surfaces de vente.

### Enjeux pour le futur SCOT

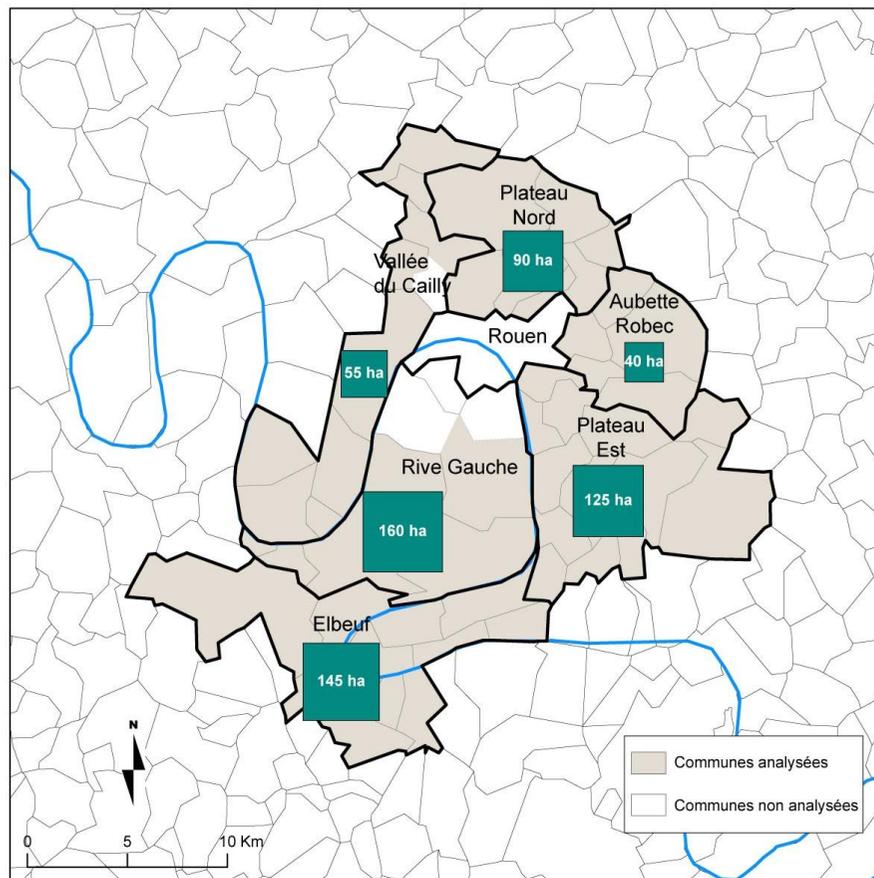
Le développement commercial s'affranchit des limites du périmètre du SCOT et de nombreux projets commerciaux d'importance sont programmés sur des communes proches du territoire, au risque de voir apparaître des déséquilibres dans l'armature commerciale.

L'organisation du développement commercial du futur SCOT devra prendre en compte les projets commerciaux sur les territoires limitrophes et imaginer des moyens d'organiser les fonctions commerciales avec les SCOT et EPCI voisins.



## **4. L'évolution de l'urbanisation**

## L'évolution de la consommation d'espaces



Syndicat mixte pour le SCOT de l'agglomération Rouen-Elbeuf - ML - octobre 2009. Rv.14.09

sources : IGN GEOFLA® - orthon® - Syndicat mixte Rouen-Elbeuf

### Rappel des orientations du Schéma Directeur

Pour limiter l'étalement urbain et gérer de manière économe l'espace, le Schéma Directeur faisait de la reconquête des espaces délaissés un impératif pour recomposer les sites et répondre aux besoins de développement. Plusieurs centaines d'hectares avaient été identifiées, surtout à Rouen (130 ha) et en Rive gauche (290 ha). Cette politique proposait en parallèle d'organiser l'espace périurbain :

- en polarisant le développement autour de 3 pôles périphériques (Bois-Guillaume puis Ineauville, Darnétal puis Saint-Jacques-sur-Darnétal, et Franqueville-Saint-Pierre puis Boos),
- en recentrant la construction neuve dans les zones urbaines existantes.

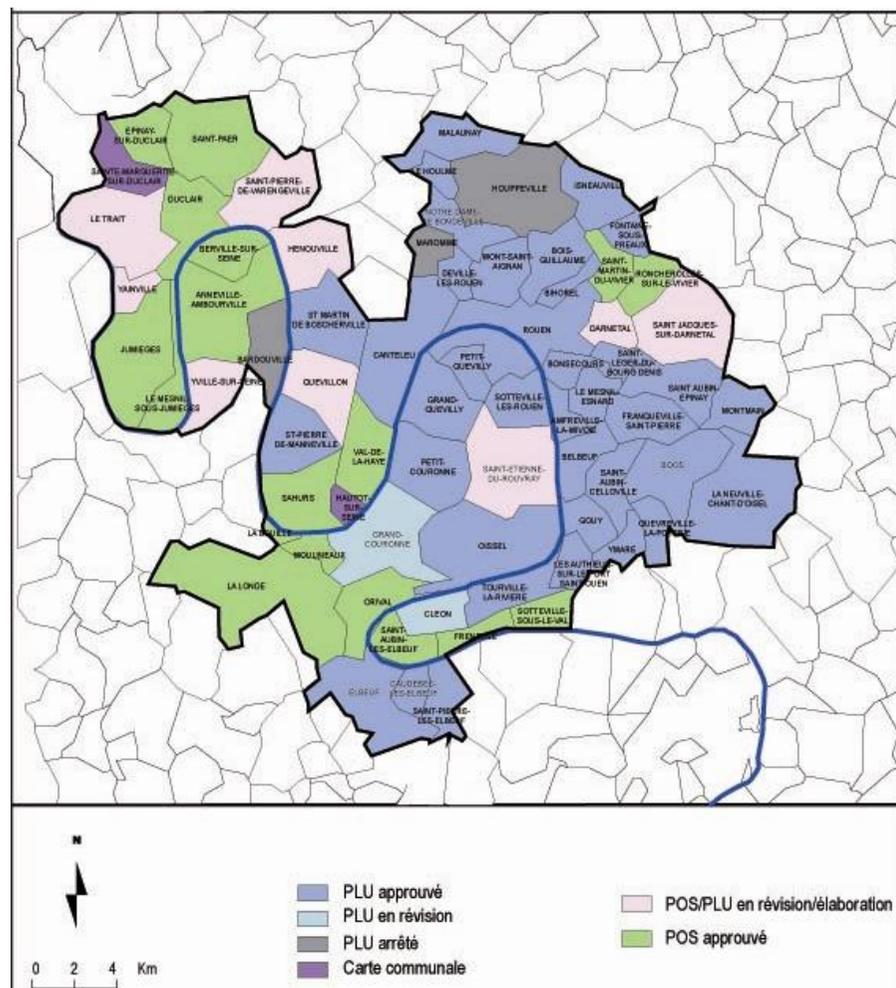
### Principales évolutions

Entre 1999 et 2008, 800 hectares ont été urbanisés à partir d'espaces forestiers (130 ha), agricoles (340 ha) et naturels (330 ha). Ce rythme d'urbanisation, dans la tendance des décennies passées, correspond à la superficie d'une grande commune (Mont-Saint-Aignan) ou encore de 8-10 grandes exploitations agricoles. La consommation d'espaces pour l'habitat (400 ha) s'est effectuée sur des zones souvent importantes aux franges de l'agglomération, alors que celle pour les activités économiques (240 ha) se situe à l'intérieur des zones existantes (Rive gauche et boucle d'Elbeuf) et par extension de zones existantes (plateau Nord et Est, Aubette-Robec). L'urbanisation pour des équipements (120 ha) correspond surtout aux infrastructures routières (rocade nord de Bois-Guillaume et voie de jonction sud).

### Enjeux pour le futur SCOT

Dans un contexte qui encourage la gestion économe de l'espace (SRU, Grenelle), le SCOT devra avoir une approche fine et justifiée de la consommation d'espaces nouveaux. Elle nécessitera de fixer des objectifs chiffrés de consommation d'espaces et/ou de fixer des règles permettant l'urbanisation sans consommation excessive de l'espace.

## L'évolution des documents d'urbanisme depuis 2001



### Rappel des orientations du Schéma Directeur

Les plans d'occupation des sols (POS), les plans locaux d'urbanisme (PLU) et les cartes communales doivent être compatibles avec le Schéma directeur et les schémas de secteurs.

### Principales évolutions

Les trois quarts des 71 communes du SCOT ont aujourd'hui un PLU approuvé (39), en cours d'approbation (3) et en cours d'élaboration (9). 18 sont dotées de POS qui ont pu évoluer grâce à des procédures allégées (modifications, révisions simplifiées). 2 sont couvertes par une carte communale. Un PLU intercommunal est en cours d'élaboration (Le Trait-Yainville).

De 2001 à 2009, le Syndicat mixte a émis près de 60 avis sur les projets de PLU, la majorité étant compatible avec le Schéma Directeur. Quelques avis ont été émis néanmoins avec des réserves, et peu d'entre eux ont abouti à une analyse d'incompatibilité. Les difficultés majeures concernaient les perspectives d'évolution démographique et économique : objectifs quantitatifs peu explicités, allant à l'encontre du renforcement de la centralité, articulation difficile entre objectif démographique, production de logements et ouverture à l'urbanisation, manque de traduction réglementaire des objectifs de diversification des logements, projets de zones d'activités en contradiction avec les orientations du Schéma directeur ou du Schéma de développement commercial.

### Enjeux pour le futur SCOT

Les objectifs du SCOT devront être explicités plus clairement pour répondre aux besoins en logements, garantir la gestion économe de l'espace et organiser des espaces de développement économique en lien avec les bassins de vie (équilibre entre les emplois et l'habitat). En outre, les rythmes d'urbanisation devront être abordés (en lien avec le PLH), en corollaire de la problématique de la maîtrise du foncier.

## Les potentiels d'urbanisation dans les documents d'urbanisme

	Besoins fonciers estimés par le Schéma Directeur pour la période 1999-2020 (66 communes)	Potentiels d'urbanisation en 1999 (66 communes)	Potentiels d'urbanisation en 2009 (55 communes)
<b>Activités économiques</b>	750 ha	1 050 ha	500 ha
<b>Habitat</b>	1 650 ha	1 980 ha	1 080 ha
<b>Total</b>	<b>2 400 ha</b>	<b>3 030 ha</b>	<b>1 580 ha</b>

### Rappel des orientations du Schéma Directeur

Pour assurer la croissance des emplois et de la population, les besoins fonciers en espaces nouveaux à horizon 2020 avaient été estimés à 750 ha pour les activités économiques et 1660 ha pour l'habitat. Le potentiel foncier inscrit dans les POS pour le développement des activités économiques (1050 ha) était excédentaire par rapport aux besoins fonciers. Afin de rationaliser l'offre d'espaces pour les activités économiques et d'éviter la multiplication des zones d'activités, le Schéma directeur avait identifié des sites d'intérêt stratégique dits « Grands sites de développement ». Pour l'habitat, il y avait une relative adéquation entre les besoins et l'offre potentielle, l'offre foncière devait cependant être rééquilibrée entre les secteurs géographiques.

### Principales évolutions

Dans les documents d'urbanisme locaux en 2009, 1 580 ha en zones à urbaniser ont été recensés, soit moitié moins de zones ouvertes à l'urbanisation qu'en 1999. Il y a donc aujourd'hui globalement une meilleure adéquation entre les besoins fonciers et l'offre potentielle dans les POS/PLU, due en partie à la mise en compatibilité des documents locaux avec le Schéma directeur depuis 2001.

### Enjeux pour le futur SCOT

Dans un objectif de développement de la population et des emplois, le SCOT devra définir les besoins en espaces nouveaux à horizon 2030 et les mettre en perspective du potentiel d'urbanisation inscrit dans les POS/PLU. Cette estimation devra tenir compte du potentiel de friches et d'espaces mutables identifié dans l'agglomération et de la fluidité nécessaire au marché foncier. La disponibilité du foncier, qui reste un obstacle important en matière d'aménagement du territoire, pose la question de la maîtrise publique.

## Les densités des opérations d'habitat depuis 2001

Type de permis de construire (PC) - 55 communes – 2000-2008	Nombre de logements	Surface totale des terrains (ha)	Surface moyenne des terrains (m <sup>2</sup> )	Nombre moyen de logements / ha
Opération mixte	1 500	60	420	24
Immeuble collectif	8 000	130	160	60
Individuel pur	3 200	350	1 100	9
Individuel groupé	1 700	70	400	24

### Rappel des orientations du Schéma Directeur

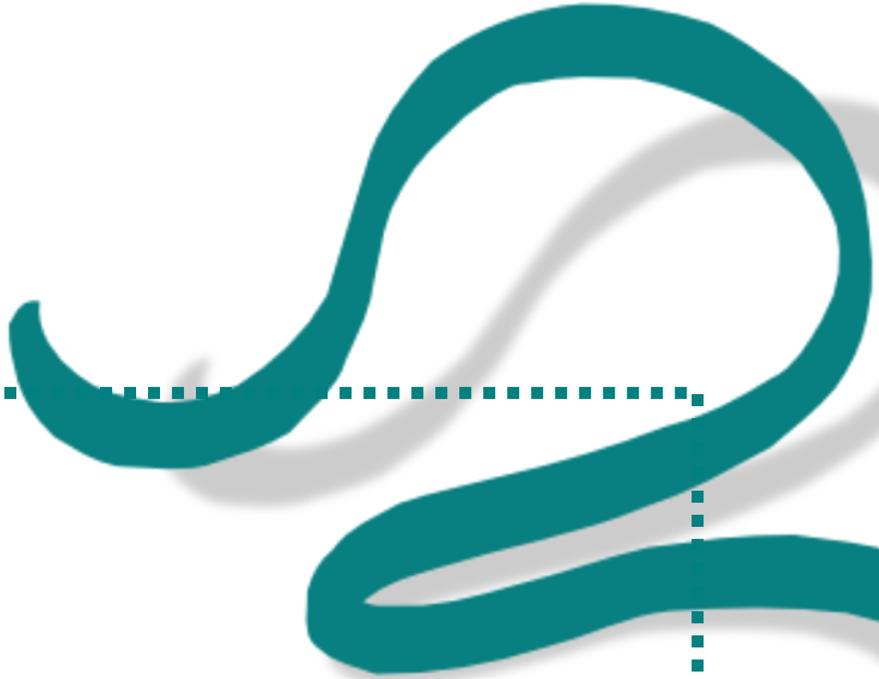
Dans ses orientations, le Schéma directeur visait la gestion économe de l'espace, notamment en préconisant la production d'habitat individuel plus économe de l'espace.

### Principales évolutions

Selon les types d'opérations réalisées, la densité de logement est très variable. Les « immeubles collectifs » autorisés depuis 2000 sont les plus économes en espace (60 logements/ha), permettant la construction de nombreux logements (55% des logements) sur des terrains restreints. A l'opposé, les « logements individuels purs » ont été très consommateurs d'espaces (57% de la surface totale des terrains), avec une taille moyenne des parcelles de 1100 m<sup>2</sup>. Cette moyenne cache des disparités importantes entre les communes : la taille moyenne des parcelles varie de 500 m<sup>2</sup> à 1500 voire 2000 m<sup>2</sup>, le rapport entre le nombre de logements et la taille des terrains passe ainsi de 5 à 15 logements à l'hectare. Les « opérations mixtes », c'est-à-dire comprenant des logements individuels et collectifs, ainsi que les constructions de logements « individuels groupés », permettent la même densité d'habitation : 24 logements à l'hectare. Elles témoignent des possibilités de construire sur des parcelles moyennes inférieures à 500 m<sup>2</sup>, selon des formes urbaines de type « maisons en bande ».

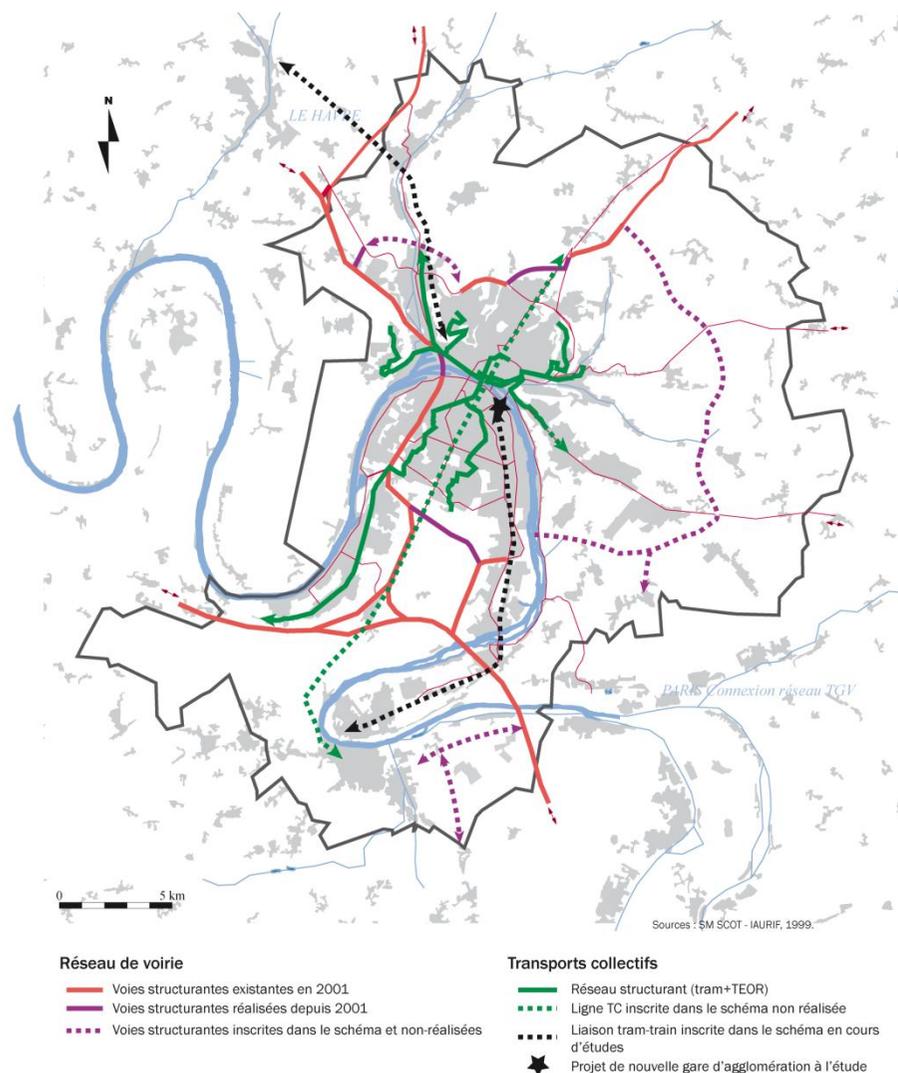
### Enjeux pour le futur SCOT

La maîtrise de l'étalement urbain et la gestion économe de l'espace nécessitent de développer et de partager des références communes sur la densité et les formes urbaines. Ces réflexions permettent de lutter contre la banalisation des paysages, le « copier-coller » des zones pavillonnaires dans les secteurs ruraux et périurbains. C'est aussi l'occasion de s'interroger sur la demande de logements d'un point de vue économique (revenus disponibles) et sociologique (modes de vie souhaités) et d'intégrer les problématiques de déplacements et de localisation des emplois, équipements et services.



## 5. L'amélioration de l'accessibilité

## L'état d'avancement des projets d'infrastructures de transport inscrits dans le Schéma Directeur



### Rappel des orientations du Schéma Directeur

La réalisation des infrastructures de rocade prévues dans le Schéma Directeur de l'agglomération Rouen-Elbeuf devait permettre, par la mise en cohérence de tronçons existants et de nouvelles infrastructures, de constituer un anneau assurant une continuité des circulations. En parallèle, les réseaux de transports en commun devaient poursuivre leur développement avec le prolongement des lignes TEOR, la création d'une ligne nord-sud du plateau nord au Madrillet passant par le centre de Rouen et la liaison périurbaine Barentin/Rouen/Elbeuf.

### Principales évolutions

De nouvelles infrastructures ont vu le jour : rocade de Bois-Guillaume en 2002, rocade sud et pont Flaubert en 2008. D'autres restent à réaliser : rocade Est pour laquelle un débat public a eu lieu en 2005, franchissement de la vallée du Cailly dont les études sont toujours en cours.

Des lignes TEOR ont été construites depuis 2001, reliant Canteleu, les Hauts de Rouen et la Vallée du Cailly au centre-ville de Rouen. Le prolongement vers le plateau Est n'a, pour sa part, pas été réalisé. Les études pour la liaison périurbaine de type tram-train ont été lancées en parallèle des études pour une nouvelle gare d'agglomération.

### Enjeux pour le futur SCOT

Le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) devra confirmer ou non l'engagement de l'Etat dans la construction du contournement est. La poursuite des études sur le tram-train devra permettre le choix d'un tracé entre l'est et l'ouest de la Rive gauche dans le cadre d'un schéma global des transports à long terme, intégrant les territoires périurbains alentours. La nouvelle gare, pensée comme un pôle multimodal majeur, impactera les choix de nouvelles lignes de transports en commun.

## L'évolution de la mobilité

Modes de déplacements	Nombre de déplacements		Evolution	
	CAR 1996	CAR 2007	1996-2007	1983-1996
Tous modes	1 299 302	1 384 217	+ 6,5 %	+ 35 %
Marche à pied	384 219	430 176	+ 12 %	+ 24,6 %
Vélo	9 597	14 965	+ 55,9 %	
2 roues motorisées	16 384	11 634	- 29 %	- 41,7 %
VP	761 157	766 737	+ 0,7%	+ 51,8%
TC	121 111	145 540	+ 20,2 %	+ 12,4%
Autres	6 833	15 259	+ 123,3%	ND

Modes de déplacements	Nombre de déplacements		Evolution
	CAEBS 1997	CAEBS 2007	1997-2007
Tous modes	185 635	193 895	+ 4,4 %
Marche à pied	52 701	52 828	+ 0,2 %
Vélo	3 264	1 943	-40,5 %
2 roues motorisées	1 685	2 671	+58,5 %
VP	115 667	124 899	+8 %
TC	10 959	9 679	-11,7%
Autres	1 359	1 873	+37,8%

### Rappel des orientations du Schéma Directeur

Le Schéma Directeur de Rouen-Elbeuf visait à gérer les déplacements pour améliorer le cadre de vie des centres urbains en modifiant le partage de voirie au profit des transports en commun et des modes doux.

### Principales évolutions

La croissance de la mobilité (nombre de déplacements moyen par personne et par jour) marque le pas dans l'agglomération au vu de la dernière enquête ménage-déplacement de 2007. La mobilité n'a augmenté que de 6,5% entre 1996 et 2007 alors qu'elle a évolué de 35% entre 1983 et 1996 dans l'agglomération de Rouen. La tendance est similaire pour l'agglomération d'Elbeuf.

L'utilisation de l'automobile se stabilise puisque le nombre de déplacements en voiture a stagné entre 1996 et 2007. La voiture reste néanmoins le mode de déplacement le plus utilisé (63 %) sur l'ensemble du territoire.

En parallèle, l'usage des transports en commun s'est développé (+20,2% entre 1996 et 2007) dans l'agglomération de Rouen, comme celui du vélo (17 000 déplacements quotidiens en 2007). En revanche, dans l'agglomération d'Elbeuf, l'usage des transports en commun a reculé en 10 ans, représentant moins de 10 000 déplacements quotidiens en 2007.

### Enjeux pour le futur SCOT

Pour répondre aux objectifs du Grenelle de l'environnement, la baisse du nombre de déplacements motorisés doit se poursuivre en faveur de modes non-polluants comme la marche ou le vélo. Cela implique de mieux penser le lien entre habitats, emplois, services et équipements pour limiter les déplacements automobiles contraints.

## L'évolution de la part modale des déplacements

Modes de déplacements	Parts modales CAR		Parts modales CAEBS	
	1996	2007	1997	2007
Marche	29,6 %	31,1 %	28,1 %	27,2 %
VP	58,6 %	55,4 %	61,6 %	64,4 %
TC	9,3 %	10,5 %	5,8 %	5 %
Vélo	0,7 %	1,1 %	1,7 %	1 %
Autres modes	1,8 %	1,9 %	1,6 %	2,3 %

### Rappel des orientations du Schéma Directeur

Les modes de déplacements non polluants, la marche à pied et le vélo, sont à ancrer sur le long terme. Pour des déplacements courts et de moyennes distances, ils constituent une véritable alternative aux modes motorisés. Pour cela, le Schéma Directeur proposait de réaliser progressivement un réseau maillé pour les déplacements piétons et cyclistes, indissociablement du réseau de transports en commun. Il s'agit de créer des itinéraires doux à travers l'agglomération qui garantissent des cheminements agréables, sécurisés et limitent les effets de coupure. Ce réseau de liaisons douces s'appuyait sur la Trame verte et bleue et la Ceinture verte d'agglomération.

### Principales évolutions

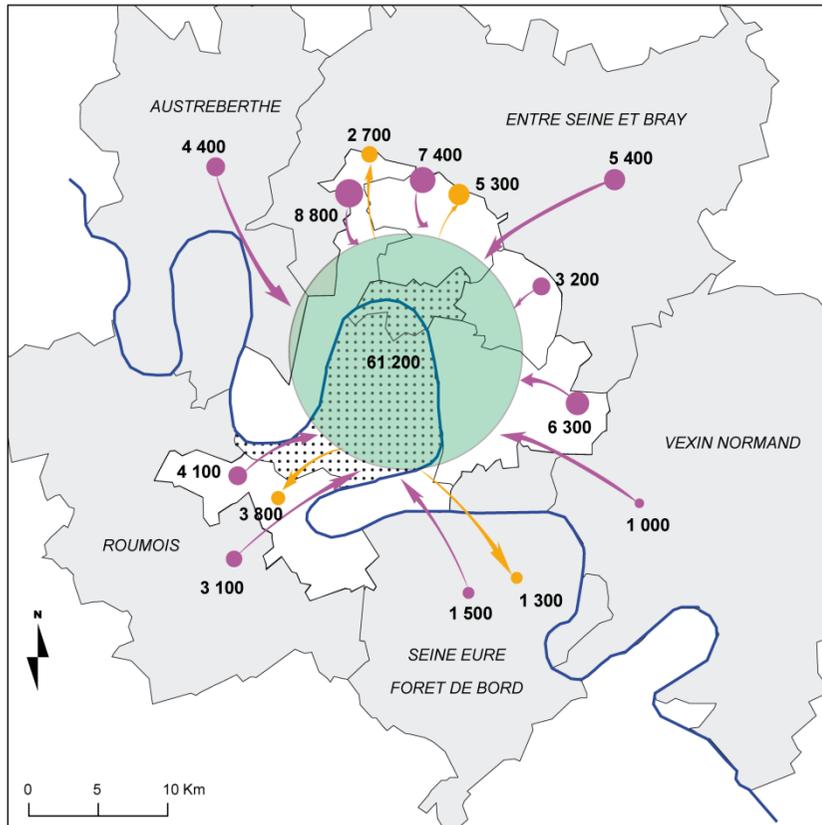
La part modale de la marche a évolué favorablement depuis 1996 dans l'agglomération de Rouen et la part modale de la voiture a perdu plus de 3 points en 10 ans. L'évolution est différente sur l'agglomération elbeuvienne où la voiture a gagné près de 3 points de part modale. L'évolution de la part modale du vélo est significative, même si elle représente un faible nombre de déplacements. Cette évolution est d'autant plus remarquable que le plan agglo-vélo n'a permis de réaliser qu'une centaine de kilomètres de réseau.

Des efforts ont été faits pour développer la trame verte et bleue, notamment en Rive gauche où le Syndicat mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf avait conduit des études pour préciser cette notion. Néanmoins, cette trame verte reste encore trop souvent conçue à l'échelle communale.

### Enjeux pour le futur SCOT

Les objectifs de réduction des gaz à effet de serre, qui font des modes doux des moyens de déplacements à privilégier, doit permettre de renforcer les efforts pour valoriser ces modes.

## Les déplacements domicile-travail



Syndicat mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf - ML - octobre 2009. Rv.06.09

Sources : INSEE@DADS 2004 - GEOFLA IGN®

-  "Pôle" Rouen et Rive-Gauche (126 000 emplois)
  -  Actifs résidant et travaillant dans "le pôle" (61 200 flux)
  -  Lieu de résidence des actifs travaillant dans "le pôle" (45 200 flux)
  -  Lieu de travail des actifs résidant dans "le pôle" (13 100 flux)
- Les flux inférieurs à 600 déplacements ne sont pas représentés

### Rappel des orientations du Schéma Directeur

L'objectif du Schéma Directeur était de concevoir un réseau d'infrastructures de déplacements au service de la qualité de vie des habitants. Pour cela il fallait permettre l'allègement des circulations urbaines, ainsi que le développement du réseau de transports collectifs et des circulations douces (vélos, cycles).

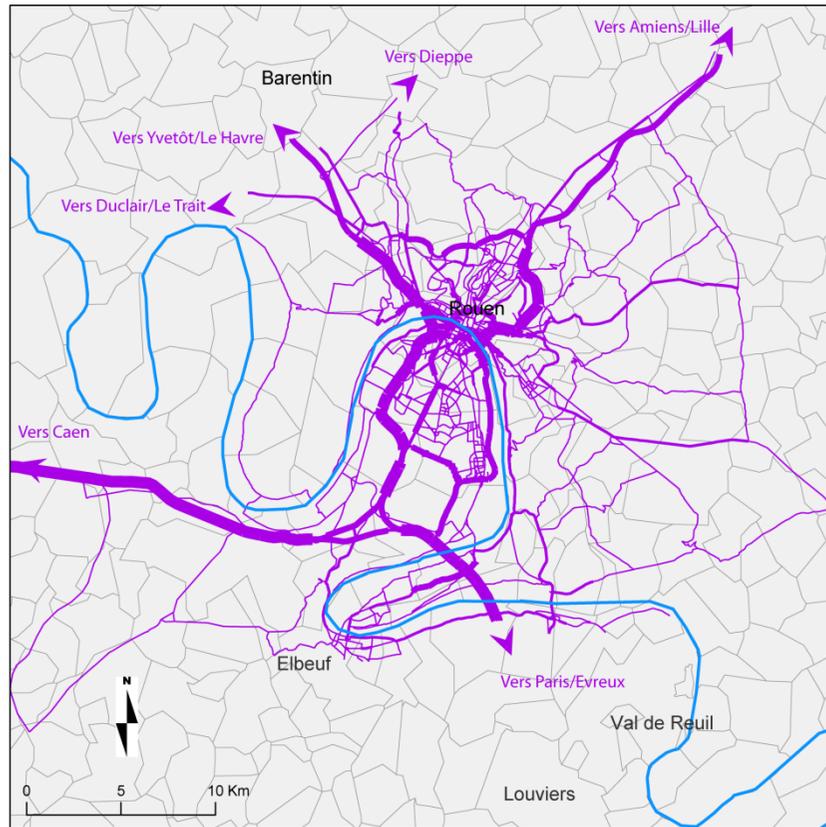
### Principales évolutions

Les déplacements domicile-travail montrent le poids prépondérant (51%) des flux à l'intérieur des pôles d'emplois majeurs de Rouen et de la Rive gauche. Les actifs habitant en dehors de ces deux pôles d'emplois et qui viennent y travailler représentent 38% de ces déplacements. Il s'agit à la fois de secteurs urbains (vallée du Cailly, plateau Nord, Elbeuf, Louviers / Val-de-Reuil) où il existe des échanges d'actifs dans les deux sens, et des secteurs périurbains (Austreberthe, Entre Seine et Bray et Roumois principalement, puis Vexin Normand) dont la fonction principale est résidentielle (11% des déplacements).

### Enjeux pour le futur SCOT

La gestion des déplacements quotidiens entre le domicile et le lieu de travail dans les zones très urbaines, doit privilégier l'échelle de la proximité (transports en commun, circulations douces). La gestion des flux à l'échelle de l'agglomération, c'est-à-dire entre les différents pôles d'emplois est un enjeu majeur de la nouvelle agglomération. Enfin, l'organisation des déplacements à partir des secteurs périurbains doit être pensée dans une logique de polarisation. De façon générale, des équilibres sont à rechercher entre les emplois et l'habitat à l'échelle de secteurs géographiques, des bassins de vie.

## Le trafic routier en 2008



Nombre de véhicules par jour



### Rappel des orientations du Schéma Directeur

La gestion des déplacements dans le Schéma Directeur devait permettre d'améliorer le cadre de vie des zones centrales, en déviant notamment les trafics de transit par l'anneau de contournement et en requalifiant les pénétrantes en voies urbaines.

### Principales évolutions

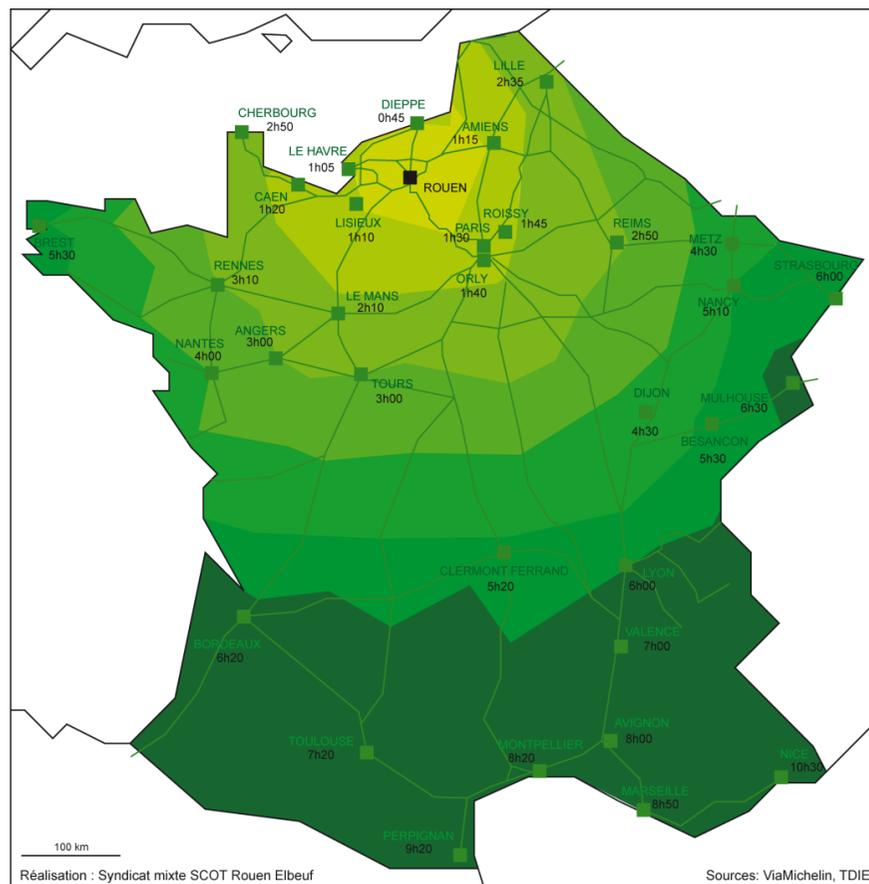
La réalisation partielle de l'anneau de contournement a peu permis de dé-saturer le réseau routier central. En effet, l'essentiel du trafic routier traverse le centre-ville de Rouen où certaines voiries supportent plus de 80 000 véhicules/jour. Certains axes sont en outre très fréquentés par les poids lourds (plus de 5000 poids lourds par jour sur le Pont Mathilde). Des avancées ont permis d'organiser le trafic de marchandises sur les quais de Seine à Rouen avec l'organisation d'itinéraires de circulation sur les quais bas. La mise en place du poste de contrôle et de régulation du trafic à Rouen a permis de fluidifier le trafic et de diminuer les temps de parcours à Rouen, ce qui contribue en partie, à la limitation de la pollution de l'air. La pollution sonore est importante et trouvera sa traduction sur la carte du bruit en cours de réalisation.

### Enjeux pour le futur SCOT

La diminution du trafic routier reste un enjeu important du futur SCoT. La gestion des flux de transit et des flux de marchandises devra être pensée avec ou sans la finalisation de l'anneau pour ne pas compromettre la qualité de vie dans les espaces centraux.



## La desserte routière du territoire



### Rappel des orientations du Schéma Directeur

Le Schéma Directeur cherchait à affirmer la position de Rouen comme pôle économique régional d'importance nationale et internationale, ce qui supposait un niveau de desserte autoroutière performant. En corollaire, le Schéma Directeur affirmait la nécessité de protéger l'agglomération des trafics de transit régionaux, nationaux et internationaux.

L'agglomération bénéficiait déjà en 2001 d'une bonne accessibilité autoroutière du fait de sa position stratégique à un nœud du schéma autoroutier national. Cette accessibilité devait être améliorée au nord par le bouclage de l'A29 et la continuité de l'A150 et de l'A151, au sud par le prolongement de l'A28 vers Alençon et l'aménagement de la RN154 à deux fois deux voies vers Chartres, Orléans et Sens (contournement sud de l'agglomération parisienne).

### Principales évolutions

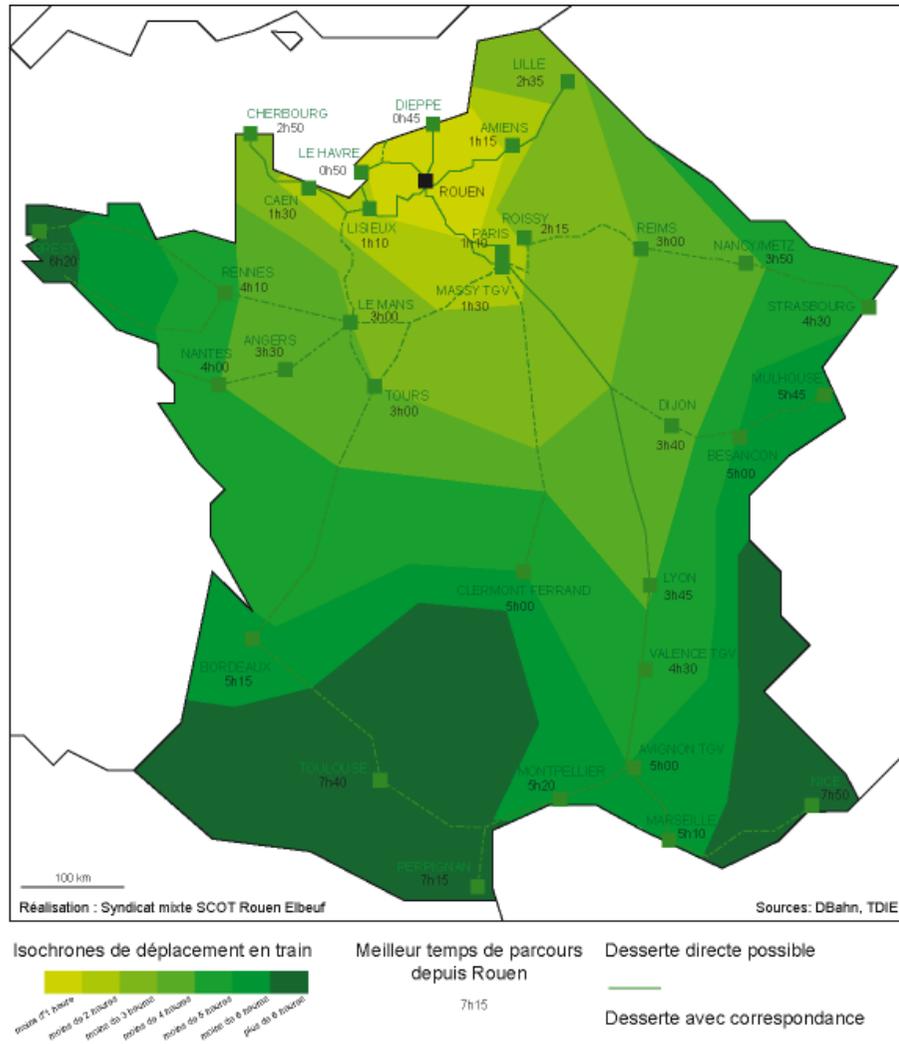
L'ouverture de l'A28 vers le Mans et Tours a amélioré notablement les temps de parcours en voiture de l'agglomération rouennaise vers l'ouest de la France. L'accès aux régions du nord de la France, de l'Île de France, de l'ouest et du centre est aisé par le réseau autoroutier et performant en termes de vitesse par rapport au réseau ferroviaire.

L'agglomération rouennaise est au cœur d'un réseau autoroutier important qui reste inachevé cependant. La liaison entre l'A28 et A13 n'étant pas réalisée, le trafic de transit doit traverser le cœur de l'agglomération.

### Enjeux pour le futur SCOT

La gestion des flux de transit reste à organiser. Si les trafics sont relativement faibles (3000 PL/jour autour de Rouen, soit 18 % du trafic PL autour de Rouen), ils continuent de se développer et concernent essentiellement des poids lourds qui doivent traverser le centre de l'agglomération et contribuent ainsi à la saturation des axes et à l'aggravation de la pollution de l'air.

## La desserte ferroviaire du territoire



### Rappel des orientations du Schéma Directeur

Le Schéma Directeur avait fait le constat du déficit de la desserte ferroviaire de l'agglomération pour le transport de voyageurs et des marchandises. Il inscrivait néanmoins plusieurs études comme la liaison entre Barentin, Rouen et Elbeuf, la liaison ferrée rapide avec l'Île de France et la nécessité d'un véritable transfert modal du fret vers le ferroviaire et le fluvial.

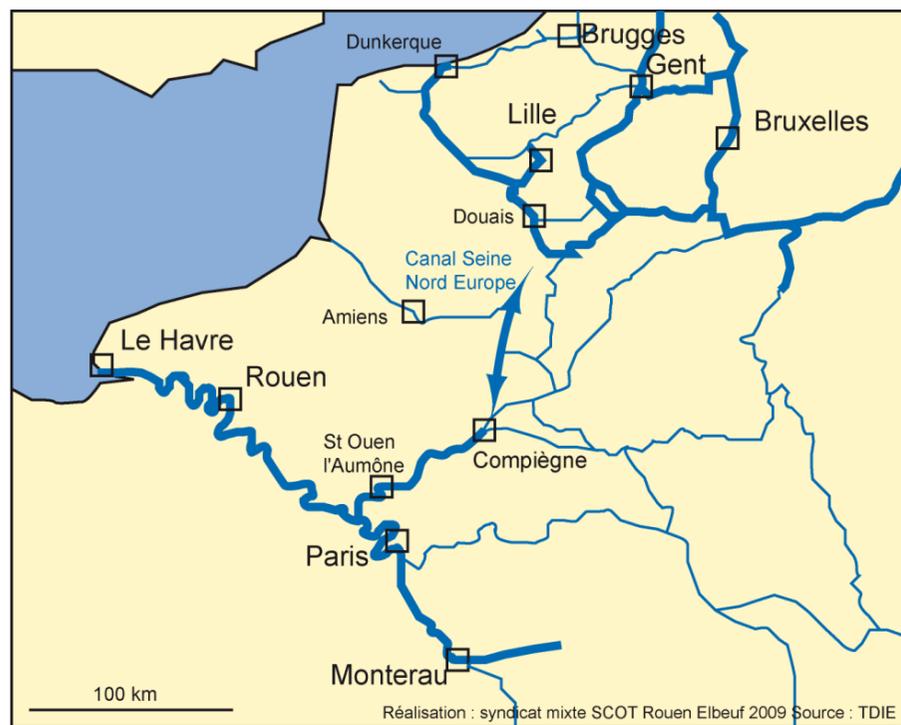
### Principales évolutions

Des études pour la valorisation du réseau ferré d'agglomération ont été menées dans le cadre d'une réflexion partenariale depuis 2003 sous maîtrise d'ouvrage de la Région et du Syndicat mixte pour le SCOT. En 2005, la première phase d'études a permis de retenir le site de la gare Saint-Sever comme meilleur site potentiel pour l'accueil de la nouvelle gare d'agglomération, accompagnée d'un nouveau franchissement de la Seine (tunnel), d'une liaison périurbaine Barentin/Rouen/Elbeuf et d'aménagements ferroviaires. Depuis 2006, une phase de pré-études fonctionnelles et de concertation s'est engagée, permettant d'asseoir la faisabilité du projet dans ses différentes composantes avant les études d'avant-projet. La mise en service de deux liaisons TGV vers le sud-est et l'est de la France a permis des accès directs vers la province et l'aéroport de Roissy sans changement à Paris. Il existe néanmoins peu de liaisons ferroviaires interrégionales directes, ce qui nuit particulièrement à la desserte de l'ouest de la France.

### Enjeux pour le futur SCOT

La décision d'une desserte à grande vitesse de la Normandie devrait permettre de diminuer les temps de parcours à partir de Rouen. Elle ne devra pas être exclusive de décisions visant à améliorer la desserte fret. En outre, les études pour la réouverture de la voie ferrée entre Rouen et Evreux pourraient conduire à une amélioration significative des liaisons entre les deux préfectures de département de Haute-Normandie.

## L'inscription du territoire dans le réseau fluvial européen



-  Voies navigables gabarit 1500 t. et +
-  Voies navigables gabarit inférieur à 650 t.
-  Canal grand gabarit (jusqu'à 4 400 t.)

### Rappel des orientations du Schéma Directeur

L'agglomération de Rouen-Elbeuf a tiré son développement de sa place de choix sur la Seine entre Paris et l'estuaire. Le port comme la voie fluviale sont des atouts de l'agglomération à valoriser, notamment pour les zones industrialo-portuaires des bords de Seine. Aussi le Schéma Directeur préconisait-il de développer le transport fluvial.

### Principales évolutions

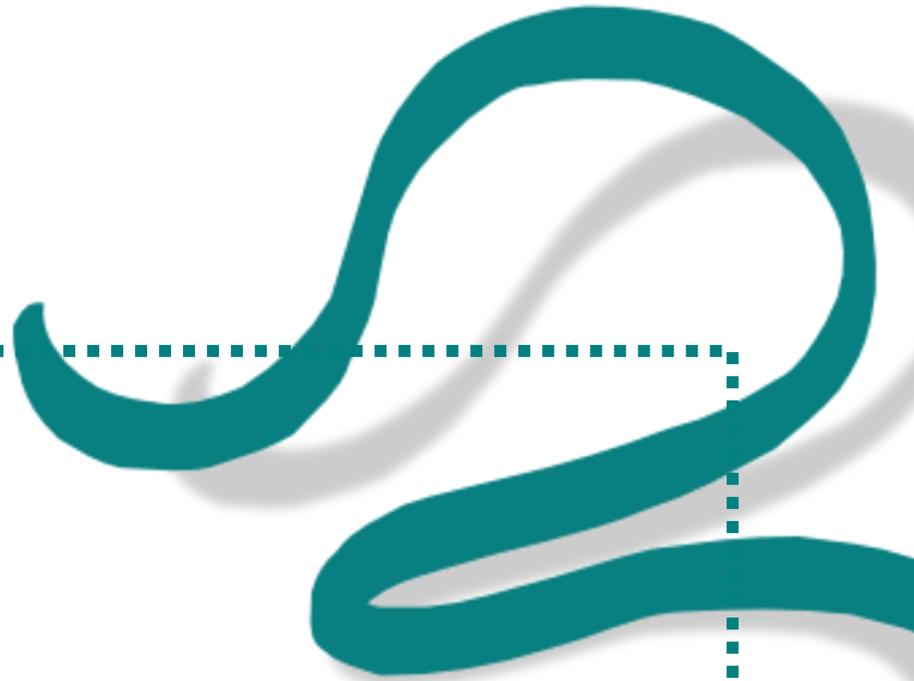
De 1997 à 2007, le transport de marchandises par voie fluviale a augmenté de 40% en France, soit une moyenne annuelle de 4% ; c'est le mode de transport de marchandises qui a le plus progressé. Sur la Seine, 145 000 conteneurs ont été transportés en 2006 contre 30 000 en l'an 2000.

La construction du canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe a été lancée. Il reliera le grand bassin parisien au Nord Pas-de-Calais, et au-delà, aux 20 000 km du réseau fluvial européen à grand gabarit. Le début des travaux est prévu en 2011 pour une mise en service en 2015.

### Enjeux pour le futur SCOT

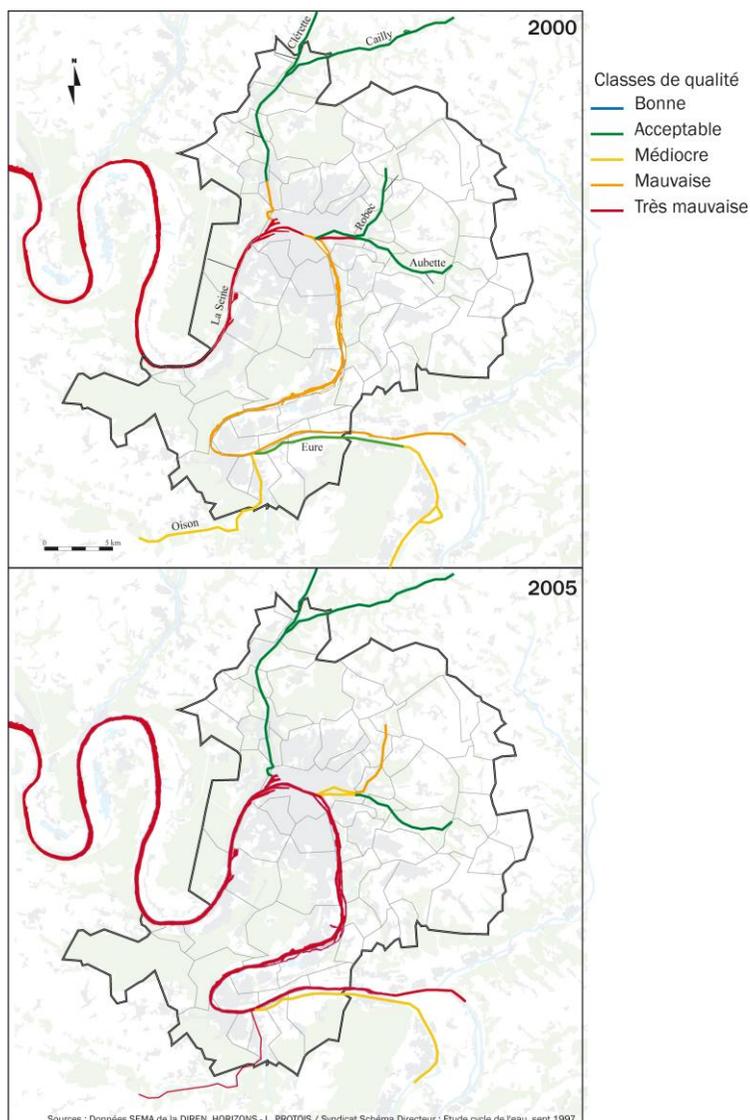
La voie fluviale est le mode de transport le plus économique, propre, fiable (temps garanti) et sûr (très peu d'accident) pour les marchandises. Le réseau de transport fluvial, en particulier les voies à grand gabarit, dispose d'atouts indéniables pour constituer une réelle alternative au mode routier sur des corridors particulièrement encombrés, tel que l'axe Paris-Rouen-Le Havre.

Le mode fluvial doit contribuer à remplir l'objectif fixé par le Grenelle de l'environnement : report de fret de 25 % vers des modes non-routiers à l'horizon 2020.



## 6. L'amélioration de l'environnement

## L'évolution de la qualité de l'eau



### Rappel des orientations du Schéma Directeur

L'eau est l'élément qui marque fortement le site de l'agglomération de Rouen avec la Seine, ses méandres et les vallées affluentes de l'Aubette, du Robec et du Cailly. Les rivières, qui ont été le socle du développement du territoire, ont aussi payé un fort tribut : artificialisation des berges, pollution de l'eau et des nappes alluviales.

Aussi, le Schéma Directeur imposait la prise en compte du cycle de l'eau dans une stratégie globale d'aménagement.

### Principales évolutions

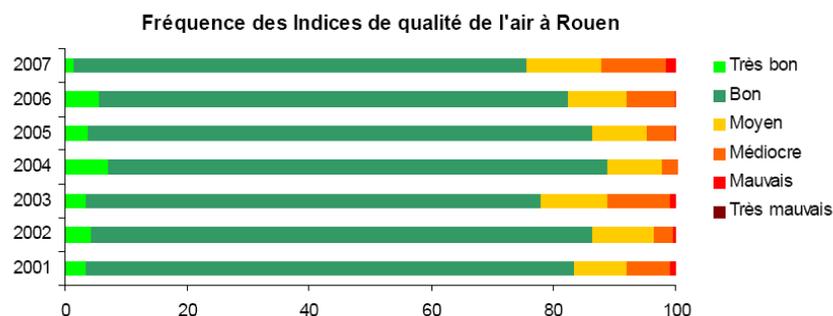
La qualité de l'eau s'est peu améliorée depuis 2001. Les concentrations en nitrate d'un certain nombre de captages d'eau potable ont même tendance à augmenter très légèrement. Les concentrations en pesticides, moins préoccupantes que dans d'autres parties de la Région, suivent néanmoins la même tendance. La concentration en métaux lourds de la Seine s'est peu améliorée car ils restent stockés dans les sédiments. Enfin, si plus de poissons peuplent la Seine ces dernières années, leur état sanitaire est préoccupant et certaines anomalies ont pu être observées (hermaphrodisme, tumeurs, malformations, stérilité) sous l'action probable de très faibles concentrations en substances chimiques d'origine pharmaceutique.

Aussi, le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine-Normandie, compte tenu de l'état écologique et chimique des rivières et du fleuve et de leur degré d'artificialisation, n'a pu assigner d'objectifs de « bon état » des masses d'eau d'ici 2015, comme le souhaite la directive cadre sur l'eau de 2000.

### Enjeux pour le futur SCOT

L'amélioration de la qualité de l'eau en quantité et en qualité est un enjeu essentiel pour le développement du territoire. La révision du SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) du Cailly, de l'Aubette et du Robec est une occasion pour mieux protéger et/ou restaurer la ressource.

## L'évolution de la qualité de l'air



Source : Air Normand

NOTA : en 2007, le calcul de l'indice ATMO a été modifié pour prendre en compte les particules fines dans l'atmosphère. Les indices en 2007 sont ainsi moins bons qu'en 2006 du fait de ce changement de norme.

### Rappel des orientations du Schéma Directeur

Un des objectifs importants du Schéma Directeur était d'offrir un environnement de qualité pour tous. La pollution de l'air de l'agglomération a longtemps stigmatisé le territoire, en même temps qu'elle limitait l'espérance de vie des habitants.

Pour améliorer la qualité de l'air, le Schéma directeur comptait sur le respect des normes européennes et nationales en matière d'émission de polluants par les industriels, mais aussi par une maîtrise des déplacements routiers, principales sources de pollutions de l'air.

### Principales évolutions

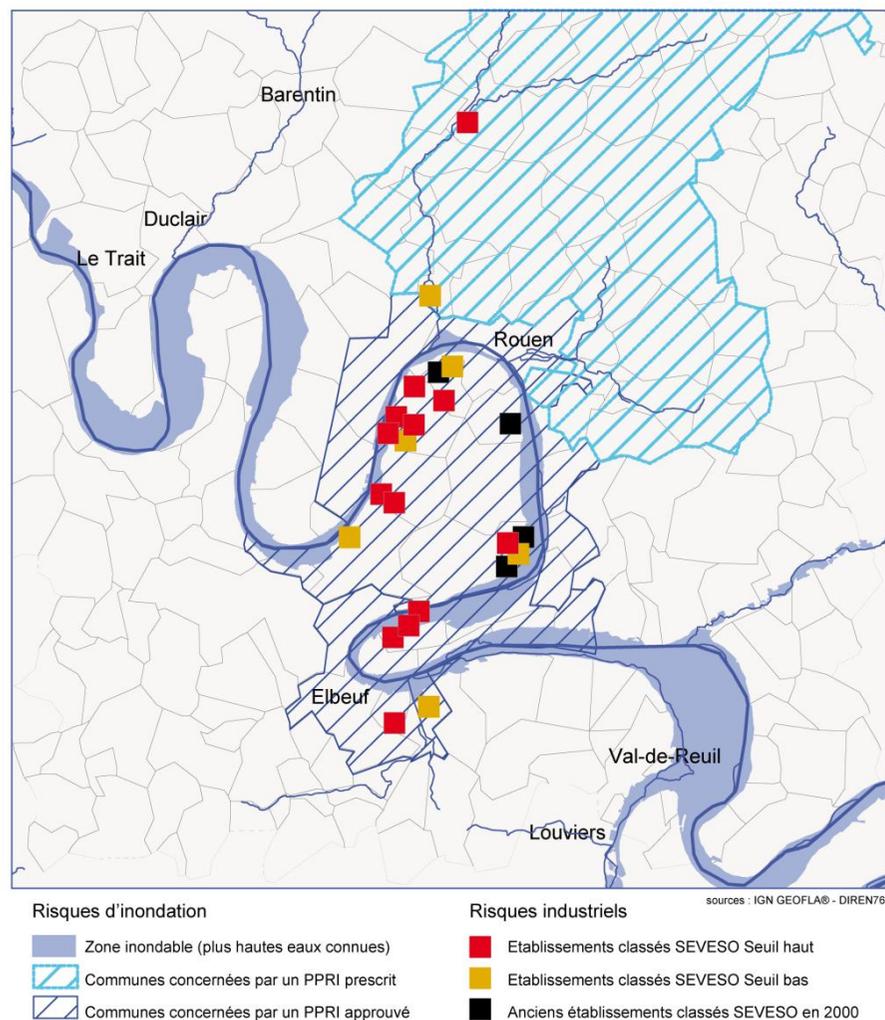
En 2009, Air Normand a relevé pour la première fois une baisse de la pollution au dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) – polluant marqueur des rejets industriels – et le respect des normes européennes !

Certains polluants restent néanmoins à des seuils préoccupants : particules fines d'origines diverses et dioxyde d'azote dont l'origine principale reste le trafic automobile.

### Enjeux pour le futur SCOT

La qualité de l'air respiré est un enjeu de santé public important. Aujourd'hui, en plus de la prise en compte des polluants atmosphériques qui ont un impact sur la santé humaine et l'environnement, les rejets de gaz à effet de serre (GES, principalement le CO<sub>2</sub>) doivent être pris en compte. L'action publique pour limiter la pollution atmosphérique et les GES doit aujourd'hui chercher la limitation des déplacements automobiles et l'adaptation des bâtiments, actions plus complexes que le contrôle des rejets des industriels sur lequel les efforts ont été portés, avec succès, au cours des décennies précédentes.

## Les risques technologiques et naturels



### Rappel des orientations du Schéma Directeur

Le territoire de l'agglomération est soumis à de nombreux risques. Les inondations par débordement de la Seine ou par ruissellement et les risques industriels sont ceux qui menacent le plus les vies et les biens des habitants. Aussi la prévention des risques naturels et le contrôle des risques technologiques étaient-ils des priorités du Schéma Directeur pour garantir un cadre de vie de qualité.

### Principales évolutions

La connaissance du risque d'inondation en Seine a été approfondie : deux Plans de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) ont été approuvés par l'Etat depuis 2001 : un sur la boucle d'Elbeuf, l'autre sur le méandre de Rouen. L'Etat a récemment prescrit un périmètre d'étude de PPRI sur les bassins versants du Cailly, de l'Aubette et du Robec afin de prévenir non seulement des risques d'inondation par débordement de rivière mais aussi par ruissellement. De nombreuses communes subissent régulièrement de graves inondations.

En parallèle, les risques technologiques ont diminué depuis 2001 : il existait 23 établissements à risques technologiques, il n'y en a plus que 19 aujourd'hui et nombreux sont les sites déclassés du seuil haut de la directive SEVESO au seuil bas. L'Etat a en outre prescrit des Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT), notamment sur la partie ouest de la rive gauche de la Seine pour mieux préserver les populations (les PPRT ont été créés après la catastrophe d'AZF à Toulouse).

### Enjeux pour le futur SCOT

La gestion et la prévention des risques restent un enjeu majeur du territoire. La connaissance des risques reste à améliorer (débordement de la nappe alluviale de la Seine par exemple) et à envisager dans le contexte du changement climatique. En outre, la mise en place d'outil de gestion des risques doit faire l'objet d'une large concertation.

## ANNEXES

### Quelques données sur les communes de la CREA

Commune	Population municipale en 2007	Population sans double compte en 1999	Population sans double compte en 1990	Taux moyen d'évolution annuelle de la population entre 1999 et 2007 (en %)	Taux moyen d'évolution annuelle de la population entre 1990 et 1999 (en %)	Nombre de logements en 2006	Nombre de logements en 1999	Nombre de ménages en 2006	Nombre de ménages en 1999	Nombre d'emplois au lieu de travail en 2006	Nombre d'emplois au lieu de travail en 1999	Population active en 2006	Population active en 1999
Amfreville-la-Mi-Voie	3 042	2 876	2 556	0,7%	1,4%	1 273	1 156	1 216	1 123	593	614	1 485	1 364
Anneville-Ambourville	1 166	946	986	2,9%	-0,5%	490	381	422	340	273	233	539	446
Bardouville	625	577	576	1,0%	0,0%	241	225	227	212	83	83	290	261
Belbeuf	2 075	2032	1 696	0,3%	2,2%	802	722	770	691	915	787	996	955
Berville-sur-Seine	550	552	478	0,0%	1,7%	215	204	200	196	77	65	260	269
Bihorel	8 461	9053	9 358	-0,8%	-0,4%	4 025	4 020	3 843	3 843	2 096	2 082	3 756	4 019
Bois-Guillaume	13 070	11 972	10 159	1,1%	2,0%	5 746	5 200	5 474	4 861	8 754	6 795	5 668	5 051
Bonsecours	6 836	6 854	6 898	0,0%	-0,1%	3 182	2 926	3 048	2 796	1 001	1 005	3 178	3 099
Boos	3 096	2 870	2 487	1,0%	1,7%	1 102	961	1 085	928	993	930	1 574	1 380
Canteleu	14430	15 428	16 090	-0,8%	-0,5%	6 271	6 180	5 957	5 913	4 328	4 048	6 480	7 077
Caudebec-lès-Elbeuf	9 640	9 902	9 902	-0,3%	0,0%	4 530	4 256	4 174	4 024	2 725	2 759	4 408	4 305
Cléon	5 701	6 032	5 870	-0,7%	0,3%	2 277	2 195	2 114	2 001	7 591	6 516	2 427	2 639
Darnétal	9 429	9 223	9 779	0,3%	-0,6%	4 296	4 023	4 044	3 719	3 451	3 032	4 337	4 183
Déville-lès-Rouen	10 413	10 441	10 521	0,0%	-0,1%	5 014	4 837	4 718	4 552	3 988	4 504	4 895	5 063
Duclair	4 094	4 163	3 822	-0,2%	1,0%	1 844	1 730	1 744	1 643	1 180	1 193	1 865	1 911
Elbeuf	16 975	16 678	16 604	0,2%	0,0%	8 934	8 036	7 744	7 141	6 829	6 786	7 802	7 560
Épinay-sur-Duclair	5 00	386	322	3,7%	2,2%	180	135	172	131	32	43	250	192
Fontaine-sous-Préaux	559	464	474	2,6%	-0,2%	191	167	190	156	47	51	284	226
Franqueville-Saint-Pierre	5 483	5 095	4 230	1,0%	2,3%	1 990	1 780	1 947	1 729	2 109	1 672	2 522	2 301
Freuseuse	936	951	1 033	-0,2%	-0,9%	420	408	397	380	94	73	408	477
Gouy	819	796	644	0,4%	2,6%	281	260	267	249	52	82	362	348
Grand-Couronne	9 492	9 436	9 792	0,1%	-0,4%	3 859	3 713	3 712	3 517	4 240	4 363	4 122	4 107
Hautot-sur-Seine	352	352	360	0,0%	-0,2%	149	143	136	128	28	38	171	174
Hénouville	1 243	1 212	1 088	0,3%	1,3%	470	421	453	405	68	82	648	609
Houppesville	2 396	2 400	2 378	0,0%	0,1%	925	864	898	836	265	255	1 180	1 159

Commune	Population municipale en 2007	Population sans double compte en 1999	Population sans double compte en 1990	Taux moyen d'évolution annuelle de la population entre 1999 et 2007 (en %)	Taux moyen d'évolution annuelle de la population entre 1990 et 1999 (en %)	Nombre de logements en 2006	Nombre de logements en 1999	Nombre de ménages en 2006	Nombre de ménages en 1999	Nombre d'emplois au lieu de travail en 2006	Nombre d'emplois au lieu de travail en 1999	Population active en 2006	Population active en 1999
Isneauville	2 439	2 331	2 210	0,6%	0,6%	883	821	862	790	1 121	746	1 111	1067
Jumièges	1 715	1 716	1 641	0,0%	0,5%	776	698	696	649	275	270	831	798
La Bouille	805	792	862	0,2%	-0,9%	384	371	354	339	116	127	451	424
La Londe	2 222	2 007	1 900	1,3%	0,6%	882	781	847	747	227	185	971	901
La Neuville-Chant-d'Oisel	1 918	1 758	1 691	1,1%	0,4%	698	623	663	599	163	173	910	835
Le Grand-Quevilly	26 162	26 688	27 658	-0,2%	-0,4%	12 259	11 887	12 103	11 569	10 237	9 028	12 178	12 522
Le Houleme	4 110	4 396	4 349	-0,8%	0,1%	1 801	1 715	1 741	1 648	989	1 004	1 983	2 044
Le Mesnil-Esnard	6 692	6 488	6 092	0,4%	0,7%	2 788	2 549	2 690	2 452	1 938	1 603	2 888	2 776
Le Mesnil-sous-Jumièges	619	550	571	1,6%	-0,4%	263	230	249	211	67	79	327	272
Le Petit-Quevilly	21 970	22 329	22 600	-0,2%	-0,1%	9 894	9 704	9 407	8 858	8 412	7 962	10 806	10 415
Le Trait	5 186	5 389	5 485	-0,5%	-0,2%	2 303	2 222	2 189	2 140	3 159	2 573	2 208	2 232
Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen	1 216	1 176	954	0,4%	2,6%	439	398	430	386	177	91	631	637
Malaunay	5 906	6 027	5 784	-0,3%	0,5%	2 339	2 212	2 275	2 142	1 291	1 218	2 860	2 927
Maromme	11 819	12 408	12 744	-0,6%	-0,3%	5 543	5 506	5 355	5 250	4 552	4 321	5 477	5 788
Montmain	1 335	1 415	1 048	-0,7%	3,9%	459	445	453	438	92	103	700	689
Mont-Saint-Aignan	20 207	21 265	19 961	-0,6%	0,7%	9 245	9 100	8 789	8 590	12 137	10 799	8 057	7 847
Moulineaux	880	890	792	-0,1%	1,4%	381	342	349	329	293	219	467	434
Notre-Dame-de-Bondeville	7 186	7 652	7 584	-0,8%	0,1%	2 965	2 913	2 870	2 797	2 011	1 782	3 598	3 566
Oissel	11 574	11 051	11 444	0,6%	-0,4%	4 613	4 439	4 349	4 171	3 672	3 331	5 271	4 817
Orival	955	1 071	1 004	-1,4%	0,7%	424	412	390	387	78	65	513	503
Petit-Couronne	9 057	8 618	8 122	0,6%	0,7%	3 591	3 256	3 454	3 132	3 298	3 135	4 225	3 998
Quevillon	613	533	523	1,9%	0,2%	228	196	219	187	92	89	287	240
Quévreville-la-Poterie	928	988	1 044	-0,8%	-0,6%	343	344	337	336	69	45	504	516
Roncherolles-sur-le-Vivier	1 103	1 091	1 069	0,1%	0,2%	426	393	405	375	141	104	551	572
Rouen	108 569	106 560	102 723	0,2%	0,4%	65 632	61 702	58 324	54 133	81 446	75 674	52 267	49 649
Sahurs	1 320	1 119	1 008	2,2%	1,2%	495	433	470	400	182	166	622	507
Saint-Aubin-Celloville	963	1 018	990	-0,7%	0,3%	333	329	326	322	50	76	508	495
Saint-Aubin-Épinay	951	949	917	0,0%	0,4%	341	318	331	304	134	168	502	464
Saint-Aubin-lès-Elbeuf	8 097	8 292	8 671	-0,3%	-0,5%	3 641	3 574	3 433	3 355	3 382	3 668	3 577	3 667

Commune	Population municipale en 2007	Population sans double compte en 1999	Population sans double compte en 1990	Taux moyen d'évolution annuelle de la population entre 1999 et 2007 (en %)	Taux moyen d'évolution annuelle de la population entre 1990 et 1999 (en %)	Nombre de logements en 2006	Nombre de logements en 1999	Nombre de ménages en 2006	Nombre de ménages en 1999	Nombre d'emplois au lieu de travail en 2006	Nombre d'emplois au lieu de travail en 1999	Population active en 2006	Population active en 1999
Sainte-Marguerite-sur-Duclair	1 641	1 519	1 425	1,0%	0,7%	615	550	589	521	127	106	816	733
Saint-Étienne-du-Rouvray	27 616	29 090	30 731	-0,6%	-0,6%	11 223	11 467	10 595	10 459	14 089	12 257	11 159	11 937
Saint-Jacques-sur-Darnétal	2 576	2 493	2 407	0,4%	0,4%	988	874	945	837	600	520	1 156	1 196
Saint-Léger-du-Bourg-Denis	3 263	3 229	2 772	0,1%	1,8%	1 292	1 240	1 252	1 198	645	692	1 548	1 501
Saint-Martin-de-Boscherville	1 446	1 505	1 551	-0,5%	-0,3%	623	596	587	560	226	222	633	702
Saint-Martin-du-Vivier	1 784	1 486	1 445	2,5%	0,3%	654	548	639	525	163	144	798	664
Saint-Paër	1 200	1 326	1 265	-1,2%	0,5%	474	488	453	467	100	122	624	660
Saint-Pierre-de-Manneville	718	775	728	-0,9%	0,7%	293	282	271	265	108	100	374	391
Saint-Pierre-de-Varengeville	2 251	2 273	2 143	-0,1%	0,7%	891	828	867	814	862	544	1 110	1 137
Saint-Pierre-lès-Elbeuf	8 332	8 414	8 411	-0,1%	0,0%	3 529	3 386	3 429	3 242	2 201	2 040	3 832	3 864
Notteville-lès-Rouen	30 392	29 549	29 544	0,4%	0,0%	14 008	13 068	13 357	12 426	11 825	12 109	13 817	12 905
Notteville-sous-le-Val	726	580	524	3,1%	1,2%	232	222	223	210	112	96	338	281
Tourville-la-Rivière	2 287	2 277	1 886	0,1%	2,3%	907	852	889	830	2 607	2 137	1 078	1 079
Val-de-la-Haye	746	789	805	-0,7%	-0,2%	305	289	290	274	96	107	367	379
Yainville	1 105	1 181	1 135	-0,8%	0,5%	457	459	434	431	863	976	515	546
Ymare	1 114	1 040	950	0,9%	1,1%	386	351	376	339	423	459	577	542
Yville-sur-Seine	434	433	414	0,0%	0,5%	186	167	163	146	55	48	214	192