



# OSCAR

## 2014

*Observatoire des déplacements sur Rouen - Elbeuf - Austreberthe*



Parution Octobre 2015



Direction territoriale Normandie-Centre



# OSCAR



## quelques mots

OSCAR est un outil d'observation et de suivi des déplacements sur le territoire de l'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe devenue Métropole Rouen Normandie depuis le 1<sup>er</sup> Janvier 2015. Les différents points abordés (circulation, accidentologie, transports collectifs, vélo...) permettent de mieux appréhender et maîtriser la situation en termes de mobilité.

Cette 21<sup>ème</sup> édition d'OSCAR est encore marquée comme les deux précédentes par l'effet de la fermeture du Pont Mathilde, conséquence de l'accident provoqué par un transport d'hydrocarbures en octobre 2012. Le pont a été réouvert à la circulation le 26 août 2014. Ce bilan 2014 est donc composé de deux périodes distinctes notamment en termes d'offre de déplacement.

L'édition 2013 présentait une analyse fine de l'incidence sur les déplacements de cet événement, en particulier sur les traversées de Seine. Il était donc intéressant de suivre si les modifications observées (report modal, baisse de la mobilité...) se sont confirmées durant la première partie de l'année 2014 et quelle a ensuite été la tendance avec la réouverture du pont. Pour cette édition, seule la question des trafics routiers est traitée. Une étude plus globale, intégrant les différents modes, sera produite pour OSCAR 2015 avec un recul de plus d'un an après la remise en service.

L'année 2014 a vu l'arrivée de 5 lignes de bus structurantes FAST en remplacement des lignes 7, 4, 10, 16 et 21. Ces lignes F1, F2...F5 assurent un trajet plus rapide avec des fréquences importantes aux heures d'affluence. On mentionnera aussi, toujours concernant l'évolution de l'offre, l'arrêt en septembre 2014 du service de location de vélo Vélo'R qu'assurait la Métropole depuis 2009.

Le zoom de cette édition 2014 est consacré aux premiers résultats de l'enquête réalisée par l'Agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure (AURBSE) auprès des usagers de la gare de Rouen rive-droite à l'automne 2014. Cette enquête vise à actualiser les résultats de la précédente effectuée en 2007 et permet d'offrir un éclairage sur le fonctionnement de la gare de Rouen à travers ses dimensions multimodales et urbaines, et cela notamment dans la perspective de l'implantation d'une nouvelle gare en rive gauche.

Des données plus détaillées pour certaines rubriques sont disponibles sur le CD-Rom joint à cette plaquette.



---

*Ont participé :*  
le Département de la Seine-Maritime,  
la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de la Seine-Maritime (DDTM 76),  
la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Haute-Normandie (DREAL HN),  
et la Métropole Rouen Normandie.

---

*Pilotage de l'observatoire et rédaction de la plaquette :*  
Michaël Savary, Christelle Marchesse, Vincent Demeules et David Savalle - Cerema Normandie-Centre/DITM/GMOD - 02 35 68 82 22

*Conception et réalisation de la maquette :*  
Antoine Jardot - Cerema Normandie-Centre/DADT/VIA/CVM - 02 35 68 89 33





1. <i>Le recensement des trafics routiers</i>	4
2. <i>Les temps de parcours en transports en commun</i>	14
3. <i>La sécurité routière</i>	17
4. <i>Le stationnement</i>	26
5. <i>Les transports collectifs de la Métropole</i>	31
6. <i>Zoom 2014</i>	36
7. <i>Les transports départementaux</i>	39
8. <i>Les transports régionaux</i>	40
9. <i>Le transport aérien</i>	42
10. <i>Le vélo dans l'agglomération rouennaise</i>	43
11. <i>La qualité de l'air</i>	47
12. <i>Nouvelles brèves - Faits marquants</i>	50



# 1. Le recensement des trafics routiers

## PRÉAMBULE

Suite à l'accident du 29 octobre 2012, le pont Mathilde a été fermé à la circulation durant une période de 22 mois. Sa réouverture a eu lieu le 26 août 2014. La fermeture de cet axe structurant de l'agglomération a encore marqué de manière importante la circulation en 2014.

Tout comme dans l'édition 2012, cette année, deux séries de cartes de trafic seront présentées permettant de distinguer les périodes avant et après réouverture du pont Mathilde.

## DÉFINITION

OSCAR a pour but, entre autres, de collecter les données trafics des différents exploitants présents sur le périmètre d'observation et de présenter ces données.

Pour 2014, nous présenterons les données suivantes :

- **TMJA** : Trafic Moyen Journalier Annuel
- **TMJO** : Trafic Moyen Jours Ouvrés (du lundi au vendredi, hors jours fériés)
- **% PL** : pourcentage de poids lourd (PL) dans le Trafic Moyen correspondant.

Les données présentes dans OSCAR sont issues :

- de points de comptages permanents principalement situés sur les axes structurants de l'agglomération, les six franchissements de la Seine ainsi que les principales rues du centre ville de Rouen ;
- de points de comptages temporaires, correspondant à des points de comptages relevés deux fois une semaine dans l'année et ce, tous les deux ans, ou bien de stations permanentes ayant connu des dysfonctionnements certains mois de l'année.

Différents exploitants coexistent sur le périmètre d'observation, chacun ayant sa propre définition d'un poids lourd :

- pour les stations "SIREDO" (Systèmes Informatisés de REcueil de DONnées) gérées par le Département, un poids lourd est un véhicule dont la longueur est supérieure à sept mètres ;
- pour la DIRNO (Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest), un poids lourd est un véhicule dont la longueur est supérieure à six mètres ;
- pour les compteurs pneumatiques à tubes, est considéré comme poids lourd tout véhicule dont la distance entre les essieux avant et les essieux arrière est de plus de 3,30 m.

## TUNNEL DE LA GRAND'MARE

Le tunnel de la Grand'Mare est un ouvrage de la RN28 sujet à des congestions récurrentes le matin dans le sens nord-sud. De plus, depuis l'accident du tunnel du Mont Blanc, la réglementation française interdit toute remontée de bouchon dans l'ouvrage pour des raisons de sécurité.

En 2014 comme en 2013, du fait de la fermeture du pont Mathilde, le trafic du tunnel de la Grand'Mare a diminué de près de 30 %. Ceci s'explique par la forte interaction entre le tunnel et le pont Mathilde, en dehors de l'itinéraire de déviation conseillé (obligation pour les poids-lourds) pour le trafic de transit qui shunte le tunnel.

Avec la réouverture du pont Mathilde fin août 2014, la fréquentation du tunnel est repartie à la hausse sans toutefois atteindre sur le dernier trimestre 2014 le niveau de trafic de 2012.

En particulier, le taux de poids lourd constaté après la réouverture est plus faible (8,7 %) que celui mesuré avant l'incident (11,4 %).





## 1. Le recensement des trafics routiers

Aucune fermeture du tunnel de la Grand'Mare n'a été mise en place sur la période de 2014 précédant la réouverture du pont Mathilde. Les épisodes de congestions qui avaient été constatés certains week-ends de juillet/août en 2013 ne se sont pas reproduits en 2014 sans doute du fait d'une meilleure information des usagers concernant la fermeture du pont et les itinéraires de déviation.

Au cours du dernier trimestre, le tunnel de la Grand'Mare a été fermé quatre fois pour cause de régulation de trafic. Toutes ces fermetures sont intervenues le matin en semaine.

Pour rappel, en situation de congestion, la Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest (DIRNO) met en œuvre différentes mesures de régulation pour que la congestion ne remonte pas dans le tunnel, dans le sens nord-sud :

- fermeture de la bretelle d'entrée sur la RN28 de l'échangeur du Chapitre ;
- fermeture complète du tunnel au niveau de l'échangeur du Chapitre.

Lorsque toute la section entre le tunnel et la tranchée couverte de la place Saint Paul est fluide, la RN28 est réouverte sur ses deux voies au niveau de l'échangeur du Chapitre, libérant de fait l'accès au tunnel. On procède par la suite à l'ouverture de la bretelle d'entrée de l'échangeur du Chapitre.

Depuis septembre 2014, la DIRNO ferme la barrière automatique de la bretelle d'entrée de l'échangeur du Chapitre dès que le bouchon est suffisamment formé à l'aval du tunnel. Grâce à ce nouveau système de fermeture commandée à distance, l'exploitant peut ainsi fermer et rouvrir la bretelle à plusieurs reprises durant la période de pointe, afin de limiter la formation de la congestion à l'aval du tunnel. La ville de Rouen applique également une micro-régulation du carrefour à feu situé en amont de la bretelle d'entrée de la RN31 en provenance de Darnétal. Le temps de feu rouge est ainsi modulé en fonction du débit constaté sur la RN28 à l'aval de cette entrée.

### Statistiques de fermeture du tunnel de la Grand'Mare et de l'échangeur du Chapitre (en nombre de fois)

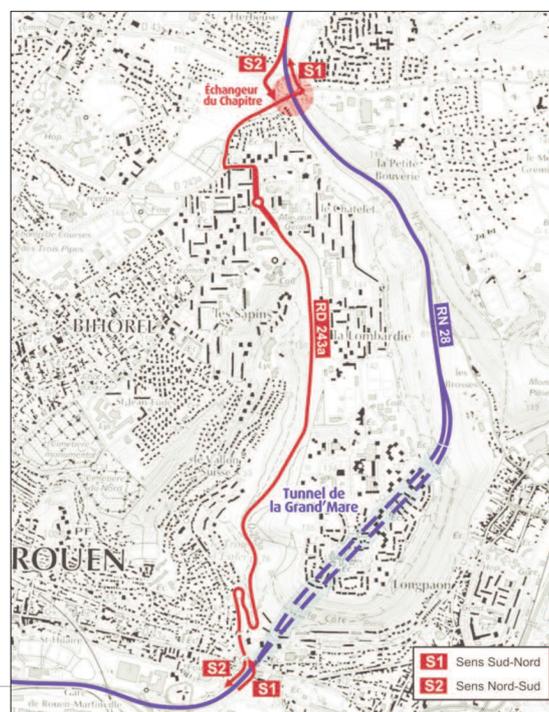
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
• Fermeture du Chapitre	134	131	138	133	108	104	4	**
• Fermeture du Tunnel	60	40	49	56	53	60	4	4
- congestion	60	40	49	56	47	39	3	4
- autre période			3	3	2	0	3	0
- matin			46	53	45	39	0	4
- accident / incident *					5	8	0	0
- travaux*					1	1	0	0
- événement culturel *					0	12	1	0

(\*) données détaillées à partir de l'année 2011

(\*\*) suivi des fermetures du Chapitre arrêté en 2014

Une analyse des circonstances accompagnant la fermeture du tunnel (à partir de 2011) montre que la majeure partie des fermetures pour cause de congestion intervient le matin. On constate que le nombre de fermetures du tunnel pour cette circonstance est relativement constant. Ces types d'épisodes qui n'avaient plus été observés en 2013 et 2014 durant la période de fermeture du pont Mathilde sont réapparus au dernier trimestre 2014 mais avec une fréquence moindre qu'avant. Il est à noter également que la mesure de régulation de la bretelle de l'échangeur du Chapitre via l'utilisation de la barrière automatique est appliquée plusieurs fois par jour. Cette mesure d'exploitation semble permettre de retarder la fermeture complète du tunnel voire de l'empêcher certains jours. Cette forte utilisation ne permet plus à l'exploitant d'assurer un suivi exhaustif du nombre de fermetures sur cette bretelle. Toutefois, l'exploitant relève empiriquement 3-4 fermetures en moyenne par semaine de cette barrière.

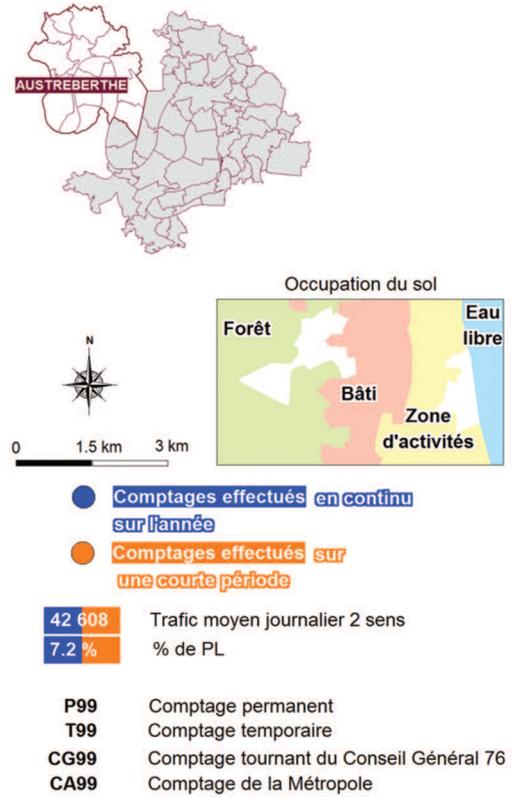
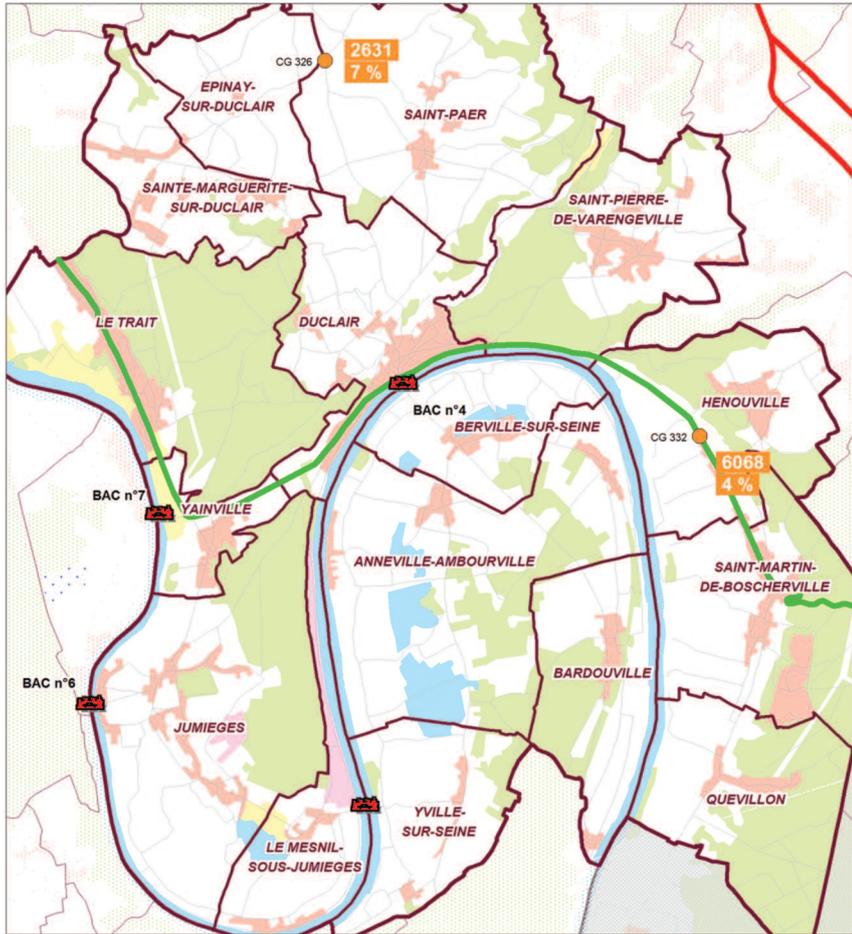
#### Itinéraire de substitution lors de la fermeture du tunnel de la Grand'Mare



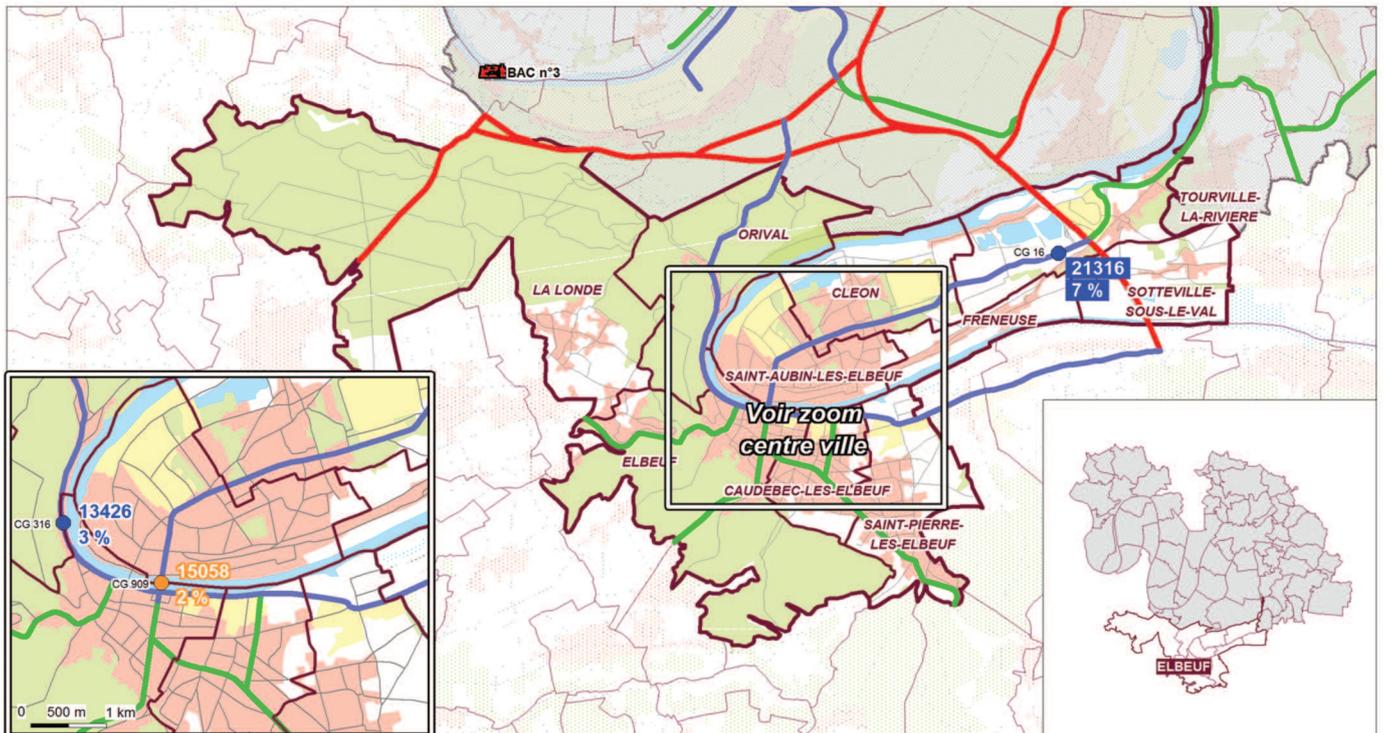


## 1. Le recensement des trafics routiers

### COMPTAGES DE TRAFIC 2014 (TMJA) Pont Mathilde fermé (janvier - août)

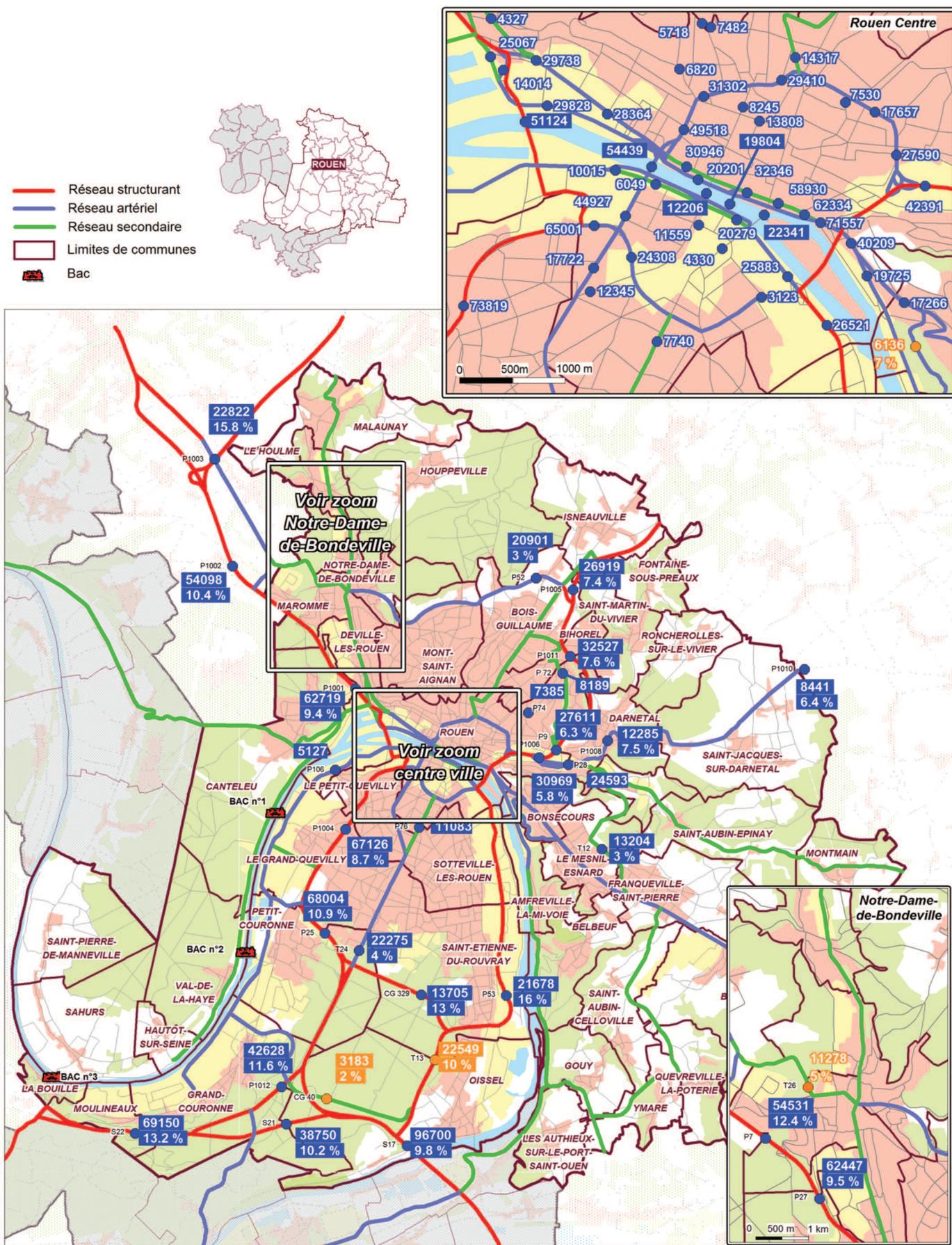


Sources :  
 BDCarto © IGN Paris 2010 Reproduction interdite  
 Elaboration Cartographie: CEREMAVD-MS - Août 2015





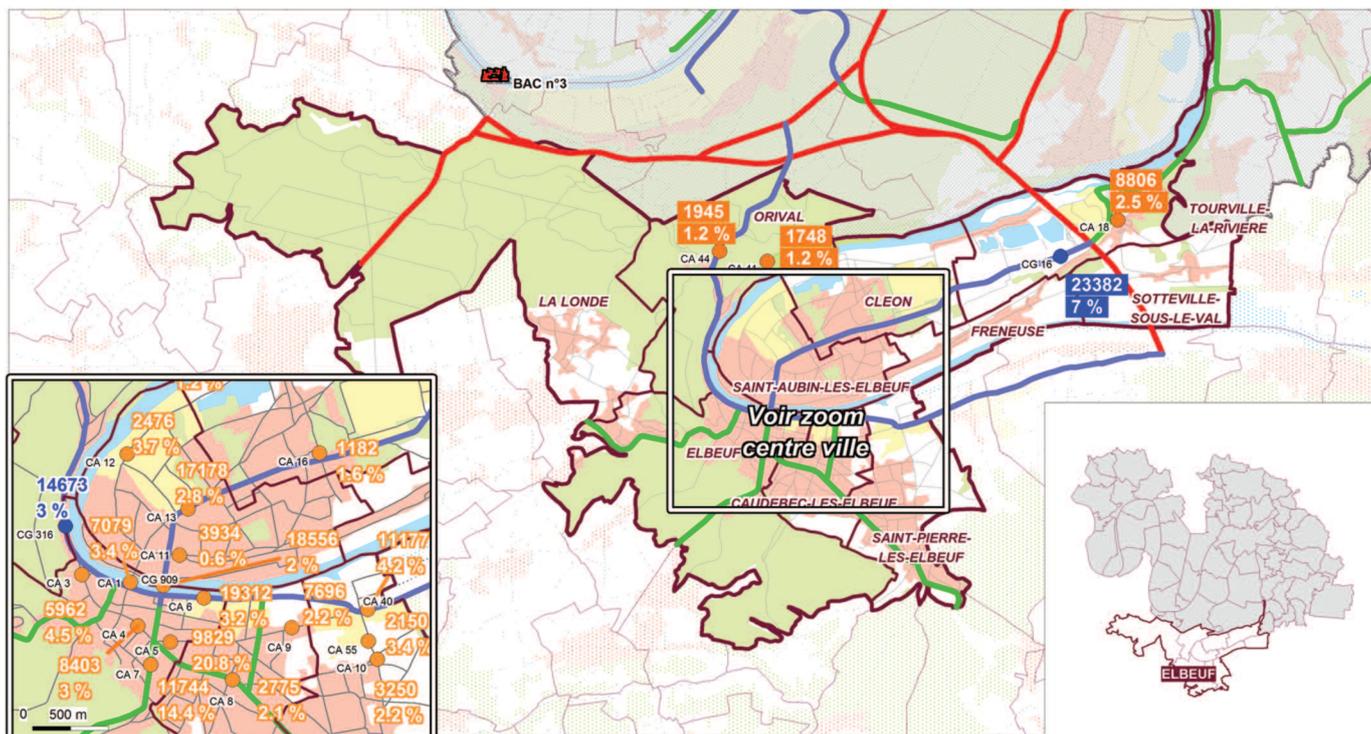
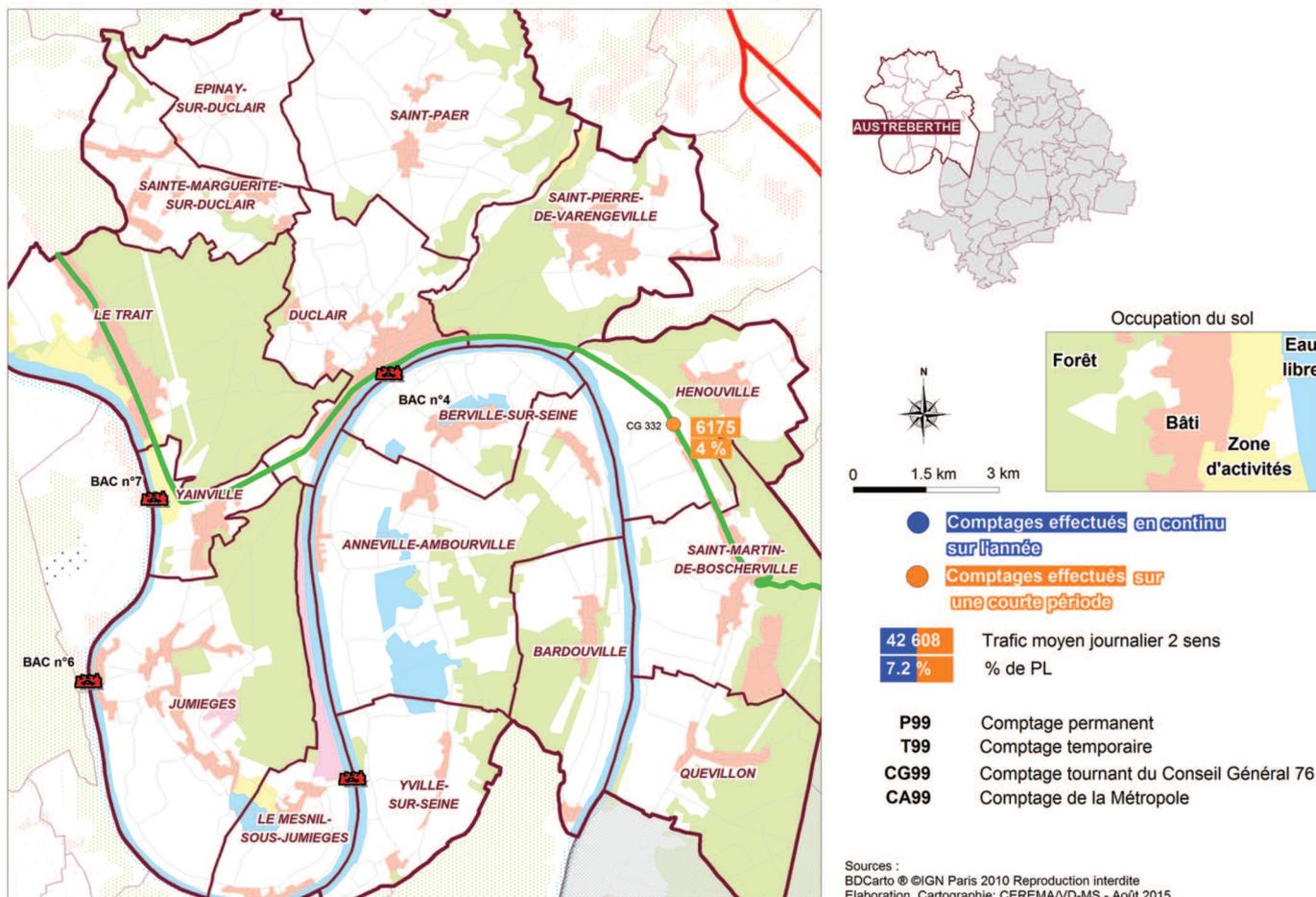
# 1. Le recensement des trafics routiers



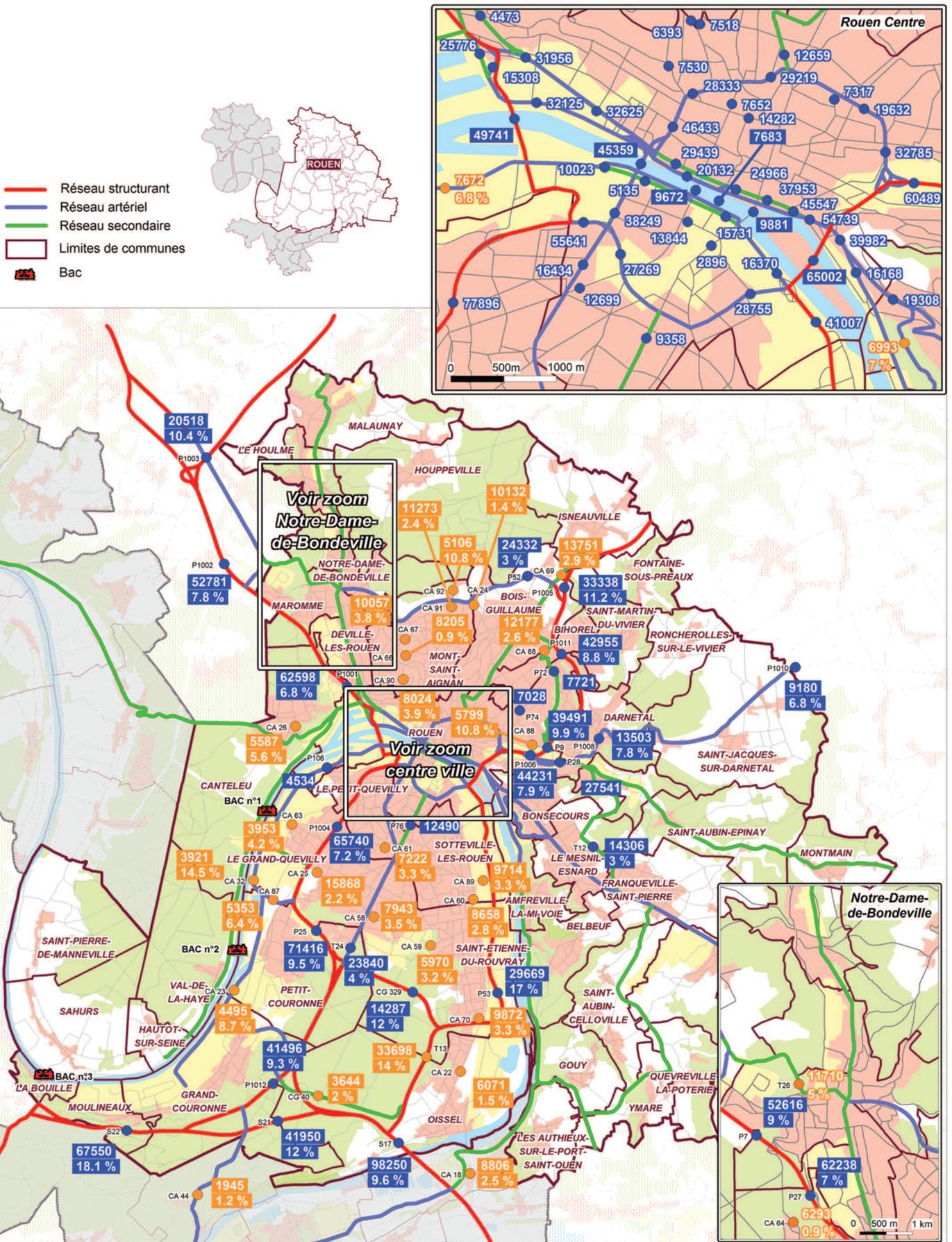


## 1. Le recensement des trafics routiers

### COMPTAGES DE TRAFIC 2014 (TMJA) Pont Mathilde ouvert (septembre - décembre)



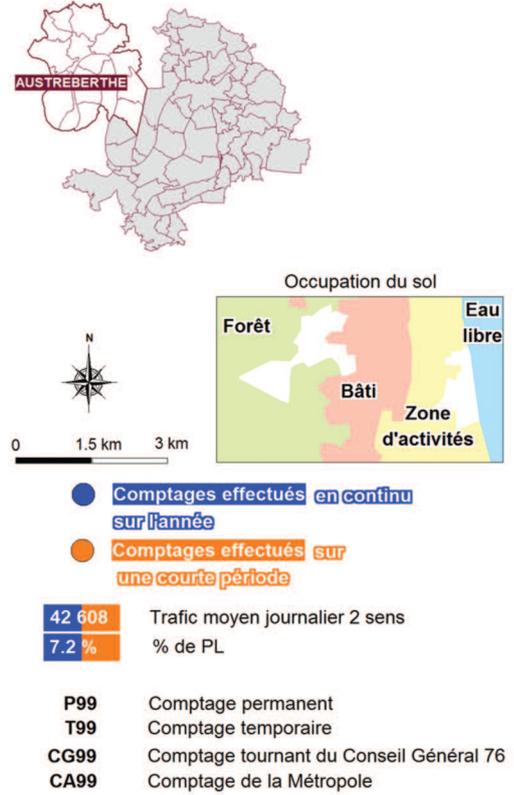
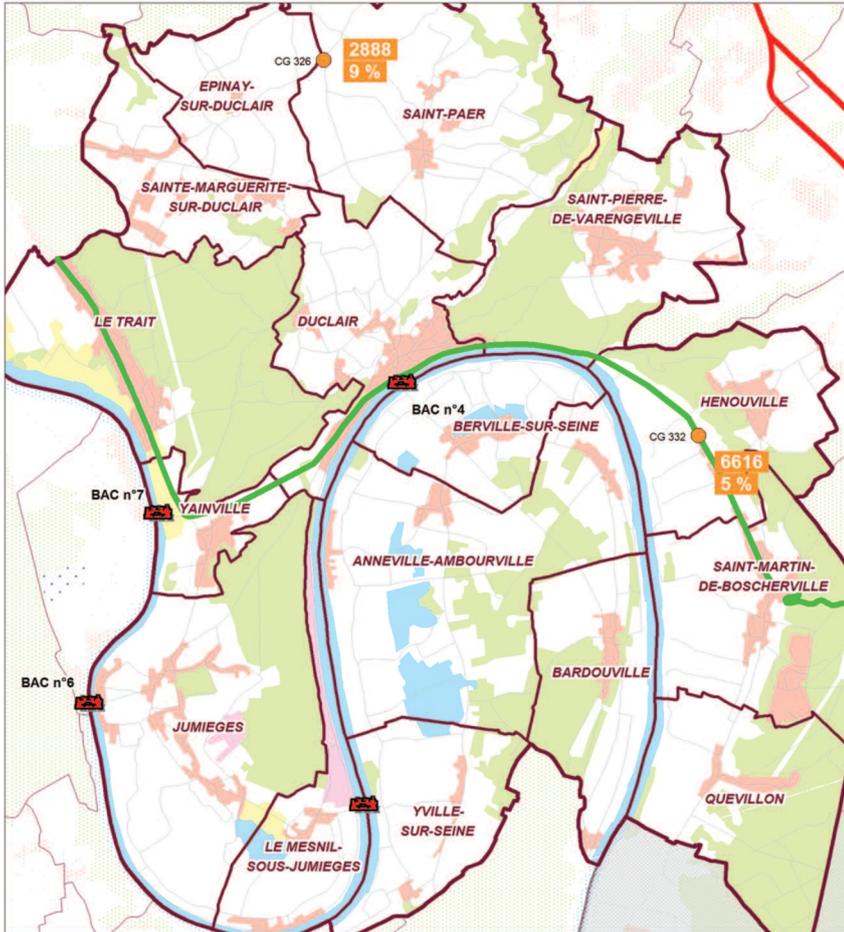
# 1. Le recensement des trafics routiers



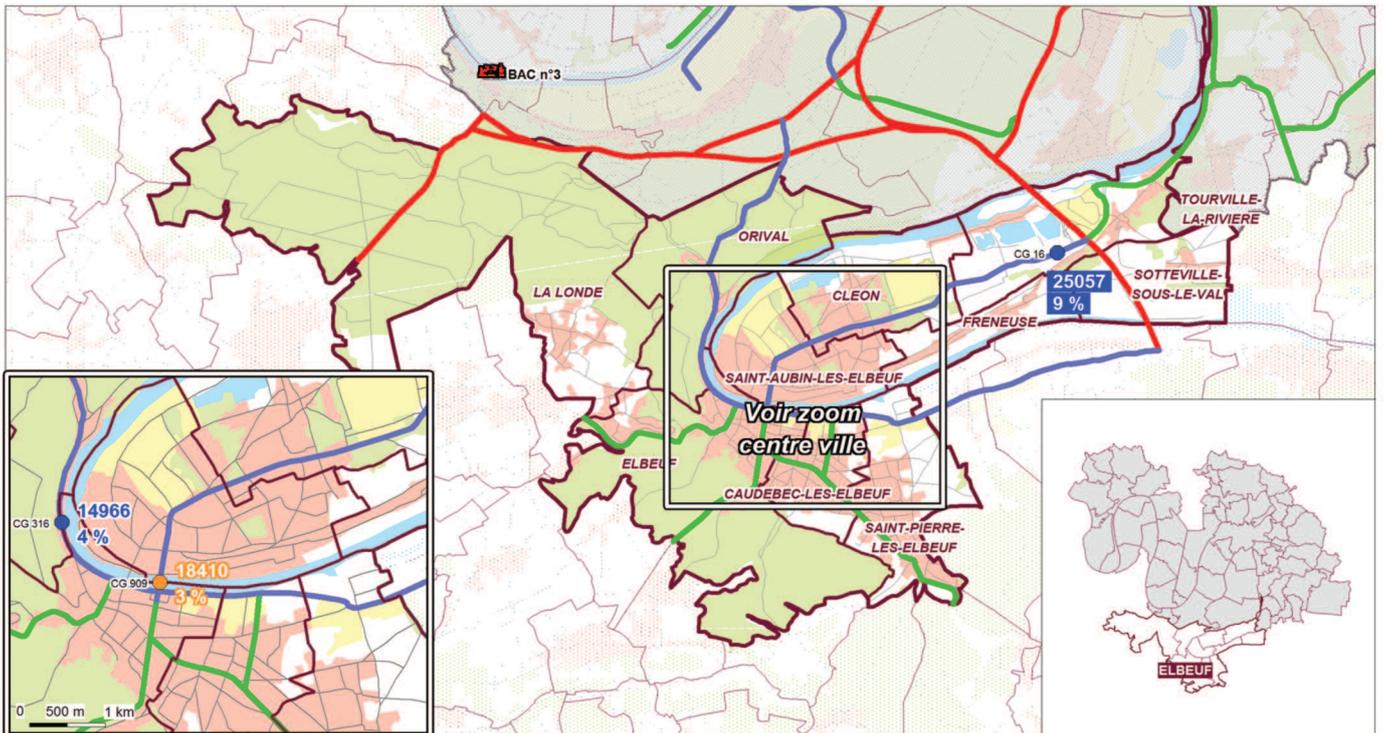


## 1. Le recensement des trafics routiers

### COMPTAGES DE TRAFIC 2014 (TMJO) Pont Mathilde fermé (janvier - août)



Sources : BDCarto © IGN Paris 2010 Reproduction interdite  
Elaboration Cartographie: CEREMA/VD-MS - Août 2015

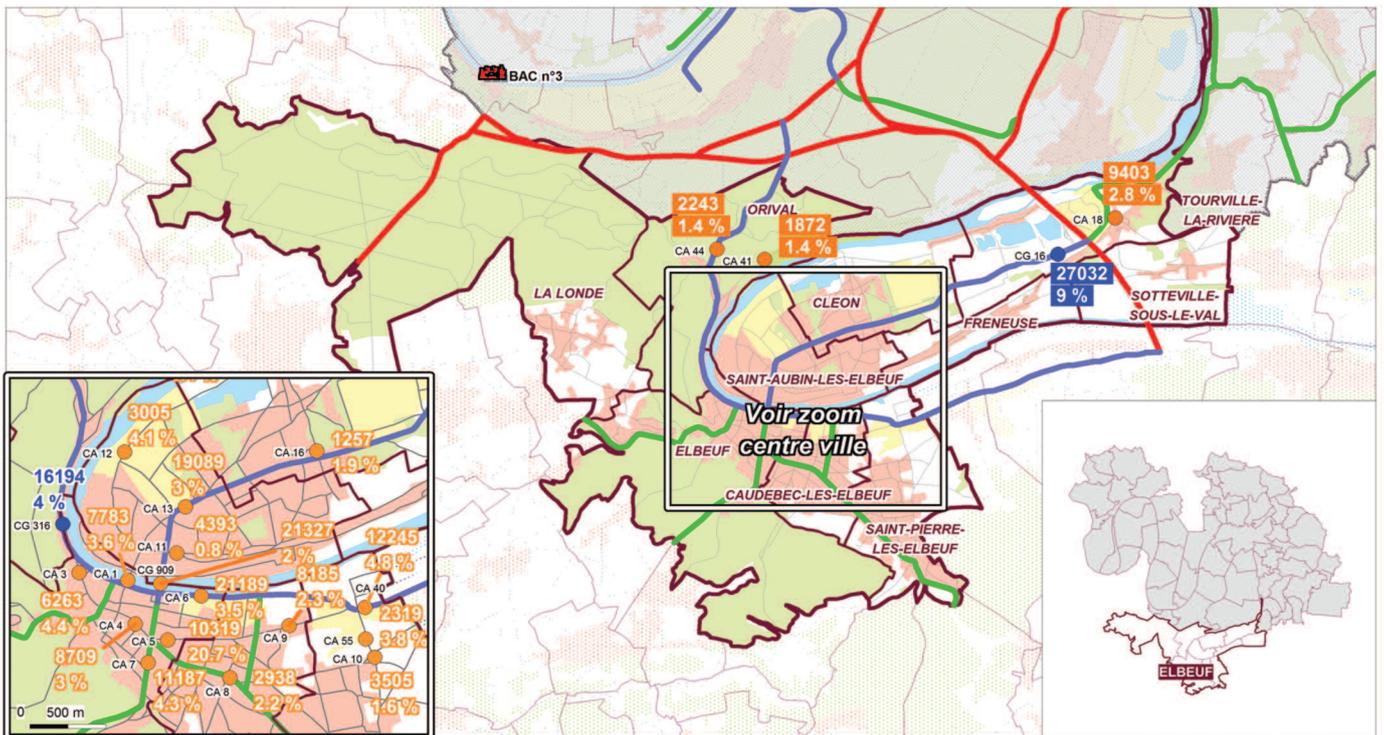
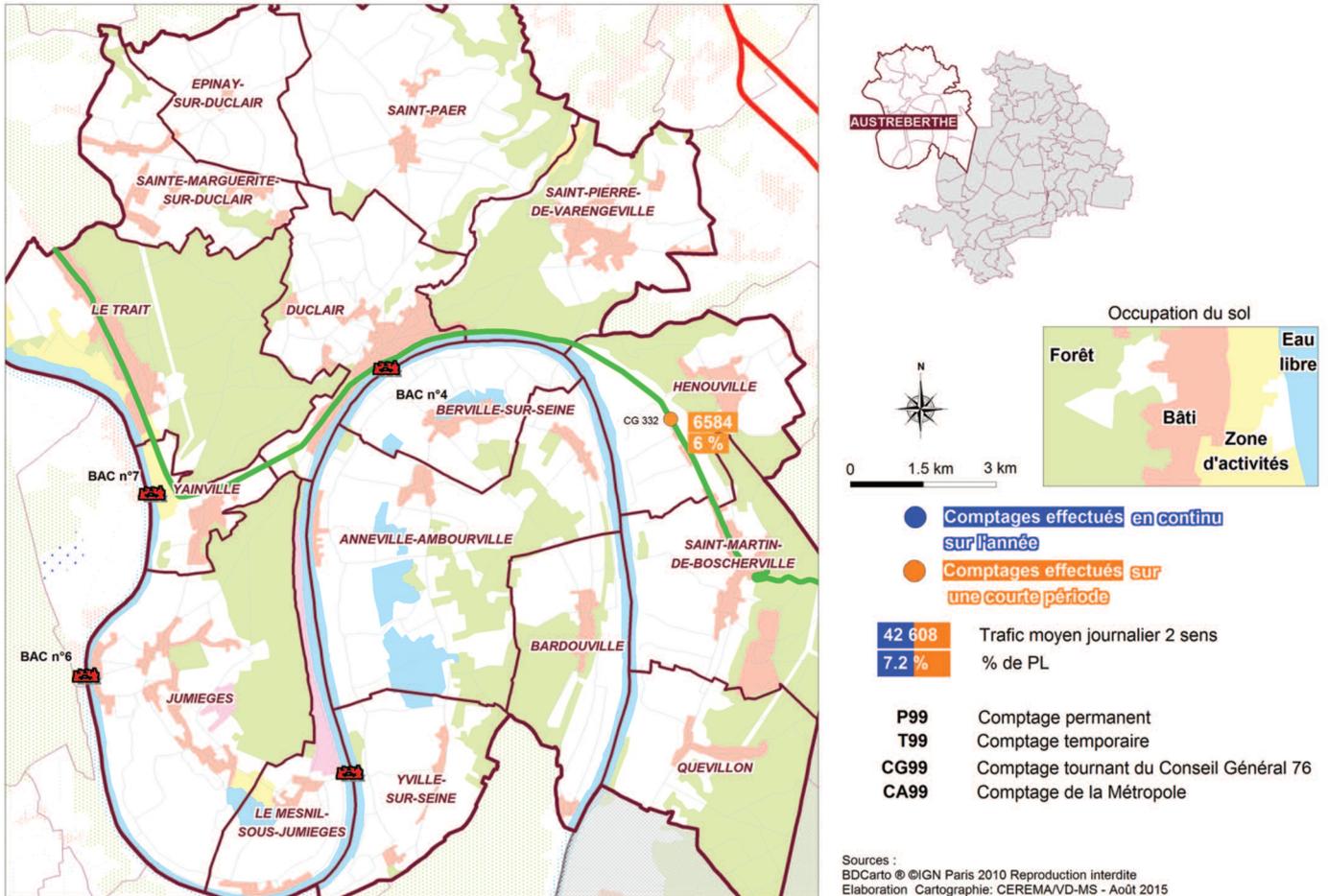






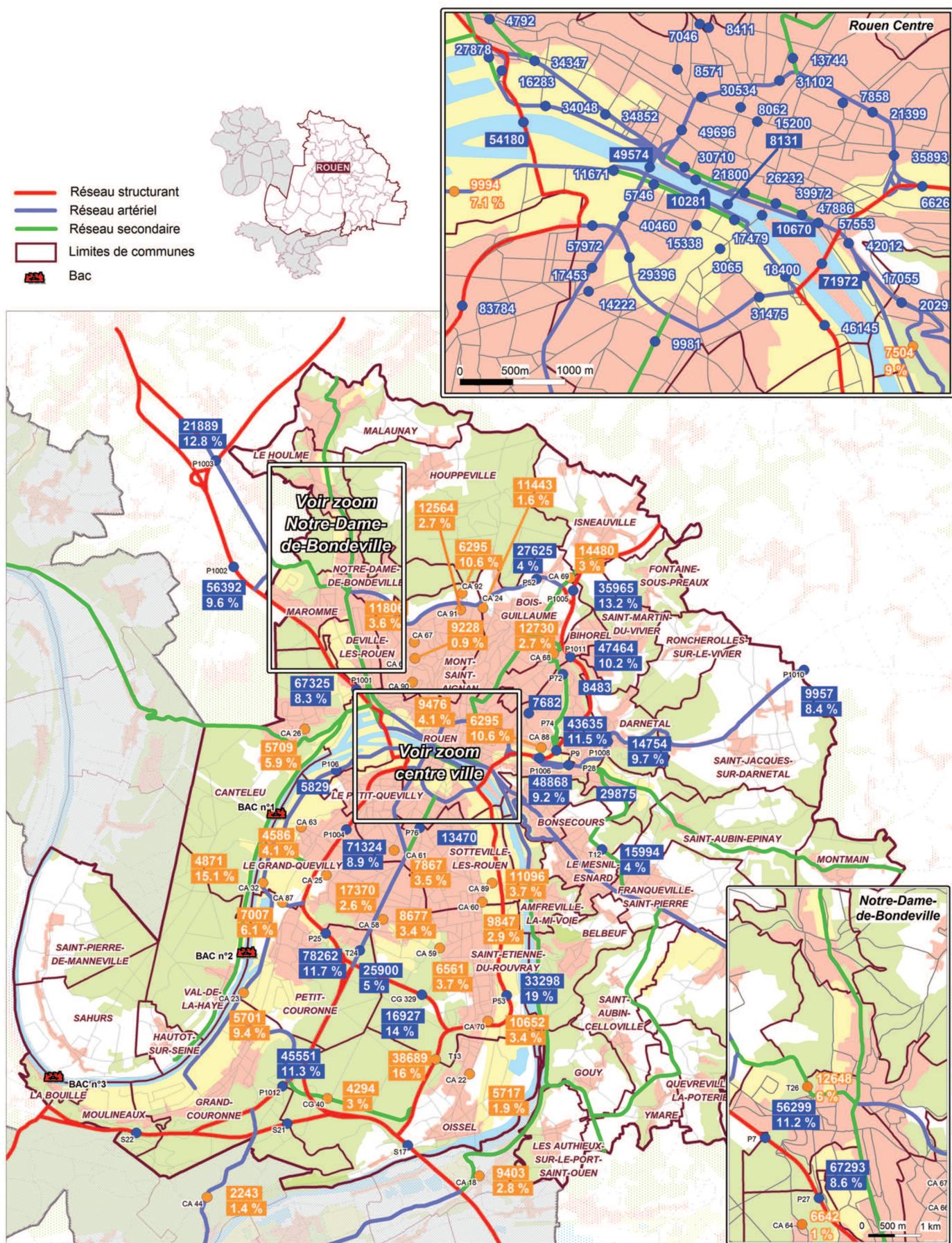
# 1. Le recensement des trafics routiers

## COMPTAGES DE TRAFIC 2014 (TMJO) Pont Mathilde ouvert (septembre - décembre)





# 1. Le recensement des trafics routiers





## 2. Les temps de parcours en transports en commun

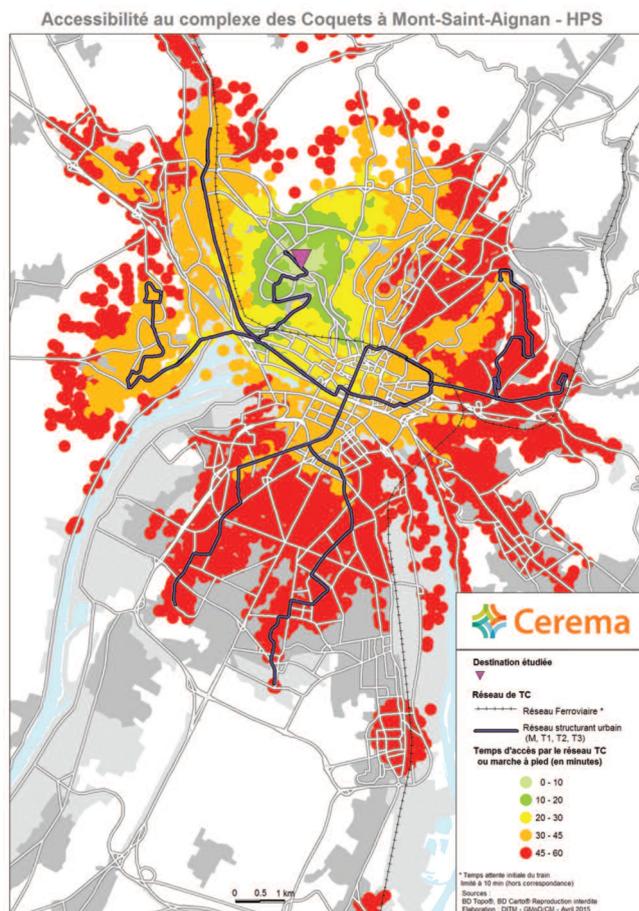
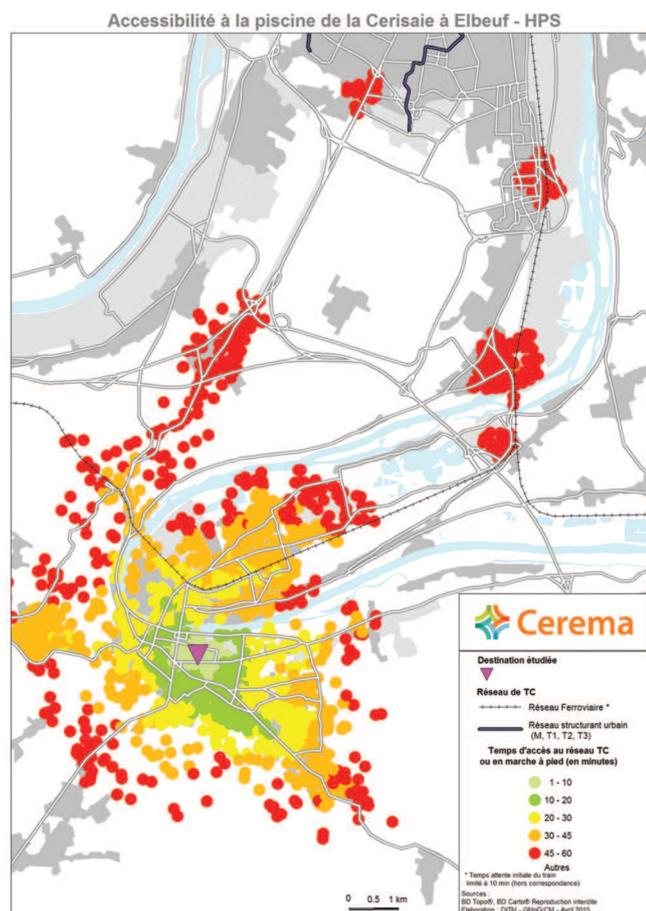
Cette année, les partenaires d'OSCAR ont souhaité apporter un éclairage particulier sur les temps d'accès aux principaux complexes sportifs de la Métropole. Les temps d'accès en transports en commun aux périodes d'heures de pointe du matin et du soir de neuf complexes répartis sur le territoire de la métropole ont été étudiés. Les cartes affichées dans la plaquette portent sur les HPS, horaires d'usage du plus grand nombre.

### PRÉSENTATION DE LA MÉTHODE

Depuis l'édition d'OSCAR 2012, les calculs de temps de parcours s'effectuent au moyen du modèle multimodal de l'agglomération qui combine les temps de parcours en TC et les temps de marche nécessaires pour atteindre la destination souhaitée. Le modèle multimodal utilisé intègre les caractéristiques du réseau TC tel qu'il était en septembre 2013 (avant mise en place des lignes Fast en septembre 2014).

Les temps présentés correspondent donc au temps total des déplacements à destination des différents lieux sportifs depuis l'ensemble du territoire. Lorsque pour un même trajet, plusieurs itinéraires sont possibles, par exemple le trajet Mont-aux-Malades / Gare-Rue Verte (T1+Tramway ou ligne 4), le choix de l'itinéraire s'effectue en attribuant une pondération aux différentes composantes du trajet de façon à reproduire les comportements observés dans l'enquête ménages déplacements de l'agglomération réalisée en 2007. Les temps de parcours au-delà de 60 minutes ne sont pas représentés sur les cartes.

### Cartes d'accessibilité à la piscine de la Cerisaie et au centre sportif des Coquets à l'HPS



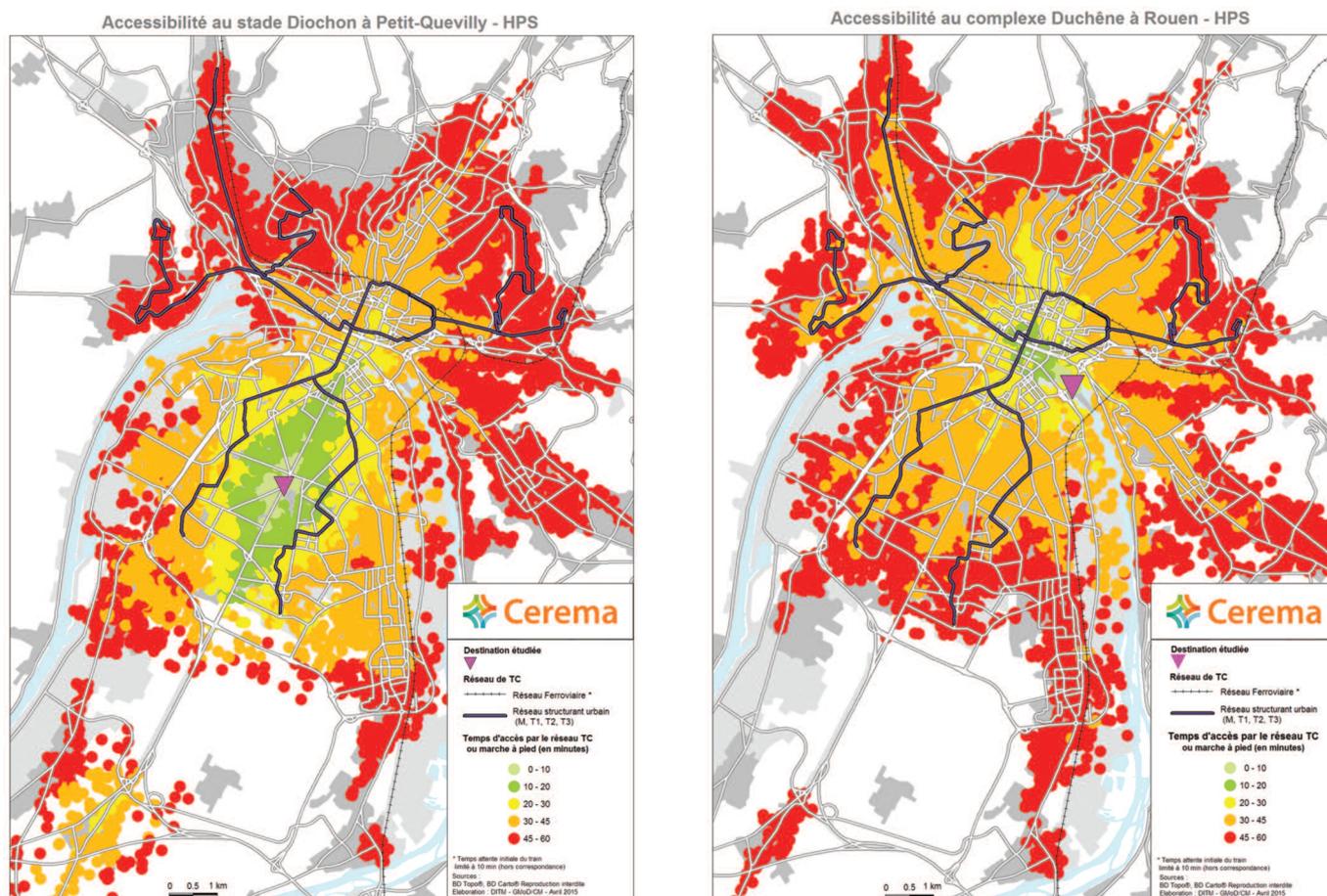
## 2. Temps de parcours en transports en commun



La représentation des temps d'accessibilité à la piscine de la Cerisaie et au centre sportif des Coquets fait ressortir une qualité de desserte très différente entre les deux sites. Le complexe des Coquets, de par sa situation proche du campus universitaire de Mont-Saint-Aignan, bénéficie d'une desserte importante avec une ligne de BHNS (T1) et une ligne à haute fréquence (ligne 4).

Ainsi, une grande partie ouest de Rouen Rive Droite accède au site via les TC et la marche en moins de 30 minutes. Quant à la piscine de la Cerisaie à Elbeuf, seuls les secteurs localisés à l'extérieur de la boucle de la Seine et autour des traversées de Seine bénéficient d'une accessibilité inférieure à 30 minutes.

### Cartes d'accessibilité au stade Diochon et au complexe Duchêne à l'HPS



Le stade Diochon bénéficie des lignes 7 et 32 qui permettent de le rallier en moins de 30 minutes soit du centre-ville rive droite soit des Essarts. Les autres lignes de bus faisant le trajet Est-Ouest et Ouest-Est permettent aussi une bonne desserte avec un peu de marche (les arrêts se trouvant à proximité, mais pas sur le lieu même).

Au contraire, le complexe Guy Boissière, situé au bout de l'île Lacroix, n'est desservi directement que par la ligne 8 qui présente une fréquence relativement faible. Accéder au site par les lignes 6, 7 et 10 nécessite de parcourir une distance de l'ordre de 800 m à pied depuis l'arrêt du pont Corneille, allongeant de fait le temps de parcours global. Les zones desservies en moins de 30 min se réduisent donc particulièrement sur le secteur rive droite et rive gauche très proche de l'île.



## 2. Temps de parcours en transports en commun

### OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN DES COMPLEXES SPORTIFS

Le tableau présente les lignes desservant chaque site à moins de 500 m à pied de l'entrée des établissements.

La fréquence moyenne aux heures de pointe du matin et du soir de chaque ligne aux arrêts concernés est également indiquée.

Commune	Nom de l'équipement	Arrêts	Lignes accessibles (< 500 m)	Temps d'attente moyen en minutes (heure de pointe)
Rouen	Espace petite Bouverie	Bouverie	20	7
Mont-Saint-Aignan	Centre sportif des Coquets	Les coquets	T1	3
			43	18
			4	2
			40	11
		Mont aux malades	8	15
			T1	3
			4	2
			43	18
Elbeuf	Piscine de la Cerisaie	Cerisaie	A	7
			B	13
		Champ de foire	C	11
			E	13
Cléon	Complexe sportif des Feugrais	Petit clos	A	7
		Les peintres	F	10
Rouen	Complexe sportif Guy Boissière	Île Lacroix	8	15
Rouen	Espace Saint-Exupéry	Saint-Hilaire	T1	3
			T2	3
			T3	3
Rouen	Stade Mermoz	Avenue de Caen	Tramway	2
Le Petit-Quevilly	Stade Robert Diochon	Champ de course	7	2
			32	10
Sotteville-lès-Rouen	Stade d'athlétisme	Stade Jean Adret	10	4

Les cartes relatives à l'accessibilité, à l'heure de pointe du matin et du soir, de tous les complexes sportifs étudiés (espace petite Bouverie, complexe des Feugrais, espace Saint-Exupéry, stade Mermoz, stade d'athlétisme, centre sportif des Coquets, piscine de la Cerisaie, complexe Guy Boissière, stade Diochon) sont disponibles sur le CD-rom.



## 3. La sécurité routière

### QUELQUES DEFINITIONS

- **Accident corporel :** Accident de la circulation dont au moins un usager impliqué a subi des dommages physiques.
- **Tué :** Victime décédée sur le coup ou dans les 30 jours suivant l'accident. Avant 2005, la limite était de 6 jours. Un ratio national permet d'établir des comparaisons : 1 000 tués à 6 jours correspondent à 1 057 tués à 30 jours.
- **Blessé hospitalisé (BH) :** Victime admise comme patient dans un hôpital plus de 24 heures.
- **Blessé léger (BL) :** Victime ayant fait l'objet de soins médicaux mais non admise à l'hôpital ou ayant été admise à l'hôpital 24 heures au plus (*anciennement BNH*).
- **Victime :** Personne impliquée dans un accident corporel et n'en étant pas sortie indemne. Le nombre de victimes correspond à la somme des tués, des blessés hospitalisés et des blessés légers.
- **Victime grave :** Cette catégorie regroupe les tués et les blessés hospitalisés.
- **Usager vulnérable :** Cette catégorie d'usagers regroupe les piétons, les cyclistes et les deux-roues motorisés (2RM) ; en cas d'accident, le risque de décès et de blessures graves de cette catégorie d'usagers est important.

#### Les différentes catégories d'usagers :

- **Piéton :** Inclut les trottinettes, les patins et les planches à roulettes.
- **Vélo :** Deux-roues non motorisé.
- **Cyclo :** Deux-roues motorisé de cylindrée ne dépassant pas 50 cm<sup>3</sup>.
- **Moto :** Deux-roues motorisé de cylindrée supérieure à 50 cm<sup>3</sup>.
- **Voiture de tourisme (VT) :** Voiture particulière avec un PTAC < 1,5t (*anciennement VL*).
- **Véhicule Utilitaire Léger (VUL) :** 1,5t ≤ PTAC < 3,5t.
- **Poids-Lourd (PL) :** Véhicule avec un PTAC ≥ 3,5t.
- **Autres véhicules :** Cette catégorie regroupe les transports en commun (TC), les tramways, les autocars et les autobus, les voiturettes, les tracteurs agricoles, les engins et les quads.

#### Le classement selon le milieu :

Conformément au bilan national, le classement des accidents selon le milieu s'effectue désormais en trois catégories :

- **Autoroute ;**
- **Route hors agglomération ;**
- **Agglomération.**

Les accidents qui ont lieu sur les autoroutes ont donc un classement à part et ne figurent plus sur le territoire des communes qu'elles traversent. Il s'agit, dans le cadre d'OSCAR, des autoroutes A150, A151, A13 (A139) et A28. Les cartes représentent cependant la localisation précise de tous les accidents.



### 3. La sécurité routière

## BILAN DE L'ANNÉE 2014 SUR LA MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE

La Métropole Rouen Normandie enregistre en 2014, une augmentation de tous les indicateurs de sécurité routière, hormis pour le nombre de tués qui est resté stable par rapport à 2013 (15 tués).

Sur les 10 dernières années, le nombre de tués enregistrés dans la Métropole Rouen Normandie a diminué de - 32 %.

### Bilan 2014 sur les 71 communes de la Métropole Rouen Normandie

	Accidents	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
Année civile 2013	287	15	92	244
<b>Année civile 2014</b>	<b>336</b>	<b>15</b>	<b>113</b>	<b>310</b>
Évolution 2014/2013	+ 49 (+17 %)	0 (0 %)	+ 21 (+23 %)	+ 66 (+27 %)

En terme de victimes, le nombre de personnes qui ont, en 2014, perdu la vie est identique à celui de 2013. A contrario, les blessés ont vu leur nombre évoluer à la hausse avec +26 % de blessés (+23 % de BH et +27 % de BL).

Le nombre total de victimes dans les accidents a augmenté de +24,8 % par rapport à 2013. À l'inverse, la gravité des accidents a diminué passant de 5,2 tués pour 100 accidents à 4,5 tués pour 100 accidents. La gravité des accidents de la Métropole est inférieure de 2 points à celle du département (6,5 tués pour 100 accidents).

### Comparaison des évolutions de l'accidentologie

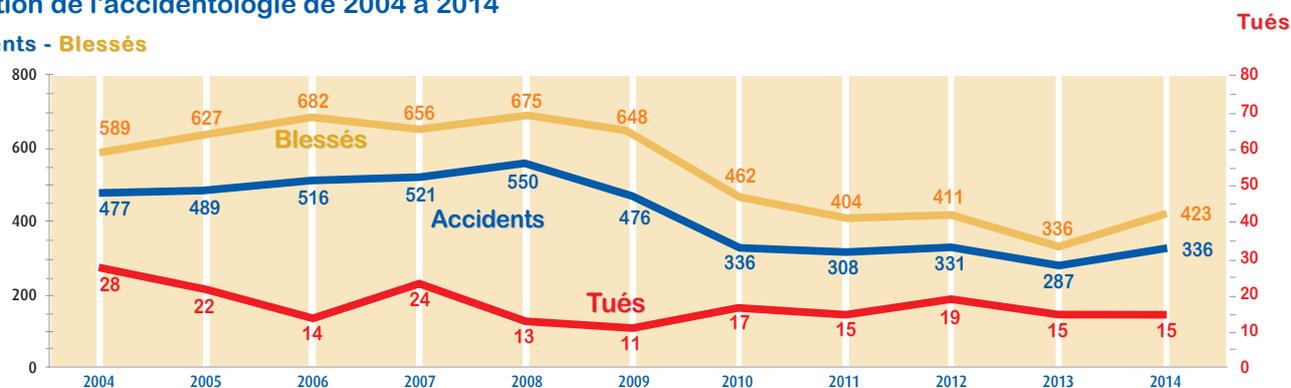
Année civile	Seine-Maritime				France métropolitaine			
	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés hospitalisés	Nombre de blessés légers	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés hospitalisés	Nombre de blessés légers
2013	781	51	410	546	56 812	3 268	25 966	44 641
<b>2014</b>	<b>828</b>	<b>54</b>	<b>388</b>	<b>611</b>	<b>58 191</b>	<b>3 384</b>	<b>26 635</b>	<b>46 413</b>
Évolution 2014/2013	6 %	6 %	- 5 %	12 %	2 %	4 %	3 %	4 %

La Métropole Rouen Normandie recense 27,8 % des tués et 40,6 % des accidents corporels de la Seine-Maritime en 2014.

Ces chiffres montrent que l'accidentologie de la Métropole Rouen Normandie tient toujours une part importante dans les statistiques de la Seine-Maritime. Toutefois, en 2014, le nombre de tués s'est stabilisé sur la Métropole alors qu'il a augmenté de + 6 % (+ 3 tués) dans le département et de + 4 % en France métropolitaine.

### Évolution de l'accidentologie de 2004 à 2014

#### Accidents - Blessés



Sur les dix dernières années, tous les indicateurs d'accidentalité de la Métropole ont diminué d'un tiers avec - 31 % d'accidents, - 32 % de tués et - 33 % de blessés.

Concernant l'évolution sur les cinq dernières années, la courbe de tendance du nombre d'accidents et de tués est plate, seule celle du nombre de blessés montre une légère baisse. Il est à noter que depuis 2010, année de référence pour la période de cinq ans, trois années (2011, 2013 et 2014) ont vu le nombre de tués stabilisé à 15.



## ÉVOLUTION DES ACCIDENTS

## STATISTIQUES GÉNÉRALES

## Répartition des accidents selon le milieu

	Nombre d'accidents	Nombre de victimes				
		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Victimes graves	Gravité (VG pour 100 accidents)
<b>Autoroutes</b>	6	0	1	7	1	17
<b>Routes hors agglomération</b>	56	7	37	46	44	79
<b>Agglomération</b>	274	8	75	257	83	30
<b>Ensemble</b>	336	15	113	310	128	38

6 accidents sont survenus sur autoroute (soit 2 %) dont aucun mortel. La proportion des accidents en agglomération représente 82 % des accidents corporels et plus de la moitié des tués, chiffres en corrélation avec l'urbanisation et le trafic routier de la Métropole.

Rapportée aux accidents graves (tués+BH), la gravité des accidents corporels sur les routes hors agglomération reste très élevée (79 victimes graves pour 100 accidents) ; elle augmente de 19 points par rapport à 2013. Ces routes supportent près de la moitié des tués (7 sur 15) pour seulement 17 % des accidents.

## Répartition des accidents selon la luminosité

	Nombre d'accidents	Nombre de victimes				
		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Victimes graves	Gravité (VG pour 100 accidents)
<b>Jour</b>	229	10	73	208	83	36
<b>Nuit</b>	107	5	40	102	45	42
<b>Ensemble</b>	336	15	113	310	128	38

En 2014, sur le territoire de la Métropole, c'est de jour que surviennent les deux-tiers des accidents et des tués.

La gravité des accidents mortels est quasi-identique de nuit comme de jour (respectivement 4,4 tués pour 100 accidents contre 4,7). Au regard des victimes graves (tués et BH), la gravité des accidents de nuit est plus élevée de 6 points par rapport à celle des accidents de jour (42 contre 36 victimes graves pour cent accidents).

## TYPE DE VÉHICULES ET ÂGE DE L'USAGER : QUELLE INCIDENCE ?

## Répartition selon la catégorie de l'utilisateur

Catégorie d'usagers	2014 Nombre d'accidents concernés <sup>(1)</sup>	2013 Nombre d'accidents concernés <sup>(1)</sup>	% d'accidents impliquant ce mode de transports <sup>(2)</sup>	Nombre d'usagers Tués	Nombre de blessés graves	Gravité nombre de victimes graves pour 100 accidents corporels
<b>Piéton<sup>(2)</sup></b>	85	68	25,3 %	2	22	28,2
<b>Bicyclette</b>	14	17	4,2 %	0	2	14,3
<b>Cyclomoteur</b>	41	34	12,2 %	0	6	14,6
<b>Moto</b>	62	62	18,5 %	1	31	51,6
<b>VT</b>	287	241	85,4 %	12	44	19,5
<b>VUL</b>	18	16	5,4 %	0	4	22,2
<b>PL</b>	11	17	3,3 %	0	0	0,0
<b>autres</b>	20	15	6,0 %	0	4	20,0
<b>Ensemble</b>	336	287		15	113	38,1

(1) Un accident peut impliquer plusieurs catégories d'usagers, ce qui explique que le total du nombre d'accidents est inférieur à la somme des accidents par catégorie d'usagers.

(2) Un piéton est assimilé à un mode de transport.

En 2014, seul le nombre d'accidents des cyclistes et des poids-lourds a diminué. Les accidents impliquant des motards sont restés stables par rapport à 2013. Les hausses les plus importantes concernent les automobilistes et les piétons (respectivement + 46 et + 17).

En 2014, les usagers vulnérables (encadré rouge dans le tableau ci-dessus) représentent la moitié des victimes graves dans les accidents de la route de la Métropole (64 sur 128). Chez les usagers vulnérables, ce sont les motards qui paient le plus lourd tribut avec 32 victimes graves, soit une gravité de 51,6 victimes graves pour 100 accidents (38,7 en 2013). Les autres usagers vulnérables voient la gravité de leurs accidents baisser significativement par rapport à 2013.



### 3. La sécurité routière

#### Répartition par classe d'âge de l'usager

Âge de l'usager	Nombre d'usagers concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'usagers concernés				
			Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés légers	Nombre total de victimes	Proportion de victimes par classe d'âge
0-14 ans	51	42	1	7	35	43	9,8 %
15-17	31	28	1	6	16	23	5,3 %
18-24	180	129	2	29	65	96	21,9 %
25-44	281	201	4	39	104	147	33,6 %
45-64	187	144	4	24	70	98	22,4 %
64-74	28	27	3	3	9	15	3,4 %
75 ans et plus	22	21	0	5	11	16	3,7 %
<b>Ensemble</b>	<b>780</b>	<b>336</b>	<b>15</b>	<b>113</b>	<b>310</b>	<b>438</b>	<b>100,0 %</b>

En 2014, pour la deuxième année consécutive, la proportion des victimes de la classe d'âge 0-14 ans augmente sensiblement (8 % en 2013 et 6,5 % en 2012) ; à noter que cette hausse concerne principalement les blessés légers (35 contre 20 en 2013). Parmi les victimes, les 18-24 ans sont moins présents en 2014 qu'en 2013 (21,9 % contre 26,8%). La part des 45-64 ans est quant à elle plus marquée (22,4 % contre 18,8 %).

#### Répartition du nombre de victimes (tués + blessés) selon la classe d'âge et la catégorie d'usagers

								Autres	Total
0-14 ans	27	1	1	1	13	0	0	0	43
15-17	6	1	9	1	5	1	0	0	23
18-24	12	2	10	18	50	1	0	3	96
25-44	12	2	11	30	82	4	0	6	147
45-64	19	5	5	15	49	3	0	2	98
64-74	4	2	1	0	7	0	0	1	15
75 ans et plus	9	0	0	0	6	0	0	1	16
<b>Ensemble</b>	<b>89</b>	<b>13</b>	<b>37</b>	<b>65</b>	<b>212</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>438</b>

En 2014, la part des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, 2RM) représente 47 % des victimes, en baisse par rapport à 2013. Toutefois, le nombre de victimes chez les usagers vulnérables a augmenté de 66 victimes.

En 2014, on compte un tiers de victimes en plus qu'en 2013 (+ 87 victimes). Les classes d'âge dont les victimes ont le plus augmenté sont les 0-14 ans (+ 54 %) et les 45-64 ans (+ 48 %). Ce sont les piétons et les automobilistes qui sont les plus concernés par la hausse de ces deux classes d'âge : 0-14 ans (+ 6 piétons et + 10 automobilistes) et 45-64 ans (+ 7 piétons et + 21 automobilistes). Les 25-44 ans représentent 28 % des victimes de la route dont 56 % sont des automobilistes ; on relève 21 victimes supplémentaires en 2014 dans cette catégorie d'usagers. A contrario, le nombre de victimes de 65 ans et plus est resté stable par rapport à 2013 (31 en 2014 contre 28).

## VÉHICULES IMPLIQUÉS

Ce tableau représente le nombre d'accidents et de victimes du mode considéré dans 3 cas de figures différents.

#### Répartition des accidents corporels selon le nombre et le type de véhicules impliqués

	Victimes par mode								Autres	Total
Accidents avec piétons	accidents victimes	89	1 0	5 0	2 1	64 3	5 0	1 0	7 0	85 93
Véhicule seul	accidents victimes		0 0	3 3	10 10	30 43	0 0	0 0	4 4	47 60
Collision plusieurs véhicules	accidents victimes		13 13	33 34	50 54	193 166	13 9	10 0	9 9	204 285
<b>Total Métropole Rouen Normandie</b>	accidents victimes	89	14 13	41 37	62 65	287 212	18 9	11 0	20 13	336 438
Proportion collision plusieurs véhicules	accidents victimes		93 % 100 %	80 % 92 %	81 % 83 %	67 % 78 %	72 % 100 %	91 % 0 %	45 % 69 %	61 % 65 %
Proportion collision véhicule seul	accidents victimes		0 % 0 %	7 % 8 %	16 % 15 %	10 % 20 %	0 % 0 %	0 % 0 %	20 % 31 %	14 % 14 %

61 % des accidents corporels et 65 % des victimes sur le territoire de la Métropole proviennent de collisions entre plusieurs véhicules. Viennent ensuite les accidents dans lesquels un piéton est impliqué avec respectivement 25 % des accidents corporels (85/336) et 20 % des victimes (89/438).



## ACCIDENTS CORPORELS

### Répartition des victimes et des accidents corporels selon la catégorie de jours

	Nombre d'accidents	Nombre de victimes			
		Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés Légers	Total des victimes
jours ouvrés	234	8	72	213	293
samedi	49	2	20	46	68
dimanche	35	4	13	36	53
veille de fête	9	1	7	7	15
fête	9	0	1	8	9
<b>Ensemble</b>	<b>336</b>	<b>15</b>	<b>113</b>	<b>310</b>	<b>438</b>

Avec 234 accidents corporels, l'accidentalité en semaine et aux heures de pointes est représentative des trafics relevés sur la Métropole ; en effet, 70 % des accidents corporels surviennent en semaine, dont la moitié sur les périodes entre 07<sup>h</sup>00 et 08<sup>h</sup>00 et entre 16<sup>h</sup>00 et 18<sup>h</sup>00.

Toutefois, la gravité des accidents le week-end est très marquée avec 39 victimes graves pour 84 accidents corporels (soit 46,4 victimes pour 100 accidents).

## ACCIDENTS MORTELS

### Répartition du nombre de tués dans les accidents selon le milieu (hors autoroutes) et la luminosité

Accidents mortels impliquant	Nombre de tués dans les accidents				Total
	Routes hors agglomération		Agglomération		
	Jour	Nuit	Jour	Nuit	
un piéton	0	0	2	0	2
un véhicule seul	0	1	3	2	6
une collision de véhicules <i>dont en intersection</i>	5 0	1 0	0 0	1 0	7 0
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>15</b>

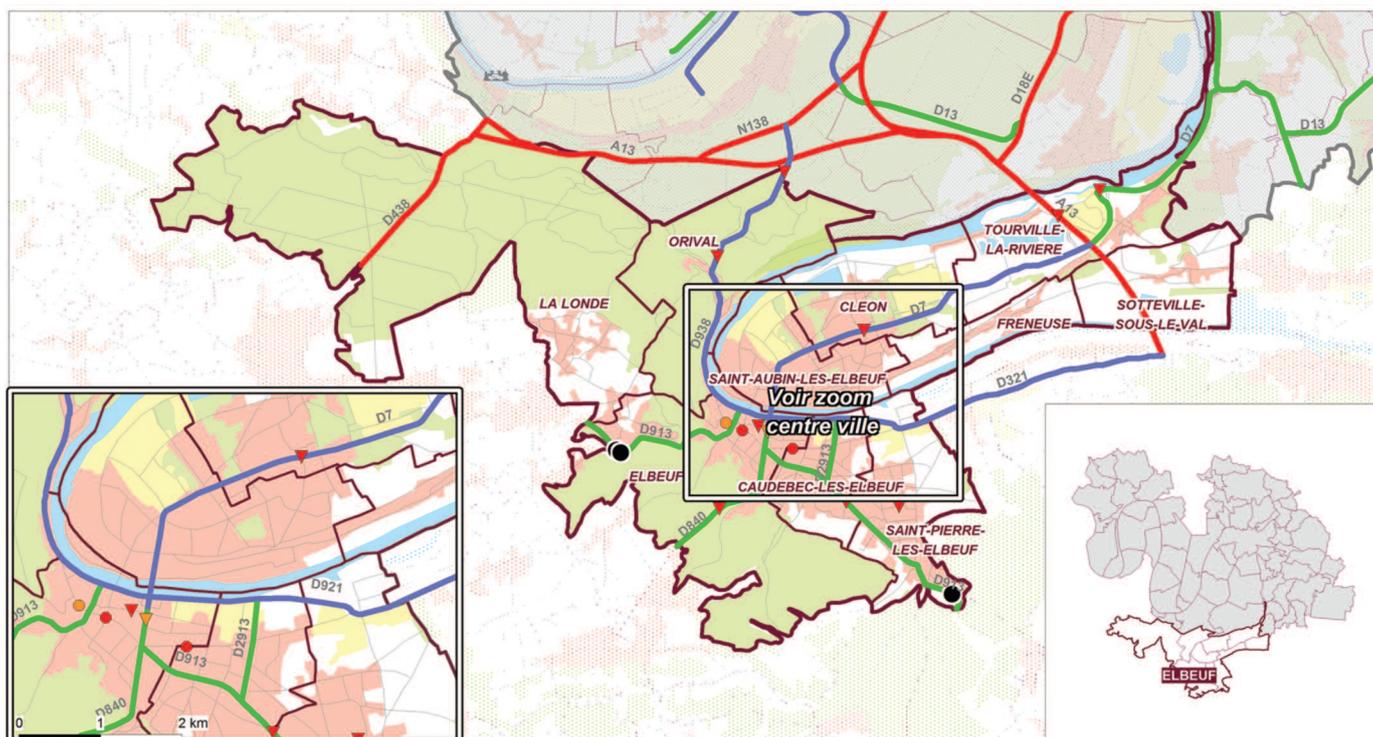
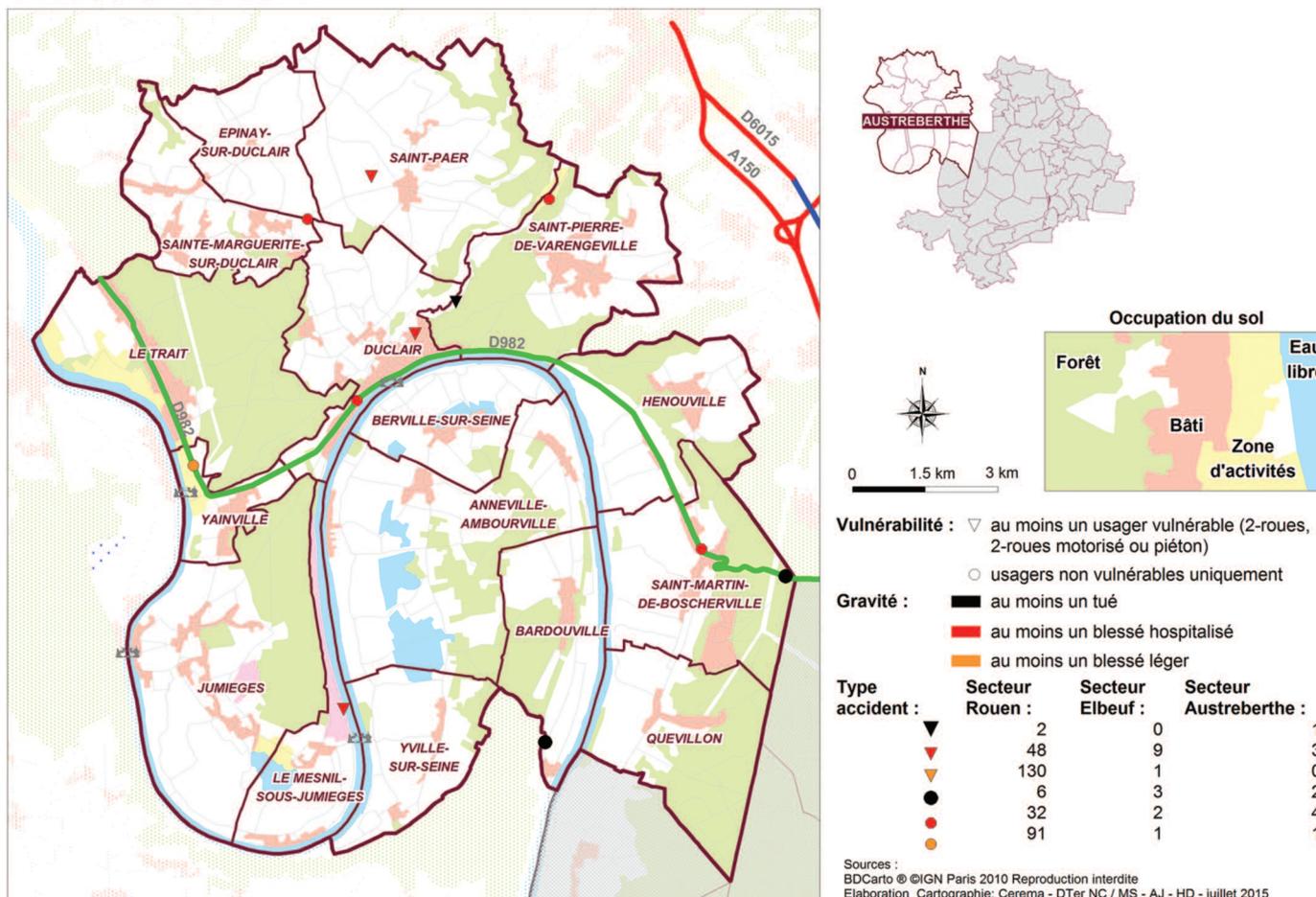
En 2014, hors autoroute, un tiers des accidents mortels se déroulent de nuit, dont 3 sur 5 ont lieu en agglomération. Aucune collision mortelle en intersection n'est survenue.

Dans les accidents impliquant un véhicule seul, les usagers sont tués dans des proportions égales de nuit ou de jour.

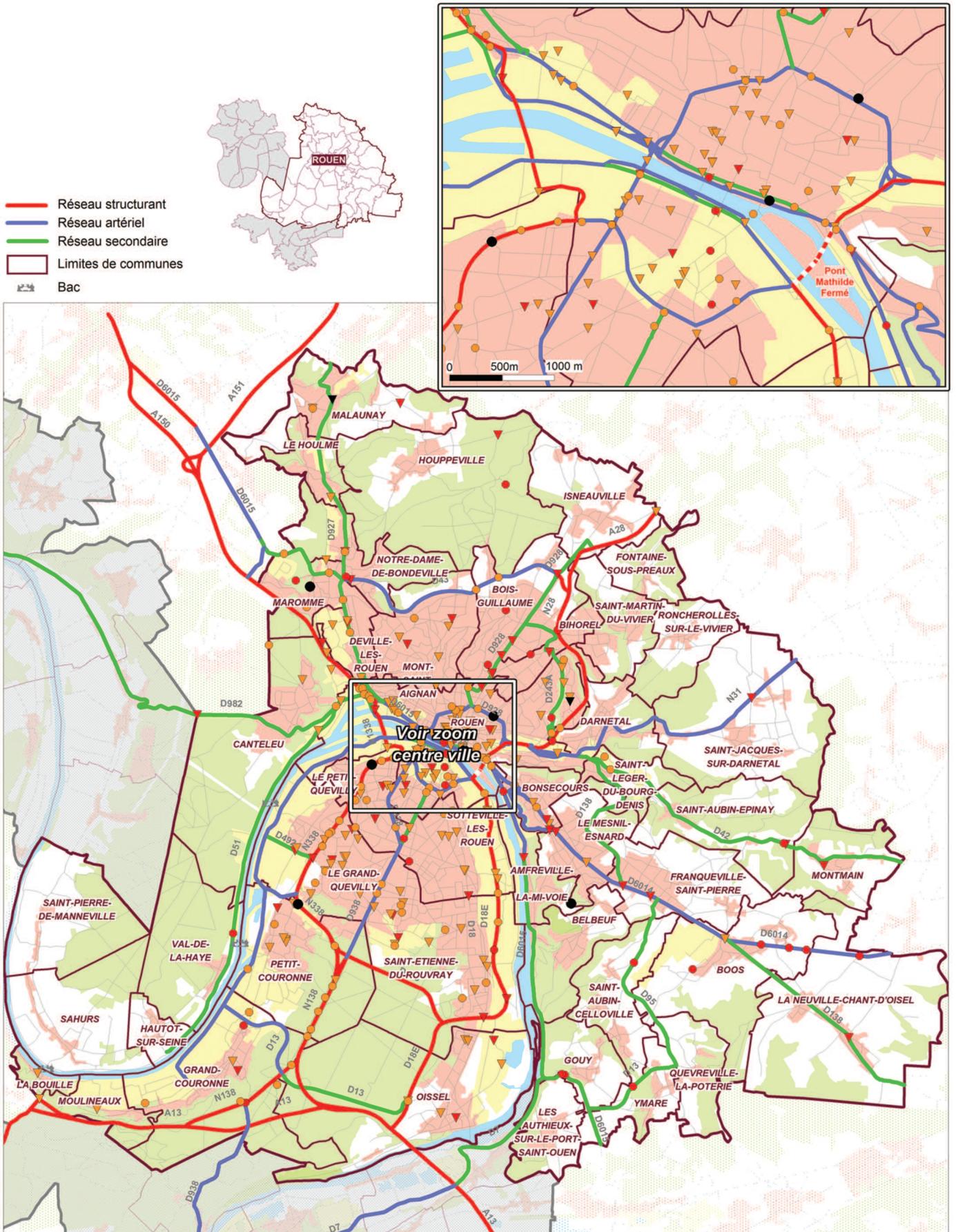


### 3. La sécurité routière

## LOCALISATION DES ACCIDENTS CORPORELS Année civile 2014



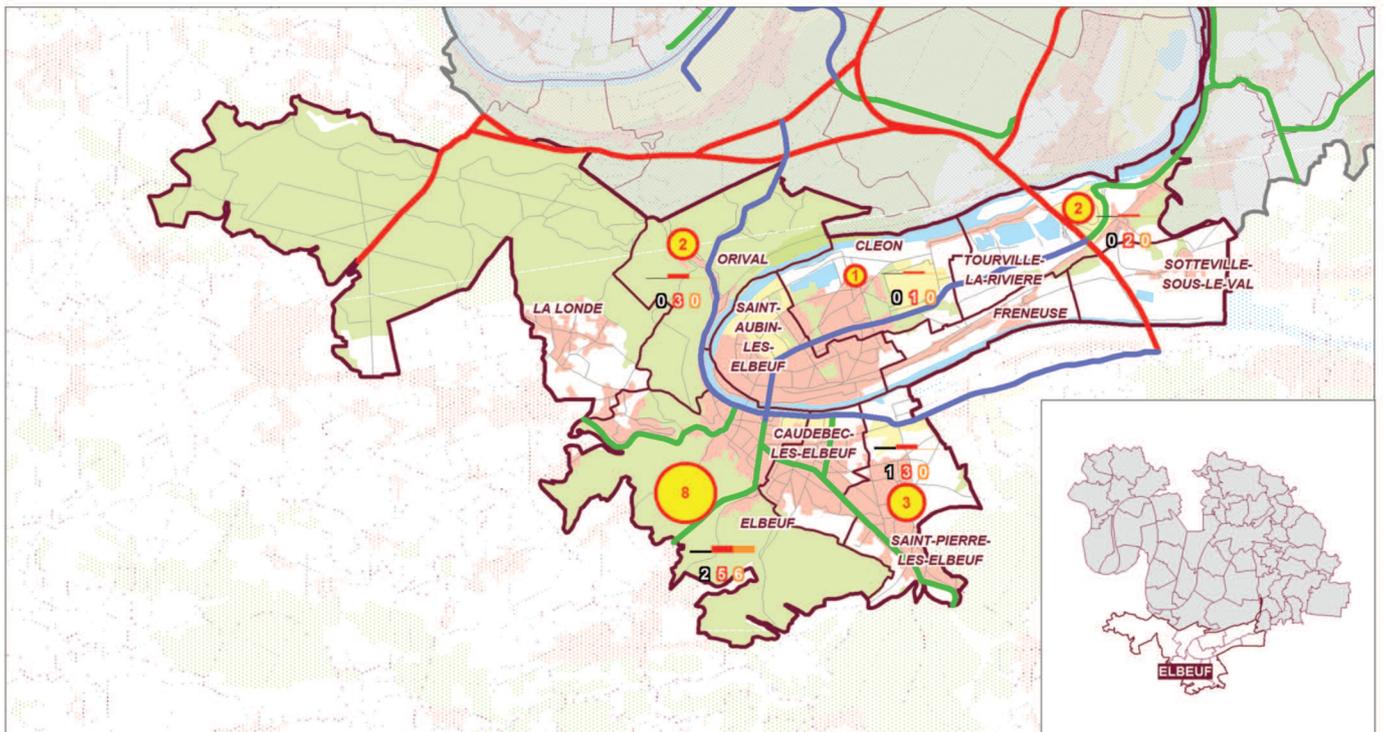
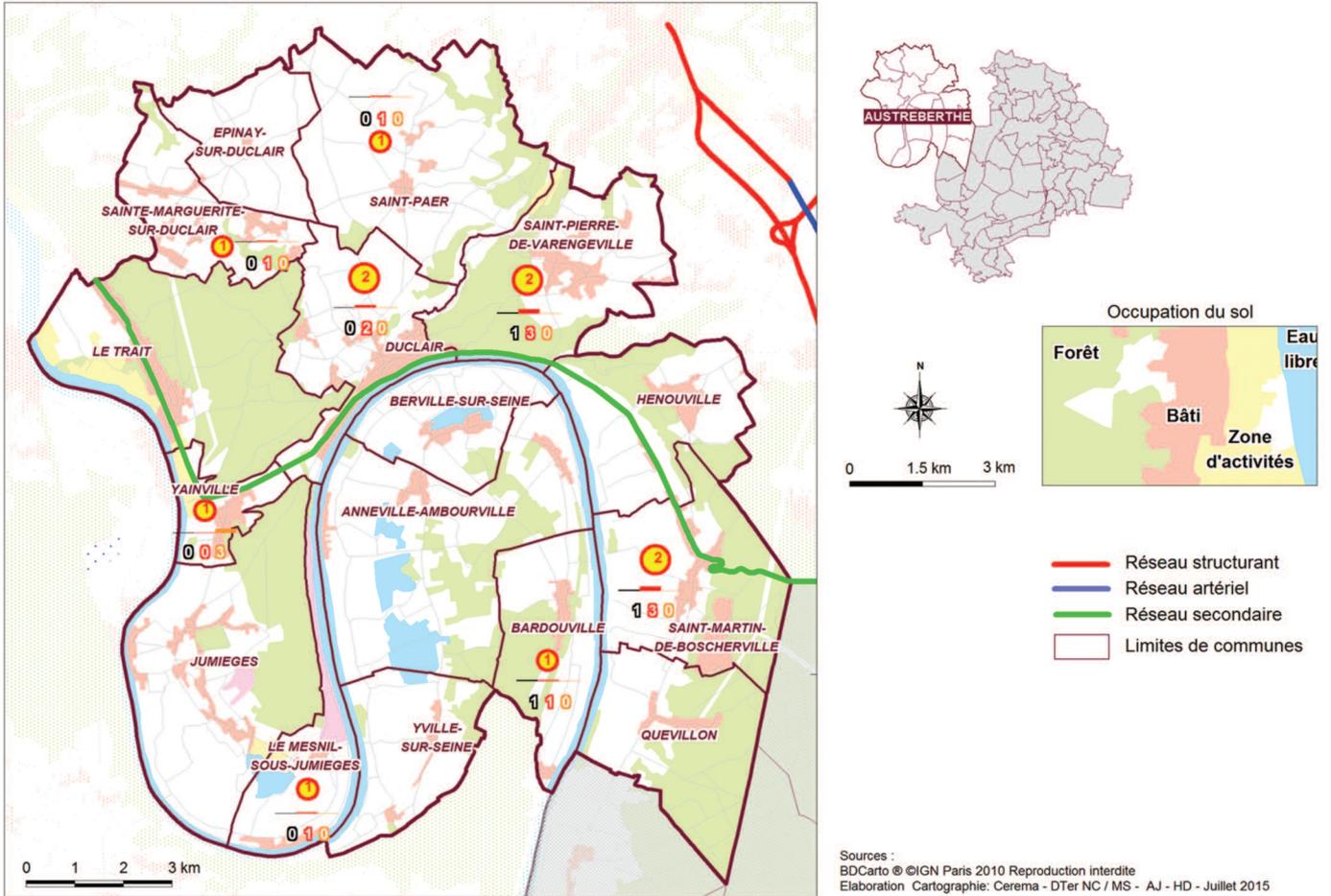
### 3. La sécurité routière





### 3. La sécurité routière

## NOMBRE D'ACCIDENTS ET DE VICTIMES PAR COMMUNE Année civile 2014



### 3. La sécurité routière

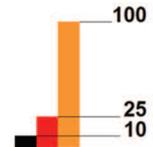
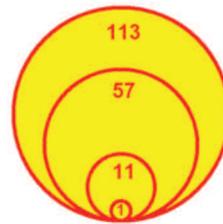


#### Nombre d'accidents et de victimes de janvier 2014 à décembre 2014

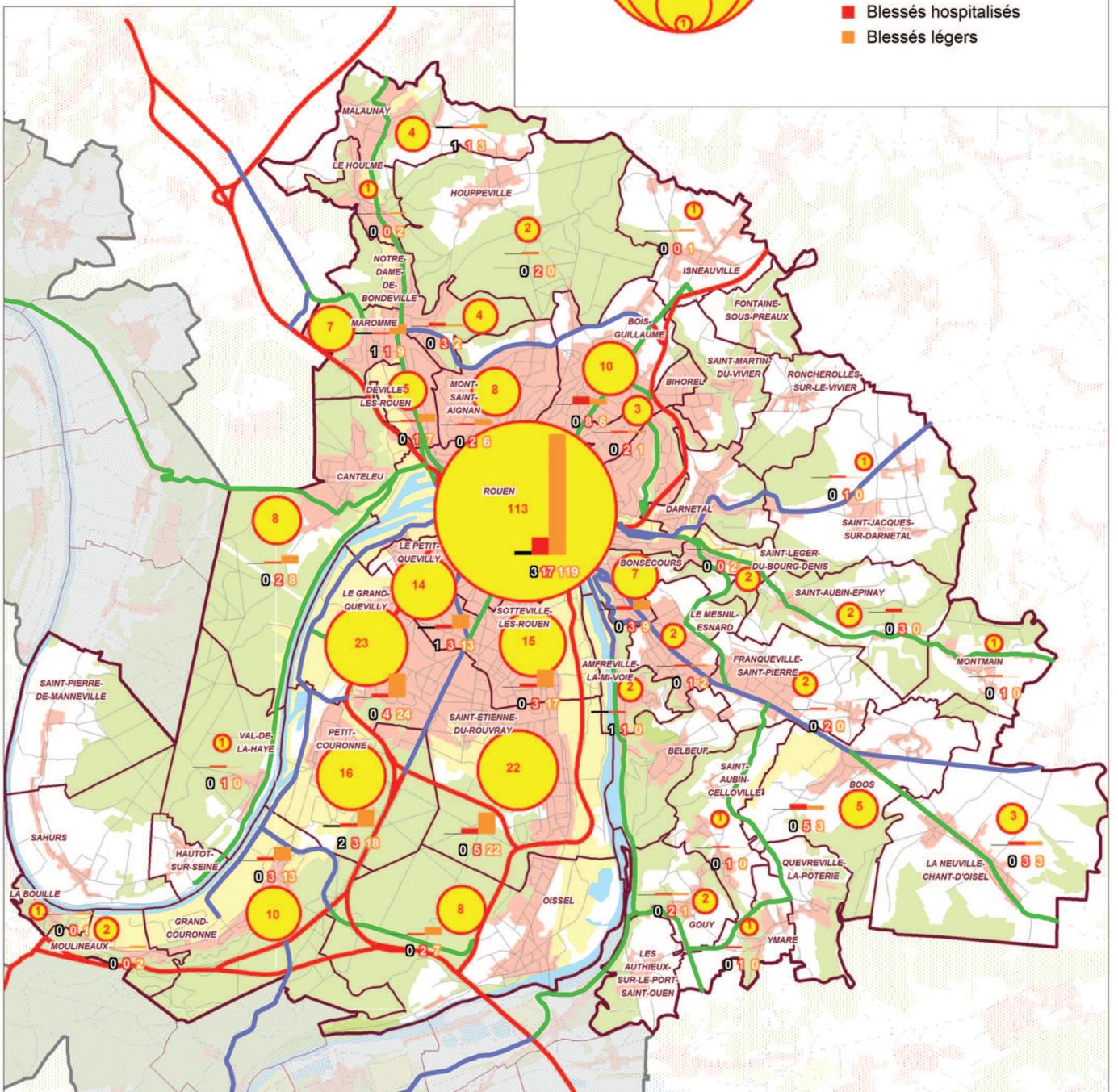


Nombre d'accidents

Nombre de victimes



- Tués
- Blessés hospitalisés
- Blessés légers





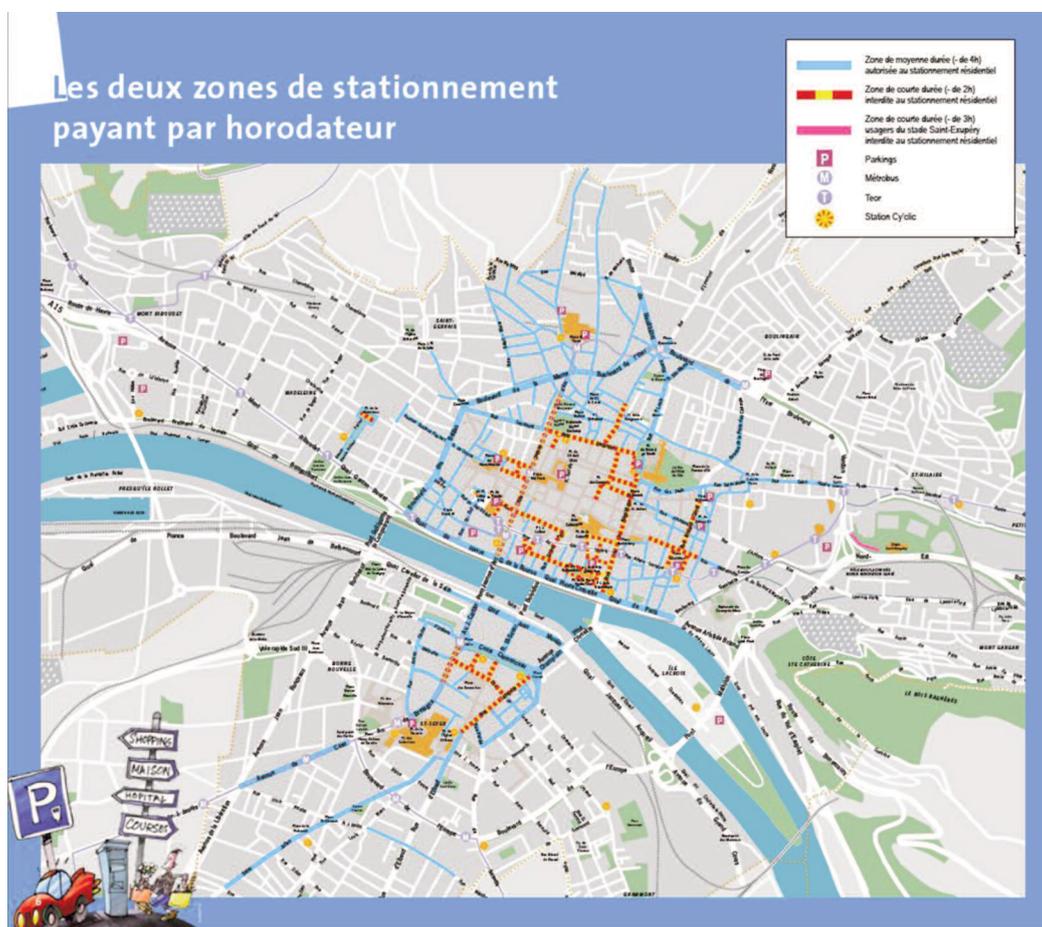
## 4. Le stationnement

### Le stationnement à Rouen

#### OFFRE

L'organisation du stationnement payant sur voirie n'a pas connu d'évolutions importantes en 2014.

Une nouveauté est l'implantation de places de stationnement « quart d'heure gratuit ». Ces places, réparties dans 6 rues (Armand Carrel, République, Saint-Sever, Saint-Julien, Saint-Vivien, contre allée du Boulevard d'Orléans) et repérables par un marquage au sol rouge, sont totalement gratuites jusqu'à 15 minutes et interdites au-delà.



En 2014, l'offre de stationnement sur Rouen était la suivante :

- Les **places sur voirie, non réglementées et gratuites**. Deux grands parkings, « La Mare aux planches » (300 places) et la « Place du Boulingrin » (350 places) complètent le stationnement pour un total de 26 000 places.
- Les places payantes sur voirie :
  - **Zone courte durée** : 750 places ;
  - **Zone moyenne durée** : 5 250 places.
- Les **places réservées aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)** :  
Elles sont au nombre de 579. Le stationnement y est réservé aux personnes titulaires de la carte européenne de stationnement. De plus, il est gratuit.

## 4. Le stationnement



- Les **parkings en ouvrage** : la ville comprend 16 parkings payants en ouvrage, dont près de la moitié appartient à la ville de Rouen. Voici le détail des places disponibles :

Propriétaire	Parkings	Nombre de places 2014 <sup>(1)</sup>	Nombre de places PMR
Ville de Rouen	Opéra - Théâtre-des-Arts <sup>(2) (3)</sup>	154	3
	Gare (Ville)	455	10
	Hôtel-de-Ville	350	7
	Cathédrale - Office du tourisme <sup>(4)</sup>	427	4
	Espace du Palais	1 411	24
	La Pucelle	447	7
	Vieux-Marché	402	4
	Saint-Marc	531	12
CHU	Gambetta-Martainville	987	20
Métropole Rouen Normandie	Mont Riboulet-Kindarena	891	50
SNCF	Gare (SNCF)	370	-
Parc privé	Square des Arts	460	11
	Saint-Sever	1 800	-
	Docks 76	985	-
<b>Total</b>		<b>9 970</b>	<b>123</b>

(1) Le nombre de places correspond au nombre de places totales, incluant les places réservées (entreprises, résidents), les abonnements, les places pour personnes à mobilité réduite, etc...

(2) Transféré à la ville de Rouen depuis juin 2014

(3) Ancien nom : La Bourse

(4) Ancien nom : La Haute Vieille Tour

## USAGE

La fréquentation des parkings en ouvrage est évaluée par différents éléments. Le nombre d'abonnés mensuels permet d'estimer le nombre d'utilisateurs réguliers, le nombre de visiteurs horaires moyen par jour permet d'évaluer la fréquentation et le taux de rotation <sup>(1)</sup> moyen permet de ramener la fréquentation à la taille du parking.

Groupe d'appartenance du délégataire	Parkings	2013			2014		
		Nombre moyen mensuel d'abonnés <sup>(*)</sup>	Taux de rotation moyen jours ouvrés	Nombre visiteurs horaires en moyenne /jour	Nombre moyen mensuel d'abonnés <sup>(*)</sup>	Taux de rotation moyen jours ouvrés	Nombre visiteurs horaires en moyenne /jour
EFFIA	Gare (SNCF)	75	1,26	516	76	1,22	497
	Gare (Ville)	267	0,20	93	263	0,21	97
Q Park	Espace du Palais	610	1,28	1 800	752	1,27	1787
	Square des Arts	480	0,45	205	460	0,44	201
SEM Rouen Park	Vieux-Marché	209	2,55	1 027	214	2,72	1095
	Cathédrale - Office du Tourisme	240	1,23	524	219	1,34	574
	Hôtel-de-Ville	228	1,11	389	247	1,24	433
	Opéra - Théâtre-des-Arts	35	1,90	293	26	1,59	245
Vinci Park	La Pucelle	408	1,09	491	421	1,13	500
	Saint-Marc	525	0,76	404	514	0,74	394

(\*) Toutes cartes confondues.

Au niveau de chaque parking, la fréquentation horaire (+1,4%) et le nombre des abonnements (+3,7%) sont en légère hausse par rapport à 2013. Ces évolutions entre 2013 et 2014 sont très variables d'un parking à l'autre : le nombre de visiteurs horaire fluctue de -16% à +11% et le nombre d'abonnés de -25% à +23%.

(1) taux de rotation moyen : rapport entre le nombre de visiteur horaire (hors abonnés) et le nombre de places.



## 4. Le stationnement

# Le stationnement à Elbeuf

## OFFRE

La commune d'Elbeuf dispose de trois types de stationnement :

- Le stationnement **sur voirie, sur des places non réglementées et gratuites** représente 3 200 places.
- Le stationnement **sur voirie où il est réglementé et payant** :
  - **Zone Rouge** : durant les plages horaires de 9<sup>h</sup> à 12<sup>h</sup> et de 14<sup>h</sup> à 18<sup>h</sup> du lundi au samedi inclus, le stationnement est payant et limité à deux heures au maximum. L'offre est de 403 places ;
  - **Zone Jaune** : sur les mêmes plages horaires du lundi au vendredi et de 9<sup>h</sup> à 12<sup>h</sup> le samedi, le stationnement est lui aussi payant, mais sans limitation de durée. 601 places y sont situées.
- La ville dispose aussi d'un **parking en ouvrage** en centre-ville, rue Jean Gaument. 322 places sont exploitées, dont 4 pour les personnes à mobilité réduite.

## USAGE

Suite au changement de gestionnaire au 1<sup>er</sup> janvier 2014, l'évolution de la fréquentation des stationnements payants sur voirie n'est pas disponible pour cette édition.

Pour le parking en ouvrage, le nombre de visiteurs par mois a connu une baisse de 18 % par rapport à 2013.

Stationnement		Abonnements mensuels (moyenne par mois)	Nombre de visiteurs par mois (jours ouvrés)	Nombres de visiteurs horaires (moyenne journalière ouvrée)
En ouvrage		143	164	-
Payant sur voirie	Zone Rouge	-	-	537
	Zone Jaune	-	-	522

## Les parkings relais (P+R)

Le territoire de l'agglomération dispose de 19 parkings relais permettant l'accès à une ligne de transports en commun. Ce sont ainsi plus de 3 000 places de stationnement qui sont offertes aux usagers.

Parmi ces parkings, six sont réservés exclusivement aux usagers des TC :

- P+R du Mont-Riboudet – Kindarena : TEOR 891 places
- P+R du Zénith : Ligne F1 150 places
- P+R du Boulingrin : Tramway 35 places
- P+R de Rouges-Terres : Ligne F1 120 places
- P+R de la place Prat (Canteleu) : T3 20 places
- P+R de Victor Schoelcher (Notre-Dame-de-Bondeville) : T2 35 places

La fréquentation du parking du Mont-Riboudet – Kindarena a connu une baisse en semaine (63,3 % en 2014 contre 68 % en 2013) mais continue de croître le samedi (34,1% contre 24 % en 2013).

Les autres parkings relais présentent des fréquentations moyennes variables et des taux proches de ceux constatés en 2013.

En 2014, deux nouveaux parkings relais ont été mis en service : Place Colbert à Mont-Saint-Aignan (30 places) et au niveau du Pont d'Eauplet (20 places). Le parking P+R de Rouges-Terres (terminus F1) a été agrandi en 2014 pour atteindre 120 places.

Comme pour les années précédentes, la fréquentation du P+R du Zenith reste faible (moins de 1%).



## Le stationnement des véhicules électriques

La Métropole Rouen Normandie s'est engagée en 2011 dans un plan stratégique pour le développement du véhicule électrique et de la filière automobile décarbonée sur son territoire : le plan CREA'VENIR.

Depuis le lancement de ce plan, différentes actions ont été mises en place :

- l'expérimentation des premiers véhicules tout électrique ;
- la gratuité du stationnement pour les véhicules 100 % électriques en voirie sur les périmètres de la ville de Rouen (à l'exception des parkings privés ou concédés). Un arrêté identique a été pris sur la ville d'Elbeuf en 2014 ;
- l'installation d'un réseau de bornes de charge publiques sur le territoire de la Métropole. Le stationnement sur les places équipées est réservé aux véhicules électriques et la charge est gratuite pour l'utilisateur.

Concernant les bornes de charge publiques, une première série de 6 bornes doubles a été installée depuis 2012 dans le centre de Rouen.

La Métropole a engagé une nouvelle phase du plan CREA'VENIR avec la mise en place sur la période 2014-2016 de 60 nouveaux points de charge sur son territoire.

En 2014, 11 nouvelles bornes ont été déployées sur 9 sites représentant un total de 18 points de charge.

Site	Nombre de bornes	Points de charge	Places matérialisées
Rouen - place Martin Luther King	1 double	2	2
Rouen - place du Boulingrin	1 double	2	2
Rouen - place de la Madeleine	1 double	2	2
Rouen - place Joffre	1 double	2	2
Rouen - quai du Havre	2 simples	2	2
Rouen - Rue Jeanne d'Arc/gare	2 simples	2	2
Bois Guillaume - P+R Rouges Terres	1 double	2	2
Elbeuf - place Aristide Briand	1 double	2	1
Elbeuf - Fabrique des savoirs	1 double	2	1

Il faut également noter qu'un certain nombre de grandes enseignes commerciales du territoire de la Métropole ont installé des bornes de recharge sur leur parking.



## 4. Le stationnement

### Les autres parkings de l'agglomération

Un relevé des taux d'occupation sur d'autres parkings de l'agglomération a été réalisé le mardi 3 juin 2014. Un parcours a été réalisé matin et après-midi durant les heures de grande fréquentation (9<sup>h</sup>-11<sup>h</sup> et 14<sup>h</sup>-16<sup>h</sup>).

Nom du lieu de stationnement	Localisation	Nombre total de places	dont PMR	Taux d'occupation		
				Matin	Après-midi	
Place Prat à Canteleu	Rue du Président Sénard, près de la Poste	20	0	95 %	95 %	
Place de l'Hôtel-de-Ville à Darnétal	Rue Gustave Flaubert	132	3	98 %	95 %	
	Rue Sadi Carnot (face arrêt T3) <i>dont stationnement minute</i>	23 36	0 -	100 % 100 %	87 % 67 %	
Kennedy à Grand-Quevilly	Kennedy 1 (rue Kennedy)	83	7	29 %	29 %	
	Kennedy 3 (derrière la station)	46	6	-	-	
Georges Braque à Grand-Quevilly	Rue Paul Cézanne	93	3	30 %	32 %	
	Parking face métro	62	-	11 %	25 %	
Place de la Demi-Lune à Maromme	Rond point Pelissier	65	3	92 %	89 %	
	<i>dont stationnement minute</i>	9	-	100 %	100 %	
Place Colbert à Mt-St-Aignan	Place Colbert	122	4	86 %	90 %	
Pôle multimodal à Oissel <sup>1</sup>	2 parkings+ stationnement le long du trottoir	205	4	100 %	100 %	
Place du 8 mai à Petit-Quevilly	Rue E. Davey	46	0	74 %	100 %	
	Derrière le métro (rue Jean Macé)	25	0	60 %	0 %	
Parking du MIN à Rouen	Parking MIN	16	2	63 %	88 %	
	Parking commerce rue S. Lecœur	7	0	100 %	100 %	
Boulingrin à Rouen	Boulingrin	350	4	100 %	99 %	
	<i>dont P+R</i>	30	2	97 %	97 %	
Place Renan à Saint-Etienne-du-Rouvray	Rue Chaplin	93	1	78 %	84 %	
	Rue Abel Gance	16	2	63 %	63 %	
Place de l'Hôtel-de-Ville à Sotteville-lès-Rouen	Parking sur la place de l'Hôtel-de-Ville	400	2	90 %	88 %	
	Parking souterrain Hôtel-de-Ville	140	0	21 %	25 %	
<i>(1) Relevé réalisé avant l'ouverture de l'extension du parking</i>		<b>TOTAL ENQUETE</b>	<b>1 944</b>	<b>44</b>	<b>81 %</b>	<b>82 %</b>

Le taux d'occupation de ces parkings est resté stable.



## 5. Les transports collectifs de la Métropole

Depuis le 1er septembre 2012, tous les réseaux de transports en commun de la Métropole Rouen Normandie sont regroupés sous l'appellation commerciale « réseau Astuce ». Le site internet [www.reseau-astuce.fr](http://www.reseau-astuce.fr) rassemble tous les services disponibles et apporte une information globale aux voyageurs, désormais complétée par l'ouverture de pages d'information du réseau Astuce sur les principaux réseaux sociaux.

L'année 2014 a été **principalement** marquée par :

- la transformation, en septembre 2014, des cinq lignes de bus 7, 4, 10, 16 et 21 en lignes FAST afin de proposer à la clientèle des trajets plus rapides avec des fréquences plus importantes aux heures d'affluence. Les véhicules affectés aux lignes FAST ont été dotés d'un habillage spécifique ;

	<i>Parcours</i>	<i>Semaine</i>	<i>Fréquence Samedi</i>	<i>Vacances</i>	<i>Amplitude (semaine)</i>
F1 (ex L7)	Rouges-Terres à Bois-Guillaume / Zénith Parc Expo à Grand-Quevilly	8' hp <sup>(1)</sup> 10' hc <sup>(2)</sup>	12' <sup>(3)</sup>	10'	5 <sup>h</sup> 30 - 22 <sup>h</sup>
F2 (ex L4)	Parc de la Vatine à Mont-Saint-Aignan / Tamarelle à Rouen (terminus T2)	6' hp <sup>(1)</sup> 10' hc <sup>(2)</sup>	10' <sup>(3)</sup>	10'	5 <sup>h</sup> 30 - 23 <sup>h</sup>
F3 (ex L10 avec modifications)	Théâtre des Arts à Rouen / Pôle multimodal à Oissel	6' hp <sup>(1)</sup> 10' hc <sup>(2)</sup>	10' <sup>(3)</sup>	10'	5 <sup>h</sup> - 22 <sup>h</sup>
F4 (ex L16 avec modifications)	Hameau de Fréveaux à Malaunay / Mont-Riboudet-Kindarena à Rouen	12' hp <sup>(1)</sup> 15' hc <sup>(2)</sup>	15' <sup>(3)</sup>	15'	5 <sup>h</sup> - 22 <sup>h</sup>
F5 (ex L21)	Théâtre des Arts à Rouen / Lycée Galilée à Franqueville-Saint-Pierre	9' hp <sup>(1)</sup> 10' hc <sup>(2)</sup>	12' <sup>(3)</sup>	15' <i>matin</i> 12' <i>après-midi</i>	5 <sup>h</sup> 15 - 22 <sup>h</sup>

(1) hp= heure de pointe (2) hc= heure creuse (3) fréquence proposée l'après-midi

- de nouveaux aménagements sur la ligne 30 Rouen – Caudebec-en-Caux (modification de l'itinéraire, aménagement pour personnes à mobilité réduite...) qui ont permis une hausse de sa fréquentation ;
- la création d'une voie bus sur les quais rive droite entre Place Saint-Paul et rue Jeanne d'Arc par réduction de la capacité affectée aux autres véhicules (de 3 à 2 voies de circulation) qui offre ainsi une fiabilisation des temps de parcours des bus.

Au sein du périmètre de transports urbains, la desserte du réseau Astuce est assurée par cinq exploitants :

- TCAR (Transport en Commun de l'Agglomération de Rouen) pour le pôle urbain rouennais ;
- TAE (Transport de l'Agglomération d'Elbeuf) pour le pôle urbain elbeuvien ;
- KEOLIS pour Filo'R, transport à la demande dans les zones rurales de l'agglomération, (hors pôle elbeuvien) ;
- VTNI pour les lignes de desserte entre les pôles urbains, en lien avec des lignes interurbaines départementales ;
- la Compagnie de cars Hangars qui, dans certaines petites communes, exploite des lignes fréquentées essentiellement par des scolaires.

Les plans du réseau Astuce sont disponibles sur le Cd-rom.



## 5. Les transports collectifs de la Métropole

### RÉSEAU EXPLOITÉ PAR LA TCAR

Le réseau exploité par la TCAR se compose de 2 lignes de tramway, 3 lignes de bus à haut niveau de service (BHNS), 23 lignes de bus dont 5 lignes FAST, ainsi que 4 lignes de taxis collectifs.

Il dessert un total de 45 communes.

#### • Fréquentation du réseau TCAR

	2013	2014	variation 2013/2014	
Nombre total de DÉPLACEMENTS *	39 573 046	40 331 970	+ 1,92 %	
Nombre total de VOYAGES	50 974 251	51 295 071	+ 0,63 %	
Taux de correspondances	1,29	1,27	-	
Nombre total de voyages TRAMWAY	17 087 861	17 567 618	+ 2,81 %	
Nombre de voyages des lignes TEOR	T1	4 804 121	4 901 889	+ 2,04 %
	T2	5 772 834	5 773 934	+ 0,02 %
	T3	5 002 239	5 095 426	+ 1,86 %
Nombre total de voyages BUS	18 294 921	17 956 204	- 1,83 %	

\* Un déplacement peut être composé de plusieurs voyages s'il y a une correspondance.

#### Caractéristiques de l'offre TCAR en 2014

		2013	2014	variation 2013/2014
Desserte annuelle <sup>(1)</sup>	Offre kilométrique annuelle (tout type de matériel)	13 893 668 km	13 977 916 km	+ 0,61 %
	Offre kilométrique annuelle (tramway)	1 477 194 km	1 470 611 km	- 0,45 %
	Offre kilométrique annuelle T1	775 441 km	790 108 km	+ 1,89 %
	Offre kilométrique annuelle T2	1 199 613 km	1 207 627 km	+ 0,67 %
	Offre kilométrique annuelle T3	1 043 998 km	1 045 860 km	+ 0,18 %
	Offre kilométrique annuelle Bus	9 397 422 km	9 074 850 km	+ 1,35 %
Vitesse commerciale moyenne (km/h)	Tramway	18,2 km/h	18,2 km/h	
	TEOR	17,9 km/h	17,9 km/h	
	Bus	17,5 km/h	17,7 km/h	
Nombre de véhicules TC propres <sup>(2)</sup>	Tramway	27	27	
	TEOR	68	67	
	Bus	-	163	
Nombre de lignes accessibles aux PMR <sup>(3)</sup>		14 lignes + Tramway + TEOR	14 lignes + Tramway + TEOR	
Age moyen du parc (en années au 31 déc.)	TEOR	7,1 ans	5,2 ans	
	Bus TCAR		7,8 ans	
	Tramway <sup>(4)</sup>		2,4 ans	
Taux de fraude (%) <sup>(5)</sup>		2,11 %	2,62 %	
Taux de contrôle (%) <sup>(6)</sup>		2,85 %	2,59 %	

(1) Véhicule propre : électrique ou biodiesel.

(2) PMR : personnes à mobilité réduite, soit personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que personnes handicapées (y compris les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels et les personnes en fauteuil roulant), personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes transportant des bagages lourds, personnes âgées, femmes enceintes, personnes ayant un caddie et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette).

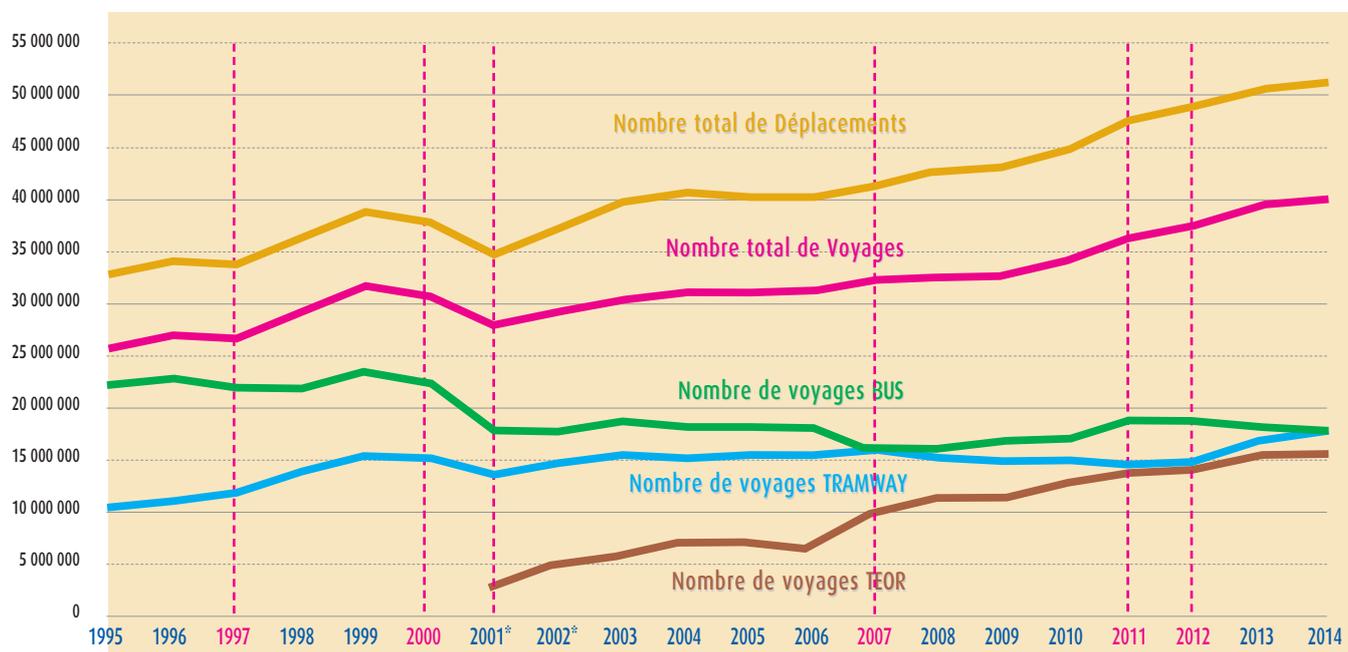
(3) Taux de fraude : nombre de procès verbal / nombre de clients contrôlés.

(4) Taux de contrôle : nombre de clients contrôlés / nombre de validations.

## 5. Les transports collectifs de la Métropole



### Évolution de la fréquentation du réseau exploité par la TCAR depuis 1995



- 1997 : Prolongements du tramway jusqu'au Technopôle de Saint-Etienne-du-Rouvray et ouverture de la station Palais de Justice.
  - 2000 et 2001 : Perturbation du trafic par d'importants mouvements sociaux.
  - 2007 : Mise en service du tronc commun TEOR, en site propre, au centre-ville de Rouen.
  - 2011 : Travaux de renforcement du tramway.
  - 2012 : Requalification de la ligne 7, en partie en site propre en centre ville - Renouvellement des rames du tramway.
- (\*) Lignes T2 et T3 mises en service en février 2001 - Ligne T1 mise en service en avril 2002.



## 5. Les transports collectifs de la Métropole

### RÉSEAU EXPLOITÉ PAR LA TAE

Depuis la rentrée 2013, suite à la refonte du réseau de transport exploité par la TAE, la desserte des principaux équipements publics et les interconnexions avec les autres réseaux de transports (gare ferroviaire de Saint-Aubin-les-Elbeuf et pôle multimodal de Oissel) ont été améliorées. Ainsi, une offre de transport est également proposée les dimanches et jours fériés.

Le réseau se compose de 6 lignes régulières, d'une ligne PMR et de 4 lignes de transports à la demande Allobus.

#### • Fréquentation du réseau TAE

		2013	2014	variation 2013/2014
Nombre total de DÉPLACEMENTS		1 798 790	1 903 249	+ 5,81 %
Nombre total de voyages		2 104 584	2 226 801	+ 5,81 %
Taux de correspondances		1,17	1,17	-
Nombre total de voyages	Bus	2 074 159	2 154 170	+ 3,86 %
	TAD Allobus	29 249	37 717	+ 28,95 %
	PMR	1 176	1 109	- 5,70 %

#### Caractéristiques de l'offre TAE en 2014

		2013	2014	variation 2013/2014
Desserte annuelle	Offre kilométrique annuelle (tout type de matériel)	1 303 980 km	1 387 339 km	+ 6,39 %
Vitesse commerciale moyenne	Bus	18,4 km/h	18,5 km/h	
	TAD Allobus	30,9 km/h	31,2 km/h	
Age moyen du parc TC (en années au 31 déc.)	Bus	7,4 ans	8,2 ans	
	Bus articulés	12,1 ans	13,1 ans	
	TAD Allobus	4,6 ans	4,8 ans	
	TPMR	4,1 ans	5,1 ans	
Taux de contrôle (%)		6,0 %	6,1 %	

### RÉSEAU EXPLOITÉ PAR VTNI

Le réseau VTNI permet de relier les différents pôles urbains de la Métropole Rouen Normandie. En 2014, VTNI exploite 3 lignes régulières :

- Ligne 26 - Rouen - Saint-Pierre-de-Varengville
- Ligne 30 - Rouen - Le Trait
- Ligne 32 - Rouen - Elbeuf

En 2014, les 17 bus ont parcouru 764 423 km et ont transporté 677 450 voyageurs, représentant une augmentation de 1,3 % de sa fréquentation par rapport à l'année précédente.

Pour mémoire, la ligne 36 devenue scolaire (ligne 107) n'est plus comptabilisée dans ce bilan depuis septembre 2013.



## RÉSEAU EXPLOITÉ PAR KEOLIS

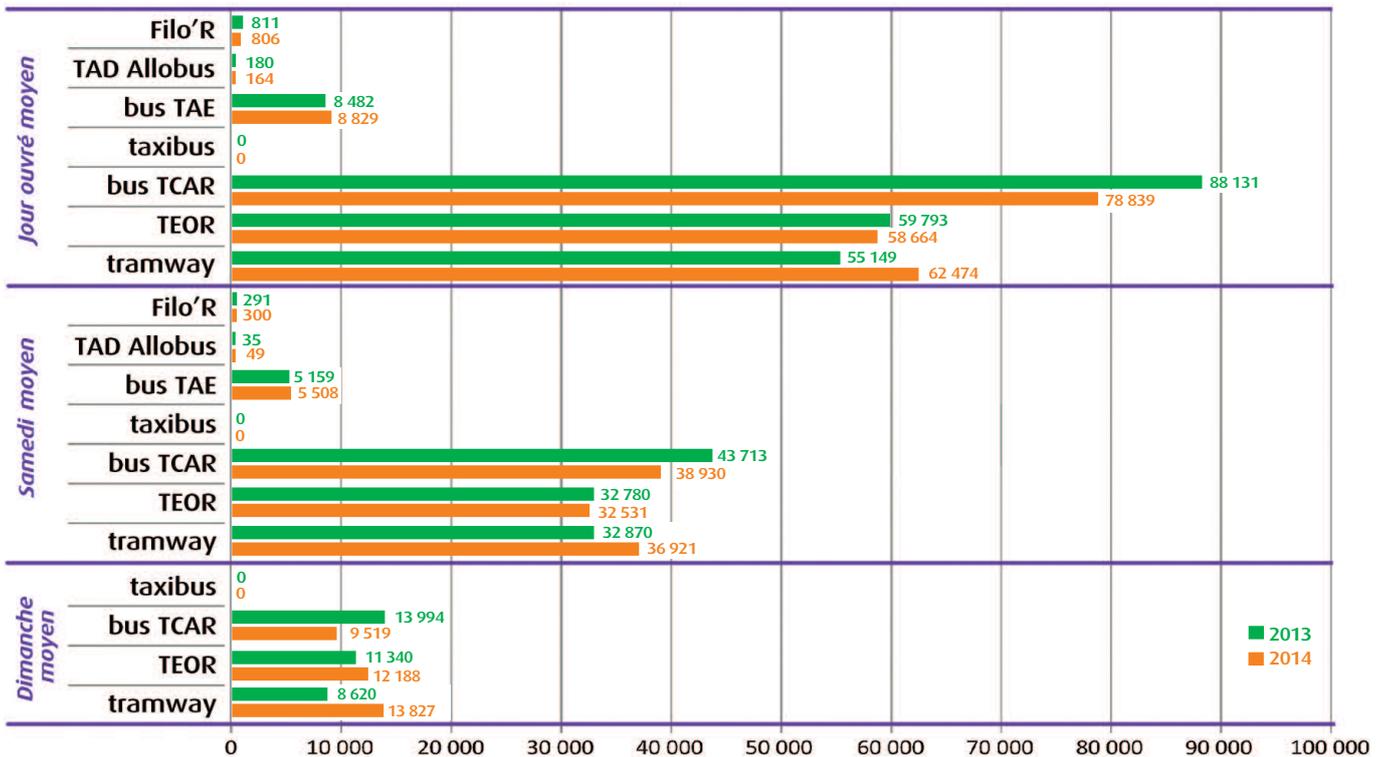
Le service de transport à la demande Filo'R permet aux habitants des communes rurales et périurbaines de l'agglomération d'accéder plus facilement aux transports en commun. Les minibus de 9 à 20 places permettent aux habitants de se déplacer au sein d'une ou plusieurs zones Filo'R ou de se rabattre vers des lignes de transports urbains structurantes par correspondance avec le même titre de transport.

En 2014, les 26 bus, tous accessibles aux personnes à mobilité réduite, ont parcouru 1 405 613 km et transporté 177 870 voyageurs, soit une hausse de 0,5 % par rapport à 2013. L'augmentation de la fréquentation malgré une sensible diminution du nombre de kilomètres parcourus (-3,4%) souligne l'amélioration de l'efficacité du service.



Zones desservies par le service Filo'R

## FRÉQUENTATION JOURNALIÈRE MOYENNE par type de matériel et par exploitant 2013 – 2014





## 6. Zoom 2014

### ENQUÊTE AUPRÈS DES USAGERS DE LA GARE DE ROUEN RIVE-DROITE - AUTOMNE 2014

Dans le cadre des réflexions menées sur le projet de nouvelle gare de Rouen, et dans le but d'approfondir les connaissances sur le fonctionnement de la gare actuelle, les adhérents de l'agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure ont souhaité actualiser l'enquête auprès des usagers de la gare de Rouen Rive Droite effectuée en 2007.

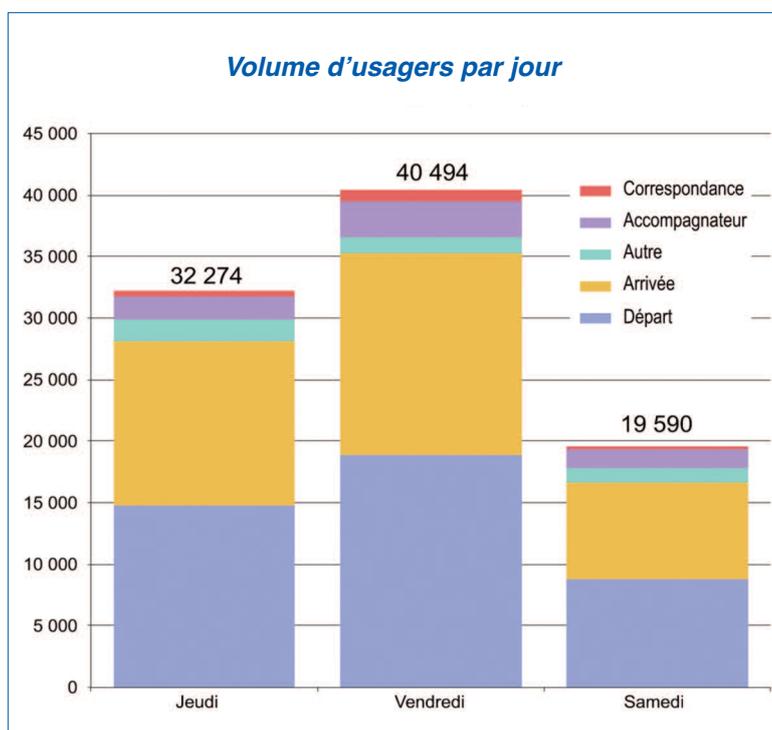
Basée sur la même méthodologie, cette nouvelle enquête a été menée les jeudi 2, vendredi 3, et samedi 4 octobre 2014. Sur la base d'un comptage de tous les utilisateurs transitant par la gare, elle a consisté à enquêter en vis-à-vis une part représentative de ses usagers. L'enquête a ainsi permis d'obtenir des informations sur les déplacements et les profils des utilisateurs et sur les usages de la gare et de son quartier.

En complément, une enquête de stationnement a été effectuée dans le périmètre du quartier de la gare.

#### Les usagers de la gare de Rouen

Pour obtenir un échantillon représentatif des usagers de la gare correspondant à un tirage aléatoire, près de 10 000 personnes ont été enquêtées sur un total de 103 000 entrées/sorties évaluées par comptage, soit près de 11 % des usagers estimés.

Ceux-ci se répartissent sur les trois journées sensiblement de la même manière qu'en 2007, soit 35 %, 44 % et 21 % du jeudi au samedi. Les parts des entrants et des sortants sont là aussi relativement équilibrées.

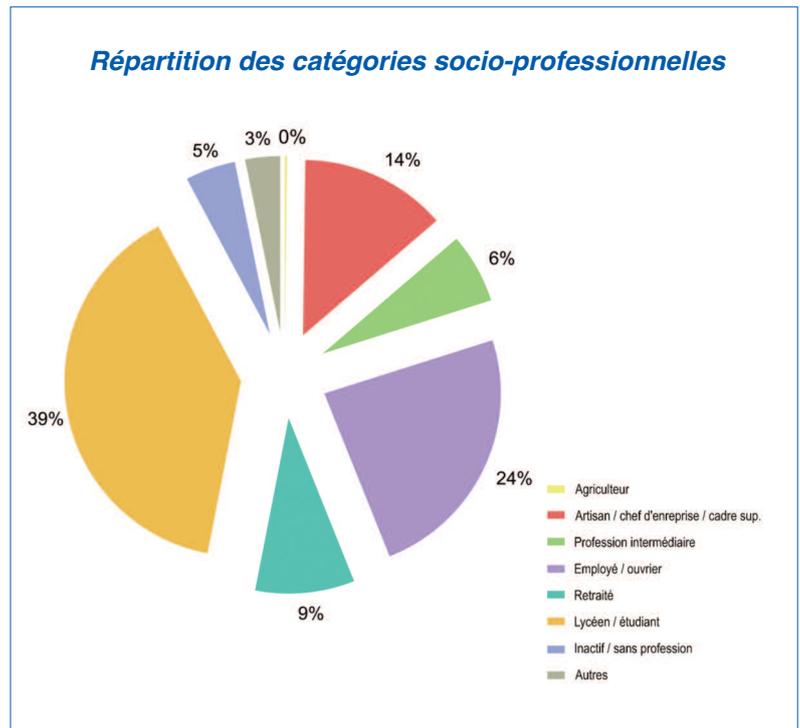




Le volume, plus important le vendredi, s'explique par les retours de semaine et les départs en week-end. On retrouve cette tendance, déjà observée en 2007, à travers les volumes par tranche horaire. Les heures de pointe du matin et du soir sont très marquées le jeudi, correspondant aux déplacements pendulaires ; il s'y s'ajoute le vendredi de forts volumes de départs et d'arrivées entre 16<sup>h</sup>30 et 19<sup>h</sup>.

Les usagers du samedi sont plus répartis dans la journée, en corrélation avec l'offre ferroviaire.

Les utilisateurs se répartissent à part quasi égale entre hommes et femmes, la tranche d'âge majoritaire étant les 18-24 ans (30 %). On retrouve cette tranche d'âge à travers les catégories socioprofessionnelles : les lycéens et étudiants sont majoritaires (39 %), suivis par les employés/ouvriers (24 %) et cadres supérieurs/chefs d'entreprises (14 %).



### Les motifs et usages

Parmi les utilisateurs du train, 32 % déclarent l'emprunter quotidiennement et 17 % deux à trois fois par semaine. Au total, les utilisateurs hebdomadaires (au moins une fois par semaine) représentent 62 % des voyageurs. Concernant les usagers de la gare en elle-même, il est intéressant de noter qu'un quart des utilisateurs ne s'y rend que de manière exceptionnelle.

Les déplacements liés au domicile, à l'origine ou à la destination, représentent presque 50 % des déplacements des usagers. Le travail concerne quant à lui 15 % des motifs à l'origine, suivi par les études secondaires et supérieures qui représentent respectivement 8 et 9 %. Les visites familiales concernent 14 % des motifs à destination et sont plus importantes en début de week-end.

Motifs du déplacement	À destination										Total	
	Domicile	Travail	Déplac. Profess.	Ecole/ collège/ lycée	Université/ supérieur	Achats/ courses	Administratif/ soins/ santé	Tourisme/ loisirs	Visite familiale	Accompa.		
À l'origine	Domicile	0%	13%	3%	3%	3%	3%	1%	7%	11%	1%	44 %
	Travail	13%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	15 %
	Déplac. professionnel	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3 %
	Ecole/ collège/ lycée	8%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	8 %
	Université/ supérieur	9%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	9 %
	Achats/ courses	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2 %
	Administratif/ soins/ santé	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1 %
	Tourisme/ loisirs	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	4 %
	Visite familiale	7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	9 %
Accompagnement	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3 %	
<b>Total</b>	<b>47%</b>	<b>14%</b>	<b>4%</b>	<b>3%</b>	<b>3%</b>	<b>3%</b>	<b>2%</b>	<b>9%</b>	<b>14%</b>	<b>1%</b>	<b>100 %</b>	

Tous sens confondus, le domicile intervient dans 92 % des cas et les trajets domicile-travail représentent près du quart des déplacements.

Enfin concernant les services, si 47 % des usagers de la gare n'en utilisent aucun dans ou à proximité de celle-ci, les plus sollicités restent la boulangerie/sandwicherie (13 %), les buralistes (12 %), les cafés (9 %) et les guichets/distributeur SNCF (8 %).



## 6. Zoom 2014

### Les origines/destinations et les modes de transports utilisés

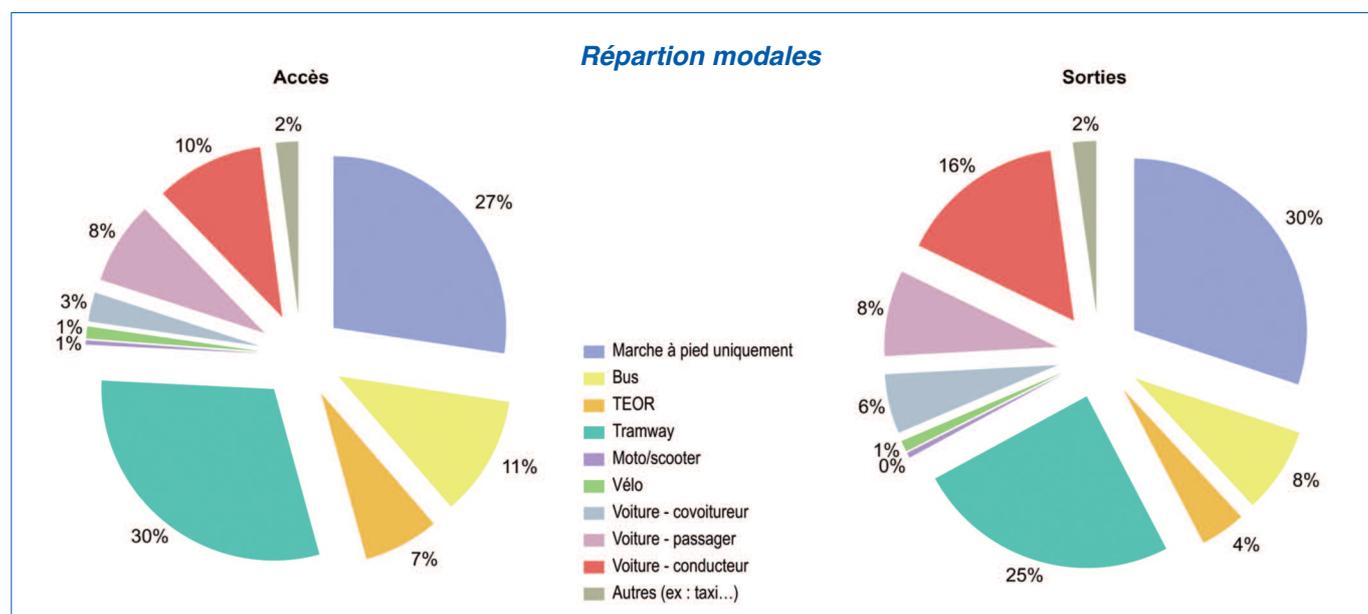
Dans le cadre de l'analyse des origines et destinations des usagers, le questionnaire a permis de récolter les informations relatives aux modes utilisés, aux gares, aux communes voire aux quartiers lorsque l'origine ou la destination se trouve dans une commune jouxtant la gare.

Globalement, les dix gares les plus fréquentées représentent près de 80 % des voyageurs venant ou partant de la gare de Rouen. La principale connexion ferroviaire est Paris - Saint-Lazare qui représente 42 % des origines et 38 % des destinations, puis suivent les gares du Havre, Yvetot et Dieppe.

La ville de Rouen représente 35 % des origines des usagers et 31 % des destinations. Les flux se répartissent ensuite vers, ou depuis Paris (15 et 15 %), et dans le reste des communes du centre de l'agglomération (Mont-Saint-Aignan, Petit-Quevilly, Sotteville-lès-Rouen...) et de la Haute-Normandie (Yvetot, Dieppe, Vernon, Barentin...).

L'immense majorité des usagers n'utilise qu'un seul mode pour venir ou partir de la gare (respectivement 90 et 94 %).

Les quelques usagers utilisant deux modes sont majoritairement des utilisateurs du TEOR et des bus (87 %) pour lesquels une rupture de charge est effectuée au Théâtre des Arts, et le parcours achevé en tramway ou à pied. Ces deux derniers modes sont les plus utilisés pour accéder à la gare (30 et 27 %) ; ces répartitions s'inversent en sortie. Les transports en commun utilisés par les usagers de la gare sont les lignes structurantes la desservant (tramway, puis Ligne F2).



En conclusion, les résultats de l'enquête de 2014 tendent à confirmer les tendances observées en 2007. La gare de Rouen possède un ancrage local très marqué et une fonction de transport fortement liée à son implantation en hypercentralité.

Depuis 2007, peu d'évolutions majeures sont observables si ce n'est une légère baisse de la part de l'automobile et une augmentation de celle des transports collectifs dont l'analyse pourra être approfondie dans le cadre d'une exploitation plus complète.



# 7. Les transports départementaux

## OFFRE

Le Département de la Seine Maritime organise les lignes de cars départementales, des lignes de cars scolaires, des lignes de transports à la demande (Minibus 76) et une offre de transports adaptés pour les enfants/étudiants handicapés. L'offre Minibus 76 concerne en priorité les personnes âgées isolées, les personnes en démarche d'insertion et les personnes à mobilité réduite.

Le réseau de transports se compose de 38 lignes de bus dont 8 desservent des arrêts localisés dans le périmètre de la Métropole Rouen Normandie.

Le Département dispose d'environ 660 autocars départementaux pour assurer l'ensemble de ces lignes.



## USAGE

Lignes régulières	nombre de voyages hors scolaires 2012-2013	nombre de voyages hors scolaires 2013-2014	Variation 2012-2013/2013-2014
Ligne 19 - Rouen/Catenay	7 499	6 724	- 10,3 %
Ligne 26 Y - Rouen/Yvetot/Yerville	35 348	38 874	+ 10,0 %
Ligne 29 - Rouen/Montville/Clères/Bosc-le-Hard	45 286	47 523	+ 4,9 %
Ligne 30 - Rouen/Caudebec-en-Caux <sup>(1)</sup>	37 961	43 008	+ 13,3 %
Ligne 40 - Rouen/Roumare	5 201	5 178	- 0,4 %
Ligne 56 - Rouen/Perriers-sur-Andelle <sup>(2)</sup>	10	0	-
Ligne 71 - Rouen/Neufchâtel-en-Bray	71 577	77 524	+ 8,3 %
Ligne 73 - Rouen/Gournay-en-Bray	32 427	42 402	+ 30,8 %

(1) Ligne mutualisée avec la Métropole, seuls les voyages avec un titre du Département sont comptabilisés.

(2) Lignes à dominante scolaire, les voyages des scolaires n'étant pas comptabilisés.



# 8. Les transports régionaux

## OFFRE

L'offre ferroviaire desservant la Métropole est composée de différents types de service : les TER dont la Région est autorité organisatrice, les Intercités, appellation commerciale des Trains d'Équilibre du Territoire (TET), dont l'État est l'autorité organisatrice et le TGV faisant l'objet d'une délégation de gestion à la SNCF par l'État. Cette offre ferroviaire régionale est également complétée par deux lignes de cars : Rouen/Pont-Audemer et Rouen/Evreux/Verneuil.

Le territoire couvert par la Métropole Rouen Normandie compte actuellement 9 gares ou haltes ferroviaires :

- Elbeuf - Saint-Aubin,
- Malaunay - Le Houllme,
- Maromme,
- Oissel,
- Rouen Rive Droite,
- Saint-Étienne-du-Rouvray,
- Saint-Martin-du-Vivier,
- Sotteville-lès-Rouen,
- Tourville-la-Rivière.

La gare de Rouen propose le service « Accès plus » permettant une amélioration de l'accompagnement des personnes handicapées.

Seuls les services proposés par la Région font l'objet, dans cette partie, d'une présentation.



### REGION HAUTE-NORMANDIE

Le réseau de transport régional en 2014



- Rouen - Bernay - Caen
- L'Aléa - Verneuil-sur-Avre - Dreux - Paris
- Caen - Bernay - Evreux - Paris
- Rouen - Val-de-Reuil - Vernon - Paris
- Rouen - Yvetot - Le Havre
- Yvetot - Barentin - Rouen
- Elbeuf - Oissel - Rouen
- Dieppe - Rouen
- Rouen - Amiens - Lille
- Fécamp - Le Havre
- Fécamp - Breauté - Rouen
- Le Havre - Montvilliers - Rolleville
- Le Tréport - Abancourt - Rouen
- Serqueux - Gisors
- Lignes de bus Région
- Lignes de bus Région ne circulant que certains jours
- Guichets "Atoumoud"
- Gares avec vente et information
- Gares avec une distribution automatique
- Autres points d'arrêts

Gare	Axe Le Havre / Rouen			Axe Dieppe / Rouen						Axe Amiens / Rouen						
	Yvetot TER	Motteville	Pavilly	Barentin	Malaunay	Maromme	Montville	Clères	St Victor	Auffay	Serqueux	Sommery	Buchy	Longueue - Vieux-Manoir	Morgny	St-Martin-du-Vivier
Offre TER journalière / gare (jours ouvrés - 2 sens)	26	44	43	47	54	56	31	31	12	31	16	5	11	5	5	5
Temps de trajet mini heures de pointe vers Rouen (mn)	22	26	17	14	8	5	10	17	30	28	29	35	28	22	18	11

Gare	Axe Val-de-Reuil / Rouen			Axe Elbeuf-Saint-Aubin / Caen-Rouen				Ligne de car			
	Val-de-Reuil	Pont-de-l'Arche	Oissel TER	Saint-Etienne-du-Rouvray	Sotteville	Tourville-la-Rivière	Elbeuf-Saint-Aubin	Bourgheroulde	Axe Rouen/Evreux/Verneuil	Rouen/Pont-Audemer	
Offre TER journalière / gare (jours ouvrés - 2 sens)	14	5	44	34	34	2	44	2	Offre kilométrique annuelle	456 319	254 066
Temps de trajet mini heures de pointe vers Rouen (mn)	20	15	9	10	5	22	20	31			





## 8. Les transports régionaux

### USAGE

#### Évolution de la fréquentation des lignes de car (en nombre de voyages)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variation 2013 / 2014
Rouen / Pont-Audemer	38 208	33 525	39 994	39 240 <sup>(*)</sup>	42 356	53 962	+ 27,40 %
Rouen / Evreux-Verneuil	139 081	121 549	116 152	101 642	113 352	126 960	+ 12,00 %

(\*) Données corrigées par rapport à OSCAR 2012

#### Lignes ferroviaires TER 2014 (trafic hors Intercités)

Axe ferroviaire	Nombre de voyageurs.km 2013	Nombre de voyageurs.km 2014	Évolution 2013 / 2014
Rouen/Caen	19 773 860	17 735 653	- 10,31 %
Rouen/Le Havre	43 866 413	44 502 226	+ 1,45 %
Rouen/Dieppe	44 183 400	44 331 717	+ 0,34 %
Rouen/Elbeuf	9 965 675	8 793 549	- 11,76 %
Rouen/Serqueux	13 928 496	12 657 221	- 9,13 %

Attention : un nouveau découpage du réseau régional a été opéré en 2013 modifiant le mode d'affectation des voyages par segment de ligne. Les données rapportées ci-dessous ne peuvent donc pas être rapprochées des versions d'OSCAR antérieures à 2013 pour cet indicateur.

Section de ligne <sup>(1)</sup>	Nombre de voyages 2013	Nombre de voyages 2014	Évolution 2013 / 2014
Rouen - Clères	987 804	978 449	- 0,95 %
Rouen - Elbeuf	495 579	440 448	- 11,12 %
Rouen - Monterolier-Buchy	350 886	314 143	- 10,47 %
Rouen - Val-de-Reuil	472 848	437 052	- 7,57 %
Rouen - Yvetot	1 132 112	1 103 896	- 2,49 %

(1) Les données concernent les 2 sens de circulation.

(2) Il s'agit du nombre de voyageurs passant sur la section : le trajet peut ensuite se poursuivre. Ainsi pour un trajet Rouen-Dieppe, par exemple, sont comptabilisés un voyage sur Rouen-Clères et un voyage sur Clères-Dieppe.

L'enquête de montées en gare a été reconduite en 2014, sur deux semaines du mois de novembre soit après la réouverture du Pont Mathilde. La comptabilisation des montées s'effectue manuellement par des enquêteurs présents à bords des trains.

Les chiffres présentés concernent uniquement les montées en gares à bord de trains TER, gérés par la région Haute-Normandie.

Axe Yvetot / Rouen		
Gare	Montées en gare cumulées sur une semaine 2013	2014/2013
Yvetot TER	3 030	+ 0,73 %
Motteville	1 155	- 9,55 %
Barentin	2 697	- 6,13 %
Pavilly	1 491	- 13,62 %
Malaunay	1 063	- 12,58 %
Maromme	1 291	- 13,06 %

Axe Dieppe / Rouen		
Gare	Montées en gare cumulées sur une semaine 2013	2014/2013
Auffay	1 834	- 19,40 %
Saint-Victor	177	+ 23,68 %
Clères	1 128	- 29,74 %
Montville	1 238	- 9,34 %

Axe Val-de-Reuil / Rouen		
Gare	Montées en gare cumulées sur une semaine 2013	2014/2013
Val-de-Reuil TER	2 310	+ 9,69 %
Pont-de-l'Arche	142	+ 23,48 %
Oissel TER	2 535	+ 4,36 %
St-Etienne-du-Rouvray	316	- 15,51 %
Sotteville-les-Rouen	675	- 28,80 %

Axe Serqueux / Rouen		
Gare	Montées en gare cumulées sur une semaine 2013	2014/2013
Serqueux	781	- 19,40 %
Sommery	47	+ 23,68 %
Buchy	241	- 29,74 %
Morgny	262	- 9,34 %
St-Martin-du-Vivier	46	- 47,73 %

Axe Elbeuf - Saint-Aubin / Caen - Rouen		
Gare	Montées en gare cumulées sur une semaine 2013	2014/2013
Tourville	17	+ 187,50 %
Elbeuf - Saint-Aubin	2984	+ 5,12 %
Bourgtheroulde	23	- 29,55 %

À la gare de Rouen, il s'est effectué 30 024 montées en gare sur une semaine en 2014, soit une baisse de 7 % par rapport à 2013, pour un nombre de 150 trains par jour resté stable d'une année sur l'autre.

Après une année 2013 où l'enquête réalisée avait montré une forte augmentation du nombre des montées en gare, l'année 2014 montre des chiffres orientés à la baisse sur les gares situées sur le territoire de la Métropole. Cette diminution des montées en gare est particulièrement marquée sur les axes Rouen-Serqueux et Elbeuf Saint-Aubin-Rouen, peut-être en lien avec la réouverture du Pont Mathilde.



## 9. Le transport aérien : Aéroport Rouen - Vallée de Seine

Le territoire couvert par la Métropole Rouen Normandie dispose d'un aéroport situé sur la commune de Boos. Suite à la fermeture, en décembre 2009, de la ligne régulière Rouen – Lyon, il ne reste plus que des lignes saisonnières.

### Types d'avions

Les équipements permettent d'accueillir des avions court courrier, pour des vols commerciaux réguliers, affrétés, aviation d'affaires ou privées, avec les contraintes imposées par la piste de 1 700 mètres.

### Ligne saisonnière

De mai à septembre, une liaison entre **Rouen** et **Figari** (Corse du Sud) est effectuée le samedi. Les vols sont opérés avec un appareil de type **AVRO RJ100** de 97 sièges. Cette liaison est affrétée par le tour opérateur **Corsicatours** et assurée par la compagnie **Brussels Airlines**.

### Trafic de passagers et de fret (source : [www.aeroport.fr](http://www.aeroport.fr))

	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Passagers locaux *</b>	4 662	4 325	3 166	3 904	3 729
<b>Mouvements commerciaux</b>	616	511	239	431	542
<b>Frêt avionné (en tonnes)</b>	5	16	3	7	26

(\*) Les passagers locaux sont ceux commençant ou terminant leur voyage à l'aéroport considéré.

### Autres activités

Au-delà des vols commerciaux estivaux, l'aéroport accueille des services de vols d'affaires à la carte (avions et hélicoptères).

Par ailleurs, il existe de nombreuses activités de loisirs : aéroclub, école de pilotage, club de planeurs, vols en hélicoptère...



## 10. Le vélo dans l'agglomération rouennaise

### Offre d'aménagements cyclables

Le territoire de la Métropole propose de nombreux aménagements cyclables. Le dernier recensement réalisé au printemps 2014 fait état de :

- 91,50 km de pistes cyclables (dont 47 km de pistes bidirectionnelles) ;
- 50,80 km de bandes cyclables (dont 9 km de contre sens cyclable) ;
- 3,20 km de couloir bus ouvert aux vélos ;
- 140,00 km de voies mixte piétons/vélos (dont 17 km de voies verte et 9 km de voies piétonnes).

### L'offre de service de location en 2014

#### • Cy'clik

En 2014, le service de location en libre service de la ville de Rouen n'a pas connu d'évolution de l'offre proposée.

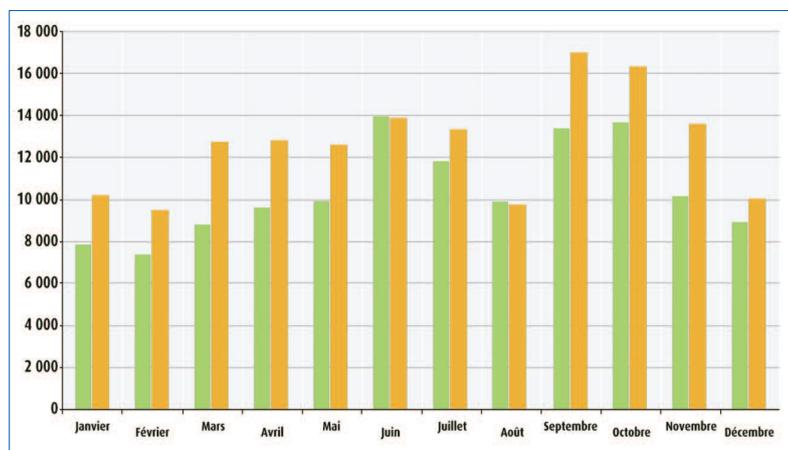
La station Hôtel-de-ville –station la plus utilisée– a connu la plus forte progression avec les nouveaux aménagements de la rue de la République.

L'évolution à la hausse du nombre de locations s'est poursuivie en 2014 avec un cumul de 152 901 locations soit une augmentation de 20 % par rapport à 2013. L'augmentation est légèrement plus marquée sur les jours de week-end (+25 % par rapport à 2013).

Le nombre d'abonnés longue durée a lui aussi continué à augmenter (+25 % par rapport à 2013) avec un total de 1 198 abonnements valides au 31 décembre 2014.

Le service Cy'clik publie désormais une newsletter trimestrielle envoyée par mail aux abonnés et disponible sur le site internet.

### Évolution du nombre de locations mensuelles



En 2014, une hausse des locations est observée pour 10 mois sur 12 si on se réfère aux locations mensuelles de 2013. Seuls les mois de juin et août font exception et enregistrent une petite diminution (-1 et -2 %).

Pour le mois de juin, la légère baisse peut s'expliquer par un nombre de locations exceptionnel généré par l'Armada en 2013.

Pour le mois d'août, l'explication est sans doute liée à une météo assez médiocre et peu propice à une pratique du vélo en loisir.

Les mois de mars, avril et novembre enregistrent une hausse supérieure à 30 %.

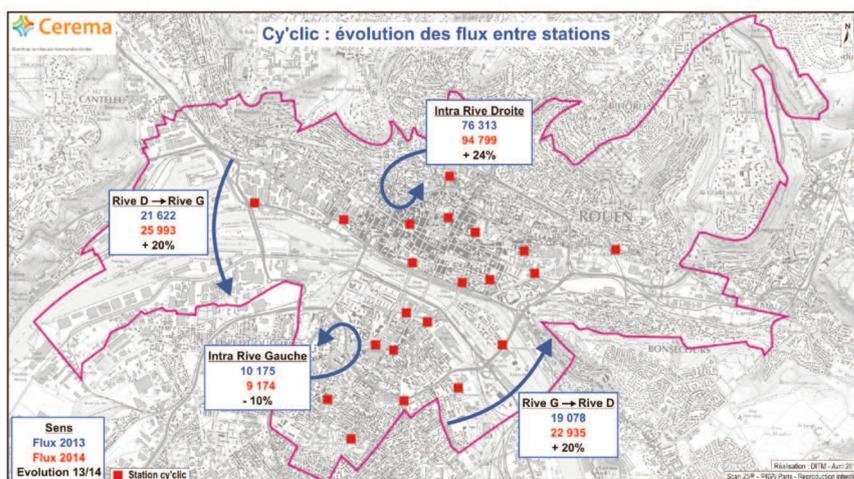


## 10. Le vélo dans l'agglomération rouennaise

### Répartition des flux entre stations en 2013 et 2014

Les flux intra rive droite représentent 62 % des locations et continuent à progresser par rapport à l'année 2013.

L'évolution est moins marquée qu'entre 2012 et 2013 où une hausse de 20 % des flux avait été constatée en moyenne. Les 5 stations les plus utilisées en prise et en dépose sont toutes situées en rive droite : la station Hôtel de Ville étant la plus utilisée dans les deux cas. La station la plus fréquentée en rive-gauche est la station Saint-Sever qui se positionne au 10<sup>e</sup> rang en prise et dépose.



Il est à noter que 44 % du nombre total des locations sont regroupées sur seulement 5 stations (Hôtel-de-Ville, Gare, Vieux-Marché, CHU Gambetta, Saint-Marc).

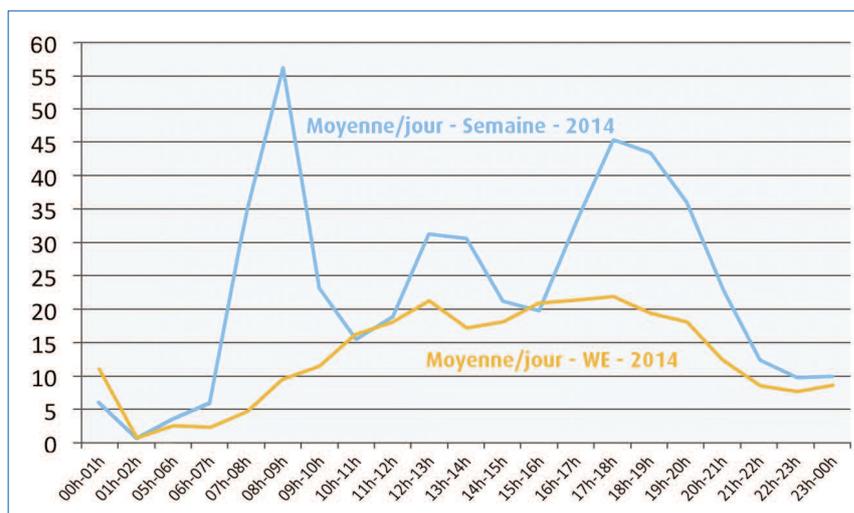
En rive gauche le nombre de flux intra-rive continue à diminuer (6 % des flux globaux). En répartition, les flux de traversées de Seine en Cy'clik n'ont pas évolué entre 2013 et 2014.

### Nombre moyen de location, selon l'heure

Le profil des locations Cy'clik en fonction de l'heure de la journée présente une allure similaire à celui observé en 2013.

L'utilisation de Cy'clik présente en semaine deux périodes de fortes utilisations : le matin avec en moyenne 114 locations entre 7<sup>h</sup> et 10<sup>h</sup> (+19 % par rapport à 2013) et le soir avec une moyenne de 182 locations entre 16<sup>h</sup> et 21<sup>h</sup> (+18 % par rapport à 2013).

Une augmentation de l'utilisation apparaît aussi sur la période du midi avec une moyenne de 62 locations entre 12<sup>h</sup> et 14<sup>h</sup> (+17 % par rapport à 2013).



L'utilisation de Cy'clik le week-end est plus homogène sur l'ensemble de la journée.

## 10. Le vélo dans l'agglomération rouennaise



### • Vélo'R

La CREA proposait, depuis 2009, un service de location de vélos classiques, pliants ou à assistance électrique (VAE). La location pouvait concerner une durée allant de 1 jour à plusieurs mois. À l'issue de ces périodes de location, les utilisateurs ayant loué un vélo au moins un mois pouvaient solliciter une subvention pour l'achat d'un vélo pliant ou d'un VAE.

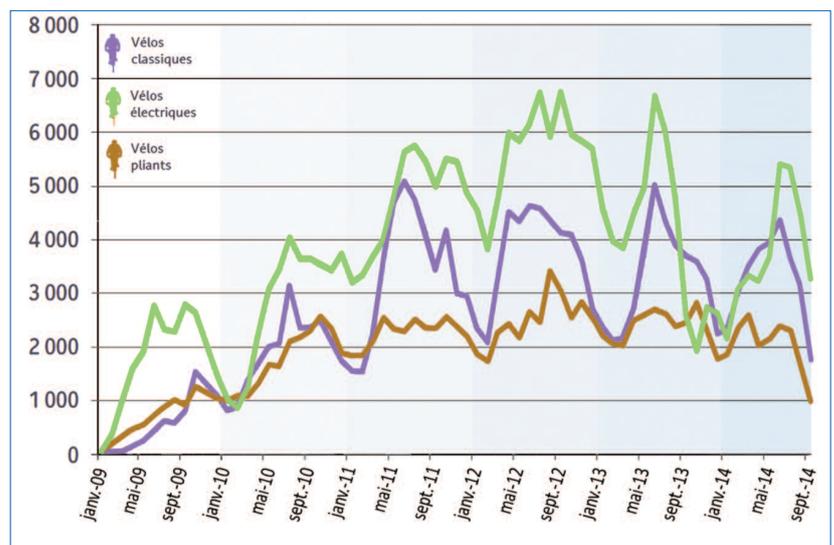
Au 30 septembre 2014 (date de l'arrêt du service de location, la possibilité de bénéficier d'une subvention étant maintenue), le parc proposé à la location était composé de 175 vélos classiques dont 10 à Elbeuf et 11 à Duclair, 97 vélos pliants dont 10 à Elbeuf et de 282 VAE dont 10 à Elbeuf.

### Évolution mensuelle du nombre de jours de location par type de vélos

Le nombre total de jours de location sur la période janvier-septembre 2014 s'est élevé à près de 82 500 soit une baisse de 12 % par rapport à 2013 sur une période comparable.

Des différences assez marquées sont constatées selon les types de vélos : -1 % pour les vélos classiques, -14 % pour les pliants et -18 % pour les VAE.

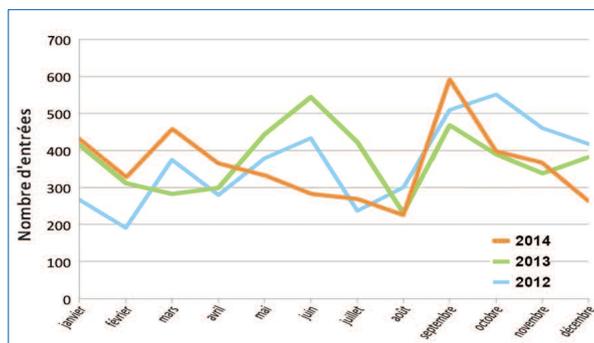
Par ailleurs, le nombre de demandes de subvention pour l'achat d'un VAE a encore très fortement augmenté en 2014 avec 237 demandes (192 en 2013).



### Parcs à vélos

Pour favoriser l'intermodalité Vélo/TC, la Métropole Rouen Normandie a mis en place, en 2007, des parcs à vélos sécurisés et situés à proximité de stations de transports en commun.

### Évolution mensuelle du nombre d'entrée sur l'ensemble des parcs à vélos



Les parcs sont situés à proximité des arrêts suivants :

- Terminus Métrobus Georges Braque, Grand-Quevilly ;
- Station Métrobus François Truffaut, Petit-Quevilly ;
- Station T2 Mairie, Deville-lès-Rouen ;
- Terminus T1 Mont aux Malades, Mont-Saint-Aignan ;
- Terminus T2 Tamarelle, Bihorel ;
- Station T3 Mairie, Darnétal ;
- Arrêt ligne 13 et F5 Haut de la Côte, Bonsecours ;
- Terminus Métrobus Boulingrin, Rouen (ouverture en juin 2013).

L'accès est réservé aux titulaires de la carte « Astuce » ayant préalablement activé le titre « vélo » auprès de l'Espace Métrobus.

La fréquentation des parcs s'établit en 2014 à près de 4 300 entrées (-5 % par rapport à 2013).

Le parc de la mairie de Darnétal, situé à proximité de la ligne T3 a connu la plus forte augmentation de fréquentation (+ 190 % avec un total de 756 accès en 2013). Le parc Mont-aux-Malades reste le parc le plus fréquenté, tout en accusant une baisse de 10 %.



## 10. Le vélo dans l'agglomération rouennaise

### Comptage Vélo

La CREA a équipé certaines pistes cyclables de l'agglomération de comptages automatiques. En 2013, trois nouvelles stations avaient été installées.

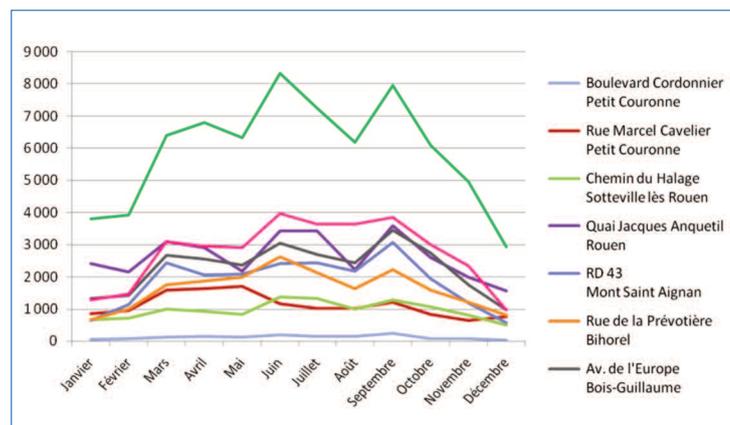
En 2014, le nombre de comptages est resté identique, mais de nouveaux points seront opérationnels en 2015. L'analyse de l'évolution des comptages annuels entre 2013 et 2014 montre des tendances différentes suivant les sites : 4 lieux de comptage connaissent une hausse importante (de 20 à 30 %) et 2 autres une hausse plus modérée (6 à 7 %) alors que 3 sites connaissent une baisse.

L'évolution des trafics vélos est à la hausse sur une majorité des points de comptages (6 sur 9) et en volume global (+ 8 %).

#### Trafics totaux annuels de comptages des vélos

Localisation		Petit-Couronne Bd. Cordonnier	Petit-Couronne Rue Marcel Cavalier	Sotteville-les-Rouen Chemin du Halage	Rouen Quai Jacques Anquetil	Mont-Saint-Aignan RD.43	Bihorel Rue de la Prévotière	Bois-Guillaume Av. de l'Europe	Bois-Guillaume Sente des Forrières	Le Grand-Quevilly Av. des Canadiens
Nombre de vélos (2 sens)	2013	1 228	13 506	12 165	35 855	17 032	18 382	21 729	27 595	66 159
	2014	1 527	13 276	11 582	31 636	22 105	19 438	27 400	33 014	70 978
	Évolution	24 %	- 2 %	- 5 %	- 12 %	30 %	6 %	26 %	20 %	7 %

#### Évolution mensuelle des comptages de vélos – année 2014



L'avenue des Canadiens à Grand-Quevilly accueille un trafic très important avec un pic estival de plus de 8 000 vélos en juillet et septembre.

Sur l'ensemble des sites, une augmentation régulière du nombre de vélos est constatée sur la période mars-septembre avec pour l'ensemble des sites une baisse plus ou moins marquée sur le mois d'août. Cette diminution des chiffres sur le mois d'août n'avait pas été observée en 2013 : une moins bonne météo ne favorisant pas l'utilisation du vélo pourrait constituer un élément d'explication.

La période hivernale conserve un trafic minimal de l'ordre de 800 à 1 000 vélos/mois (sauf pour le site du boulevard Cordonnier à Petit-Couronne très excentré).

Une carte de localisation des points de comptage est disponible sur le Cd-rom.



# 11. La qualité de l'air

La surveillance de la qualité de l'air ambiant est assurée en France par des associations agréées, chargées pour le compte de l'Etat et des pouvoirs publics, de la mise en œuvre des moyens de surveillance sur le territoire.

En Haute-Normandie, l'association agréée de surveillance de la qualité de l'air (AASQA) est Air Normand.

Sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie, Air Normand dispose d'un réseau d'une quinzaine de stations fixes et réalise en complément des campagnes de mesures ponctuelles.

*Les stations sont réparties en plusieurs catégories en fonction du contexte qu'elles sont destinées à décrire :*

- les **stations urbaines (U)** : elles représentent l'air respiré par la majorité des habitants d'une agglomération. Elles sont placées en ville, hors de l'influence immédiate et directe d'une voie de circulation ;
- les **stations périurbaines (PU)** : elles représentent l'exposition maximale à la pollution secondaire en zone habitée, sous l'influence directe d'une agglomération ;
- les **stations de trafic (T)** : elles représentent l'exposition maximale sur les zones soumises à une forte circulation urbaine et routière ;
- les **stations industrielles (I)** : elles représentent l'exposition maximale sur les zones soumises directement à la pollution d'origine industrielle ;
- les **stations rurales (R)** : elles représentent, au niveau régional ou national, la pollution des zones peu habitées.

*Selon le type de station, les polluants suivis sont différents.*

Les données présentées dans ce chapitre traitent principalement de la problématique de la **pollution liée au trafic routier**. Ces éléments sont issus de synthèses des mesures réalisées par Air Normand sur l'agglomération rouennaise au cours de l'année 2014. L'ensemble des données est accessible sur le site internet de l'association.

## SITUATION AU REGARD DES VALEURS RÉGLEMENTAIRES

La réglementation française prescrit des valeurs limites à ne pas dépasser pour plusieurs polluants ainsi que différents repères réglementaires pour **la protection de la santé humaine et des écosystèmes**.

Pour certains polluants, des arrêtés préfectoraux prévoient le déclenchement et la mise en place de procédures d'information aux personnes sensibles (1<sup>er</sup> niveau) et d'alerte (2<sup>ème</sup> niveau) en cas d'épisodes de pollution. Ces procédures concernent quatre polluants : l'ozone O<sub>3</sub>, le dioxyde de soufre SO<sub>2</sub>, le dioxyde d'azote NO<sub>2</sub> et les particules PM<sub>10</sub>. Concernant les particules, il est à noter qu'en 2012 les seuils de déclenchement des procédures d'information et d'alerte ont été abaissés.

En 2014, la région a connu moitié moins d'épisodes de pollution qu'en 2013. En effet les procédures d'information de la population ont été enclenchées 13 fois à l'échelle régionale du fait des dépassements de seuils de particules PM<sub>10</sub>, 4 procédures d'alerte à toute la population (contre 30 en 2013, dont 2 alertes) et une fois sur la ville du Havre du fait d'une pollution au dioxyde de soufre SO<sub>2</sub>. Comme en 2013, les oxydes d'azote NO<sub>2</sub> et l'ozone O<sub>3</sub> n'ont donné lieu à aucune procédure d'alerte ou d'information.

Pour la première fois sur la région, la gratuité à la fois des transports sur la Métropole Rouen Normandie et du stationnement résidentiel sur la ville de Rouen ont été décidé par les autorités compétentes en mars 2014 durant trois jours consécutifs.

Impliquant le transport routier, le dioxyde d'azote NO<sub>2</sub> et les particules en suspension PM<sub>10</sub> sont deux polluants à enjeu pour la santé humaine du fait de dépassement des valeurs réglementaires.



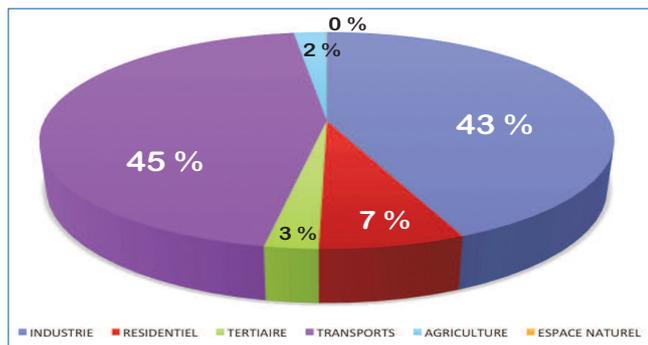
## 11. La qualité de l'air

# LES BILANS 2014, À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE, CONCERNANT LES POLLUANTS LIÉS À LA CIRCULATION AUTOMOBILE (NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>)

## Dioxyde d'azote NO<sub>2</sub>

Le dioxyde d'azote NO<sub>2</sub> appartient à la famille des oxydes d'azote NO<sub>x</sub>.

### Répartition des NO<sub>x</sub> par activité au sein de la Métropole



Source : Site OCEHN 2008 - version 2012.  
<http://www.AirNormand.fr/Donnees/Inventaire-des-emissions>

Le secteur des transports, et tout particulièrement le transport routier, constitue une source d'émission importante pour ce polluant.

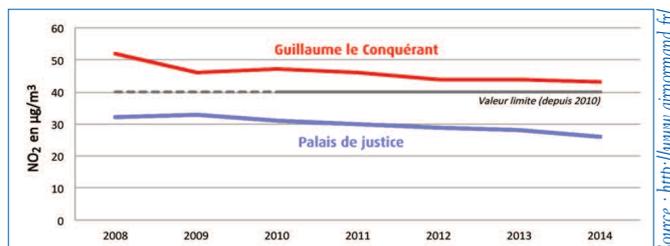
Sur le territoire de la Métropole, le transport est responsable de 45 % environ des émissions de NO<sub>x</sub>, à part égale avec l'industrie.

### Bilan au niveau de la Métropole en 2014

La valeur limite européenne pour le NO<sub>2</sub> est fixée à 40 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle. Comme par le passé, ce seuil est dépassé à Rouen en proximité trafic (station fixe Guillaume le Conquérant et sites complémentaires Quai du Havre et Barentin - Gare) ainsi qu'à proximité des principaux axes de circulation sur le territoire de la Métropole.

Cependant, l'évolution des concentrations de NO<sub>2</sub> sur plusieurs années dessine une tendance à la baisse à la fois sur les stations de fond et de proximité trafic.

### Évolution des concentrations en NO<sub>2</sub> sur un site de fond urbain (Palais de Justice) et un site de proximité du trafic (Guillaume le Conquérant)



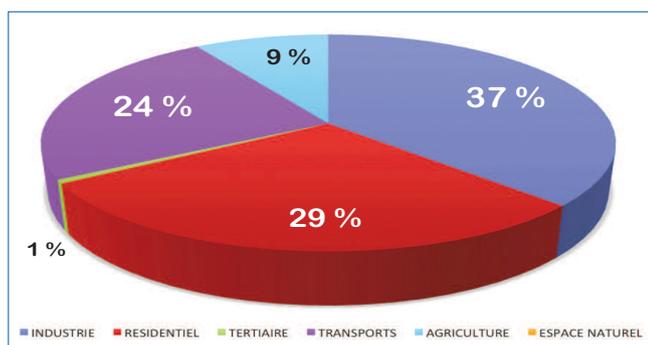
Source : <http://www.airnormand.fr/>

## Les particules en suspension PM<sub>10</sub>

Ce polluant fait l'objet de fréquents dépassements constatés à l'échelle régionale et nationale. Les valeurs limites des PM<sub>10</sub>, pour la protection de la santé humaine, sont pour l'année 2014 :

- 50 µg/m<sup>3</sup> en moyenne journalière, à ne pas dépasser plus de 35 jours par an ;
- 40 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle.

### Répartition des PM<sub>10</sub> par activité au sein de la Métropole



Source : Site OCEHN 2008 - version 2012.  
<http://www.AirNormand.fr/Donnees/Inventaire-des-emissions>

Le trafic routier est responsable en partie des émissions de particules mais de manière moins prépondérante que pour les oxydes d'azote. La motorisation diesel du fait d'émission de particules à l'échappement (bien qu'en diminution avec la généralisation des filtres à particules) est en cause mais aussi l'usure et l'abrasion de pièces mécaniques (freins et pneus principalement) qui touchent tous les véhicules.

Le trafic routier contribue aux émissions de PM<sub>10</sub> à hauteur de 24 % sur le territoire de la Métropole soit sensiblement moins que l'industrie (37 %) et le secteur résidentiel (29 %).

## 11. La qualité de l'air



Lors des épisodes de pollution généralisés, les émissions agricoles dues aux épandages d'engrais azotés réagissent avec d'autres composés (dont les oxydes d'azote issus du trafic) pour former des particules fines en suspension.

### Bilan au niveau de la Métropole en 2014

Il est à noter que dans le cas des particules  $PM_{10}$ , l'influence de la proximité trafic est moins marquée que pour le  $NO_2$ . Les épisodes de pollutions  $PM_{10}$  tels qu'on les connaît se produisent en général à des échelles régionales, interrégionales voir plus larges et touchent aussi bien les zones urbaines que rurales.

Lors de l'épisode de pollution généralisé qu'a connu une grande partie de la France en mars 2014 (7 jours d'alerte dont 4 étendus à toute la population), toutes les stations de mesure ont enregistré des maxima journaliers.

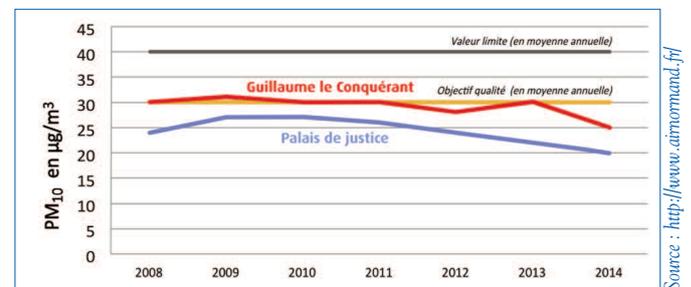
Toutefois, avec un dépassement maximal de 9 jours de la valeur de  $50\mu\text{g}/\text{m}^3$  en moyenne journalière (station « piscine » à Petit-Quevilly), le seuil européen

fixé à 35 jours de dépassement sur une année est respecté.

La valeur limite en concentration moyenne annuelle fixée à  $40\mu\text{g}/\text{m}^3$  est elle aussi respectée sur l'ensemble des stations de mesure. Aucun dépassement de ce seuil n'a été constaté depuis 2007.

On constate d'ailleurs une baisse des moyennes annuelles des  $PM_{10}$  qui se confirme et s'amplifie.

### Évolution des concentrations en $PM_{10}$ sur un site de fond urbain (Palais de Justice) et un site de proximité du trafic (Guillaume le Conquérant\*)



(\*) La valeur 2013 a été corrigée par Air Normand (source : Bilan 2004, Air Normand, Juin 2015)

Source : <http://www.airnormand.fr/>

## PROSPECTIVE EN MATIÈRE D'ÉMISSIONS ET DE CONCENTRATIONS DES $NO_2$ ET DES $PM_{10}$ EN 2020

Les travaux menés concernent l'évaluation de la qualité de l'air (émissions de  $NO_x$  et de  $PM_{10}$  et concentrations de  $NO_2$  et de  $PM_{10}$ ) et des populations exposées aux dépassements des valeurs limites européennes à l'horizon 2020 sur le territoire de la Métropole de Rouen. Air Normand a estimé les concentrations de  $NO_2$  et de  $PM_{10}$  à l'horizon 2020 sur le territoire de la Métropole. Celles-ci s'élèveraient respectivement à 1428 tonnes ( $NO_2$ ) et 246 tonnes ( $PM_{10}$ ).

Les résultats de la modélisation des concentrations de  $NO_2$  et de  $PM_{10}$  montrent quelques dépassements résiduels le long de certains axes structurants de la Métropole de Rouen (A13, A28, A150...). Ces dépassements ne concerneraient que peu de population, tout au plus une centaine d'habitants dans le cas des  $PM_{10}$  et aucun dans le cas du  $NO_2$ .



## 12. Nouvelles brèves Faits marquants

### *Plan de Déplacements Urbains : l'avenir de la mobilité se construit aujourd'hui*

Comment détermine-t-on l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement à l'échelle du territoire de la Métropole Rouen Normandie pour les 10 prochaines années ?

Véritable feuille de route pour définir une stratégie des transports à l'échelle de la Métropole, le PDU permet de mobiliser l'ensemble des acteurs de la mobilité autour d'une vision partagée du territoire de demain.

Passer d'une offre de transport à une offre diversifiée de mobilité, rendre compatible croissance de la mobilité avec développement durable, tels sont les objectifs à relever pour les années à venir.

Ainsi, 5 enjeux majeurs de transformation, socle de la démarche, ont permis sur la base d'un diagnostic territorial d'identifier les défis d'aujourd'hui et de demain que le territoire doit relever en termes de mobilité des biens et des personnes :

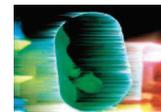
- assurer la cohérence entre mobilité et développement urbain ;
- organiser une mobilité alternative au tout voiture pour les périurbains ;
- développer l'usage des transports en commun : prendre en compte les facteurs d'attractivité ;
- repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour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

Pour relever ces défis, 6 orientations traduisent les ambitions stratégiques portées par le PDU de la Métropole Rouen Normandie. 48 actions viennent finalement concrétiser le PDU en déclinant ces ambitions dans l'espace et dans le temps :

- compléter et organiser les réseaux de déplacements (poursuivre l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire à l'échelle local et régionale et nationale, développer le réseau de transport à haut niveau de service, achever la constitution du maillage routier de l'agglomération, conforter les points de correspondance du réseau de transport en commun urbain, développer les fonctions d'échanges aux abords des gares...) ;
- aménager un territoire moins consommateur en énergie et moins dépendant de la voiture particulière (anticiper la cohérence entre l'aménagement du territoire et la desserte en transport en commun, prioriser les opérations de logement à programmer en fonction de critères d'accessibilité dans le cadre du programme local de l'habitat, tendre vers une préservation raisonnée des emprises ferroviaires...) ;
- faire évoluer les comportements (étudier les modes de déplacements innovants, développer une pratique collective du véhicule particulier, favoriser le développement de l'électromobilité...) ;
- structurer un meilleur partage de l'espace public (organiser la circulation sur la base d'une hiérarchisation du réseau viaire, coordonner les stratégies de stationnement communales, accélérer la politique d'aménagement cyclable, organiser le stationnement des deux roues sur l'espace public...) ;
- organiser la chaîne de transport de marchandises plus respectueuse de l'environnement (mettre en place une charte des bonnes pratiques sur les livraisons de marchandises en ville, réfléchir à une stratégie logistique, valoriser la multimodalité des flux marchands...) ;
- évaluer et suivre le PDU (réaliser une enquête ménages déplacements, établir un compte déplacements, mettre en place une démarche d'évaluation régulière...).

Le PDU a été définitivement adopté par le conseil communautaire le 15 décembre 2014.

Le PDU et ses annexes sont téléchargeables sur le site internet de la Métropole Rouen Normandie : <http://www.metropole-rouen-normandie.fr/plan-de-deplacements-urbains-de-la-metropole>



### Comptages des modes doux sur les ponts de Rouen

Dans le dessein de mettre en place une diversification des indicateurs pérennes pour les modes doux, des comptages piétons et vélos ont été organisés le 1er octobre 2013 et le 2 octobre 2014 sur les 4 ponts centraux présents sur la commune de Rouen (Pont Corneille, Pont Boieldieu, Pont Jeanne d'Arc et Pont Guillaume-le-Conquérant).

Les résultats de ces deux premières campagnes de mesures révèlent une très grande volatilité du nombre de déplacements piétons et cyclistes. En effet, ces derniers sont très sensibles à de nombreux facteurs : l'offre en transport en commun, la qualité de circulation, la météorologie... C'est pourquoi, à partir de 2015, deux campagnes de comptage seront réalisées annuellement : l'une en juin et l'autre en octobre.

Les résultats feront l'objet d'une publication au regard d'un nombre suffisant de données permettant l'évaluation des tendances.

### Actualités autour des nouvelles infrastructures

L'actualité dans le domaine des infrastructures a été chargée au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2015.

Après la concertation menée entre le 2 juin et le 12 juillet 2014, la ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et le secrétaire d'État chargé des Transports ont donné leur accord, le **7 janvier 2015**, pour la poursuite du projet de contournement Est de Rouen - liaison A28-A13, et pour engager la constitution du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet.

Le **29 janvier 2015** a eu lieu l'inauguration de la section Barentin/Ecalles-Alix de l'A150 reliant Rouen à Yvetot. Après 5 ans de travaux, ce nouveau lien autoroutier assurant la continuité entre Rouen et le Havre ou le nord a été mis en service le 9 février 2015.

Les mois d'**avril et mai 2015** ont été marqués par deux concertations concernant deux projets structurant de l'ouest de l'agglomération rouennaise. Du **2 au 29 avril 2015** a eu lieu la concertation du projet de création d'une nouvelle ligne de BHNS (T4) à l'ouest de l'agglomération. Menée par la Métropole, cette nouvelle ligne devrait permettre de relier Boulingrin et le Zénith en passant par la Gare Rive Droite, le pont Guillaume-le-Conquérant, le futur écoquartier Flaubert et le rond-point des Bruyères.

Du **13 avril au 31 mai 2015**, c'est le projet de création des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine qui était soumis à la concertation publique. Pilotée par l'État, ce projet permettra de constituer à terme une liaison directe entre le pont Flaubert et la voie rapide Sud III.

La LNPN est entrée, **en 2015**, dans la première étape des études préalables à l'enquête d'utilité publique, qui devra permettre de proposer des zones de passage préférentielles (ZPP), sur les 3 sections prioritaires du projet (Paris - Mantes, Mantes - Évreux, Rouen - Yvetôt) pour fin 2016.

Une concertation continue est développée en parallèle par SNCF Réseau. Celle-ci est organisée en 3 vagues (notamment sur la base de comités territoriaux, de commissions consultatives et d'ateliers thématiques) permettant successivement de définir les enjeux et les fonctionnalités du projet, de mettre au point les zones de passage, et enfin de choisir la ZPP.

Au niveau local, la LNPN intègre une nouvelle gare en rive gauche de Rouen qui s'accompagne d'un projet urbain. L'ensemble des études, dont celle portant sur son accessibilité tous modes, est en cours.



## 12. Nouvelles Brèves – Faits marquants

### Projet « Cœur de Métropole »

La Métropole Rouen Normandie accueille aujourd'hui quelques 2 millions de visiteurs touristiques chaque année. Forte des richesses de son patrimoine et de ses symboles (Jeanne d'Arc, l'impressionnisme) la Métropole Rouen Normandie entend se positionner comme une destination touristique d'exception. En accompagnement des récents équipements culturels, le Panorama XXL, l'Historial Jeanne d'Arc et le projet de création d'un pôle muséal à compter du 1 janvier 2016, la Métropole souhaite mettre en valeur le centre historique de Rouen.

La rénovation du centre historique qui jouera pleinement de ses atouts pour amplifier le rayonnement du territoire devra offrir à tous, habitants, visiteurs, acteurs économiques, un meilleur cadre de vie, des espaces publics plus agréables et mieux adaptés aux différents usages. Déclinée en 7 enjeux, cette opération de requalification du centre historique de Rouen constitue avant tout une réflexion globale sur l'ensemble des composantes de l'espace public afin de renforcer l'attractivité du centre historique.

Il ne s'agit pas de rénover l'intégralité des espaces du périmètre retenu mais de pouvoir y définir des zones préférentielles d'intervention, de revalorisation tout en créant des liens entre elles. La réflexion devra être globale en intégrant également les autres opérations connexes afin de rendre l'ensemble cohérent du point de vue des ambitions urbanistiques de l'opération et du souhait de retrouver une véritable place pour les modes doux.

Le périmètre direct d'intervention est le centre ancien historique en rive droite de la Seine délimité par l'intra boulevard (Belges-Verdun) et le quai de Seine.





Connaissance et prévention des risques - Développement des infrastructures - Énergie et climat - Gestion du patrimoine d'infrastructures  
 Impacts sur la santé - Mobilités et transports - Territoires durables et ressources naturelles - Ville et bâtiments durables



Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement - [www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)

Direction territoriale Normandie-Centre : 10, chemin de la Poudrière - CS 90245 - 76121 Le Grand-Quevilly Cedex - Tél : +33 (0)2 35 68 81 00  
 Siège social : Cité des Mobilités - 25, avenue François Mitterrand - CS 92 803 - 69674 Bron Cedex - Tél : +33 (0)4 72 14 30 30