

OSCAR

2002



Organisation du Suivi des Circulations de l'Agglomération Rouennaise

OSCAR en quelques mots

Outil d'observation et de suivi des circulations et déplacements sous leurs différents aspects : niveau de trafic, sécurité, usage des transports collectifs, ... OSCAR a débuté son fonctionnement en régime de croisière en 1995.

Depuis 9 ans maintenant, OSCAR propose une base de référence en terme de déplacements dans l'agglomération rouennaise. L'année 1996 a permis d'effectuer les premières analyses. Celles de 1997 à 2002 permettent également d'évaluer l'impact des nouvelles infrastructures de transports et des travaux en cours, et un suivi des projets mis en œuvre par les différents maîtres d'ouvrages : Conseil Général, Agglomération Rouennaise, État.

Au cours de cette édition 2002, OSCAR opère quelques changements avec des compléments dans des rubriques déjà présentes mais aussi avec la création d'une nouvelle rubrique concernant la qualité de l'air. Ces évolutions vont se poursuivre l'année prochaine en assurant le suivi d'autres indicateurs permettant de compléter la connaissance des déplacements au sein de l'agglomération rouennaise.

La présente publication porte sur les résultats de synthèse, qui permettent d'avoir une vue d'ensemble sur la problématique de gestion des circulations et déplacements au sein de l'agglomération. Des données plus détaillées font l'objet de la publication d'un rapport technique.

Synthèse des principaux résultats

CIRCULATION

Il sera fait peu de commentaires sur les résultats des comptages, la transcription littérale ne saurait exprimer la richesse des nombreux graphiques et tableaux figurant dans ce document. Seuls les résultats des sites permanents seront analysés.

Un fait important, durant cette année 2002, est l'absence de comptages sur les ponts extrêmes de l'agglomération rouennaise, c'est-à-dire le pont Guillaume-le-Conquérant et le pont Mathilde, en raison de travaux. Ces inconvénients ont rendu impossible le redressement des autres sites de comptages sur l'agglomération, comme cela se faisait auparavant ; ainsi que le calcul des indices de trafic mensuel, journalier et horaire.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Comparativement à 2001, le nombre d'accidents sur l'agglomération rouennaise a chuté de plus de 16%. La modification des pratiques de saisie des accidents en Avril 2002 a rendu difficile la différenciation entre blessé grave et blessé léger, c'est pourquoi on ne peut faire apparaître, cette année, que le nombre de blessés sans précision de gravité. Ce total de blessés passe de 1 048 en 2001 à 850 en 2002, soit une baisse de 20%.

STATIONNEMENT

En plus de l'actualisation des données sur le stationnement de Rouen, les résultats d'une enquête de stationnement sur les zones du Vieux-Marché et de Saint-Marc, mettent en évidence la comportement des usagers.

On observe ainsi un taux d'occupation maximum pour un taux de respect faible (aux alentours de 30% pour les 2 zones enquêtées) et un taux de paiement légèrement supérieur à la moitié des usagers.

TRANSPORTS COLLECTIFS

L'offre kilométrique des transports collectifs urbains s'est améliorée avec, en particulier, la mise en service de la ligne T1 de TEOR et la ligne 6 de bus LISOR. Le nombre total de voyageurs a progressé de plus de 8% (4% pour le métro seul).

QUALITÉ DE L'AIR

L'indice ATMO, qui permet de caractériser la qualité de l'air sur une agglomération, a été qualifié de "très bon à bon" pendant 315 jours de l'année 2002, pour 2 jours de qualité "très médiocre à mauvaise".

Le dioxyde de soufre, lié à l'activité industrielle, est le polluant le plus préoccupant, en particulier sur Petit-Couronne, avec 2 dépassements de seuil d'alerte, Le Mesnil-Esnard et Le Grand-Quevilly (bourg), avec 1 dépassement du seuil d'alerte chacun.

SOMMAIRE

1 - RECENSEMENT DES TRAFICS	P. 6
2 - ÉVOLUTIONS DES TRAFICS	P. 16
3 - SÉCURITÉ ROUTIERE	P. 18
4 - STATIONNEMENT DANS LE CENTRE-VILLE	P. 24
5 - TRANSPORTS PUBLICS URBAINS	P. 28
6 - TRANSPORTS FERROVIAIRES	P. 32
7 - AÉROPORT DE ROUEN - VALLÉ DE SEINE	P. 33
8 - QUALITÉ DE L'AIR	P. 34
9 - NOUVELLES BREVES - FAITS MARQUANTS	P. 36

1 - RECENSEMENT DES TRAFICS

1.1. LES POSTES ET TYPES DE MESURES

OSCAR comprend 93 postes de mesures de trafics mis en place sur le réseau des principales voiries de l'agglomération (cf. plans pages 8 à 13) :

- 10 postes permanents équipés de boucles magnétiques, correspondant aux principales pénétrantes (Sud III, N.28, A.15, N.15) et aux 5 ponts sur la Seine - 5 de ces postes recensant séparément les poids lourds.
- 83 postes secondaires (dont 33 équipés de boucles) pour des mesures de trafics sur 2 fois une semaine tous les 2 ans ; 9 d'entre eux étant équipés pour recenser séparément les poids lourds. Les résultats sur ces postes sont redressés en moyennes annuelles à partir des données des postes permanents situés sur les ponts.

Un tel ensemble de points et de mesures ne peut rester totalement figé dans le temps, des évolutions sur le nombre de points de comptages auront lieu l'année prochaine.

- **Mesures communes à tous les postes**

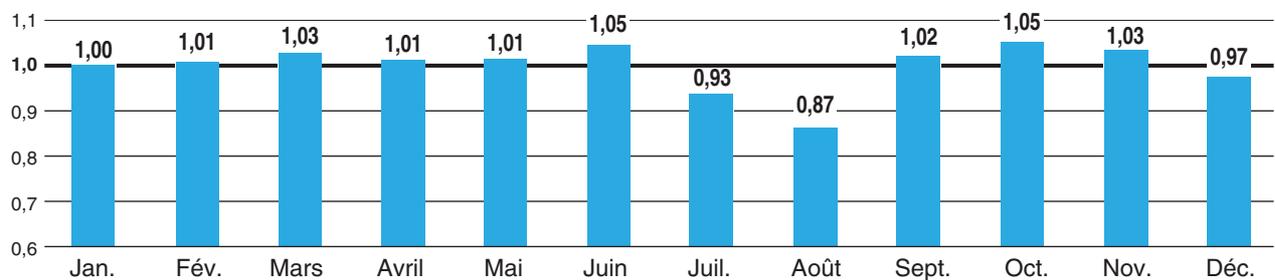
- MJA : trafic deux sens d'un jour moyen annuel (l'ensemble des jours de la semaine)
- MJOSA : trafic deux sens d'un jour moyen ouvrable (lundi - vendredi) de Semaine Active (semaine sans vacances scolaires et jours fériés)
- HPSA : trafic deux sens moyen à l'heure de pointe d'un jour ouvrable de semaine active.

1.2. LES INDICATEURS GLOBAUX

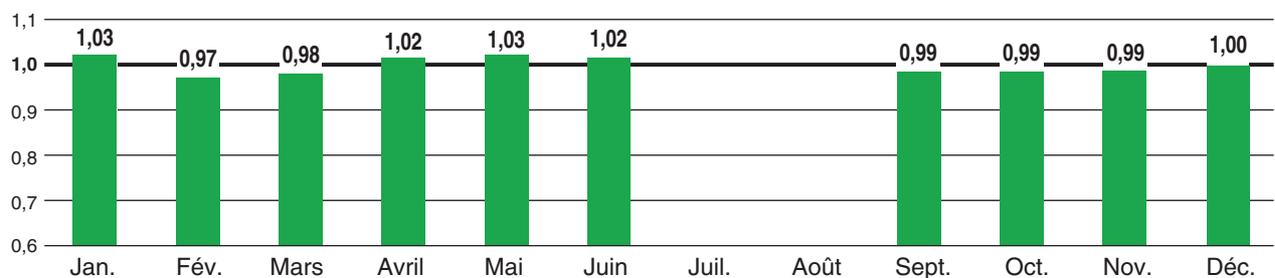
Pour information, les fluctuations périodiques (mensuelles, journalières et horaires) ci-contre sont celles de l'année 2001. L'absence d'indicateurs globaux en 2002 s'explique par l'impossibilité de les calculer en raison des problèmes de comptages liés aux travaux sur les ponts Guillaume-le-Conquérant et Mathilde en 2002.

Les graphes ci-dessous visualisent les fluctuations par rapport aux moyennes annuelles pour l'ensemble des jours (MJA) ou pour les jours ouvrables des semaines actives (MJOSA).

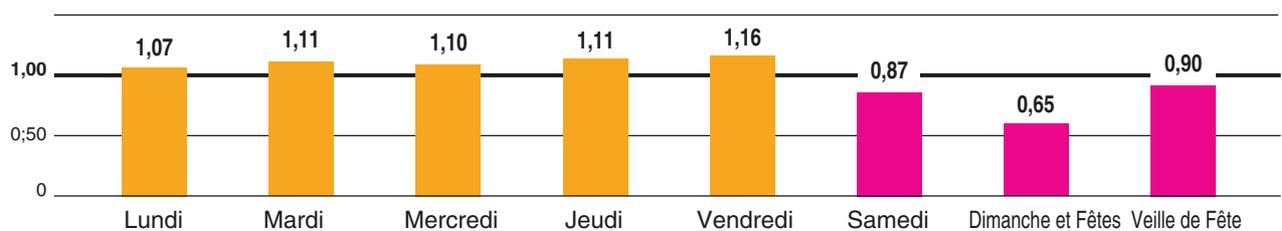
• **Fluctuations mensuelles - 2001 - Indice / MJA**



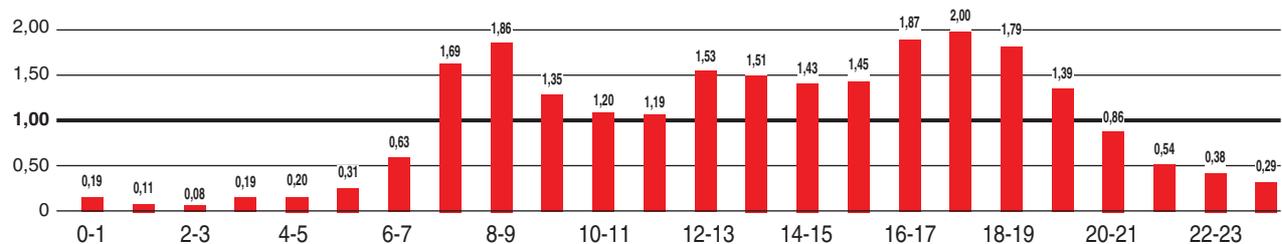
• **Fluctuations mensuelles - Semaines actives - 2001 - Indice / MJOSA**



• **Fluctuations journalières - 2001 - Indice / MJA**

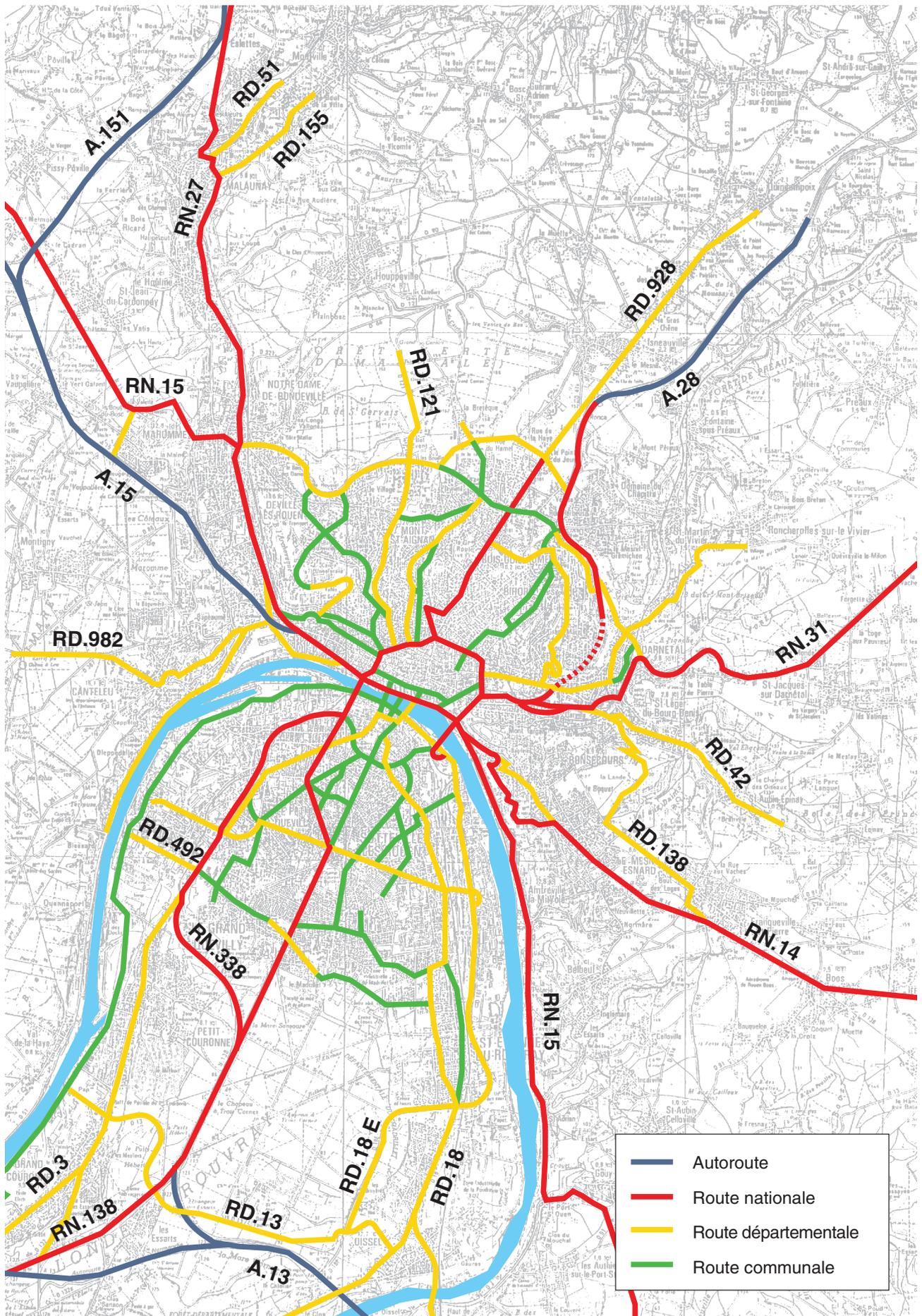


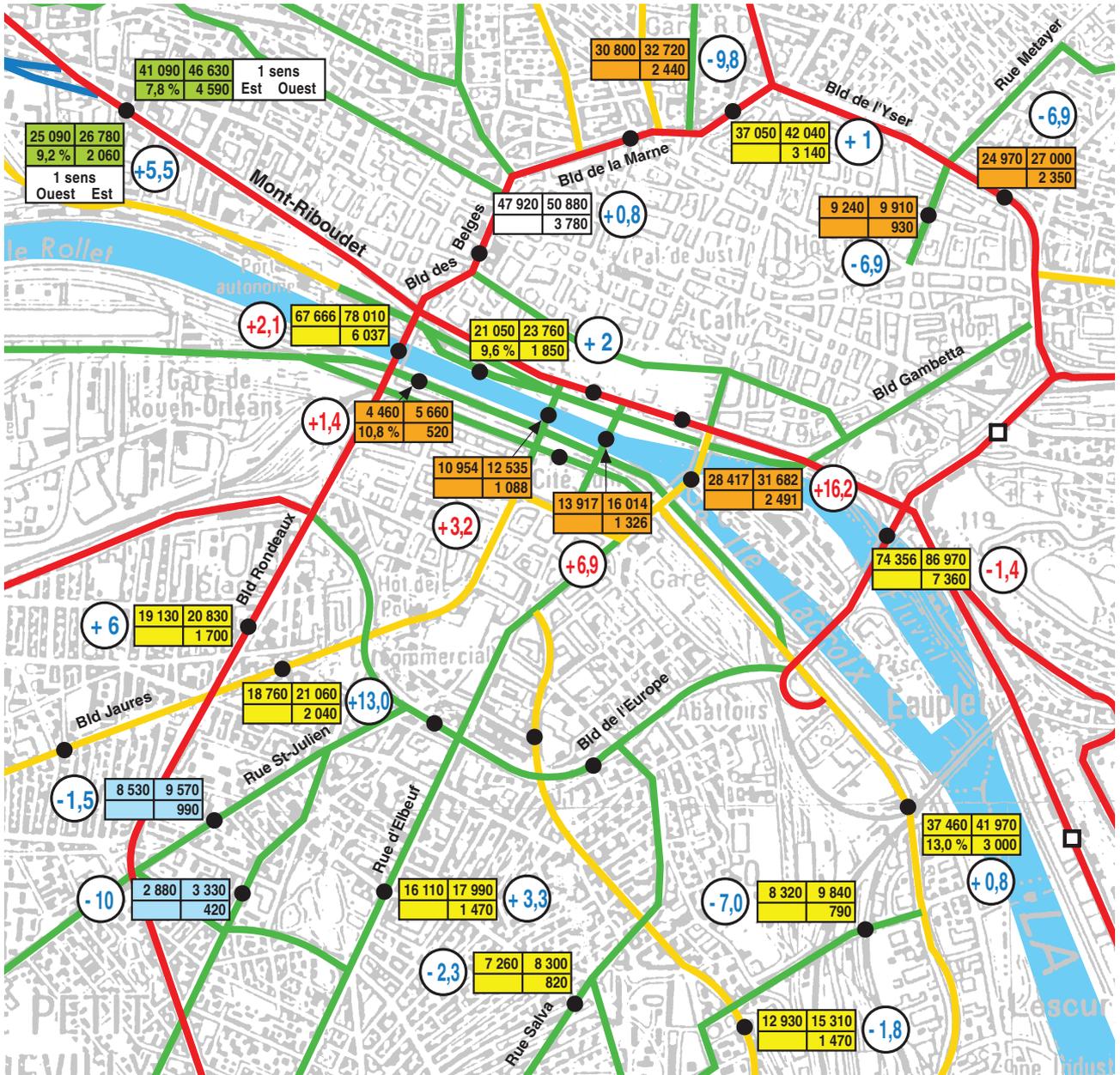
• **Fluctuations horaires - 2001 - Indice / MJA**



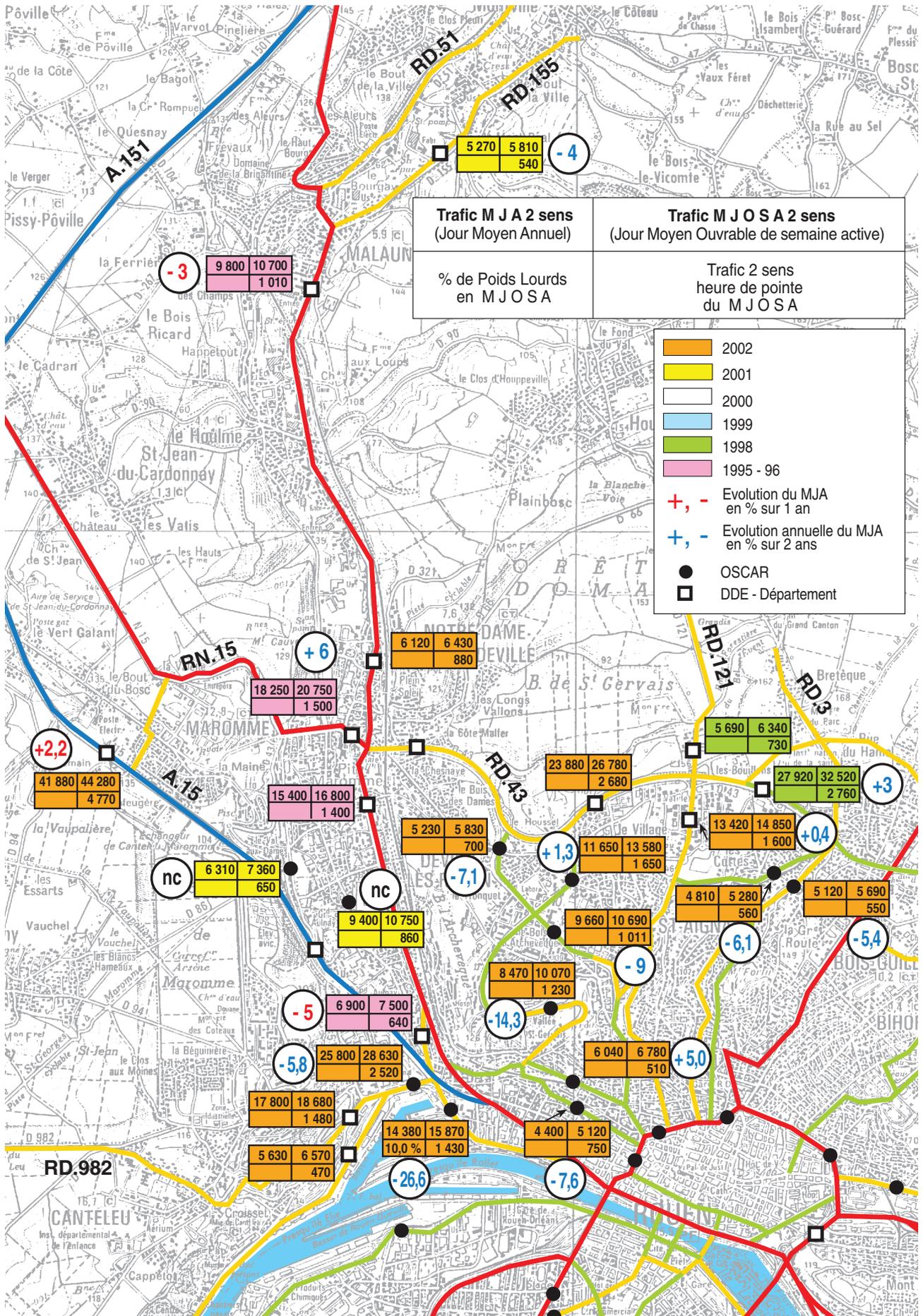
1.3. LES DONNÉES PAR POSTE

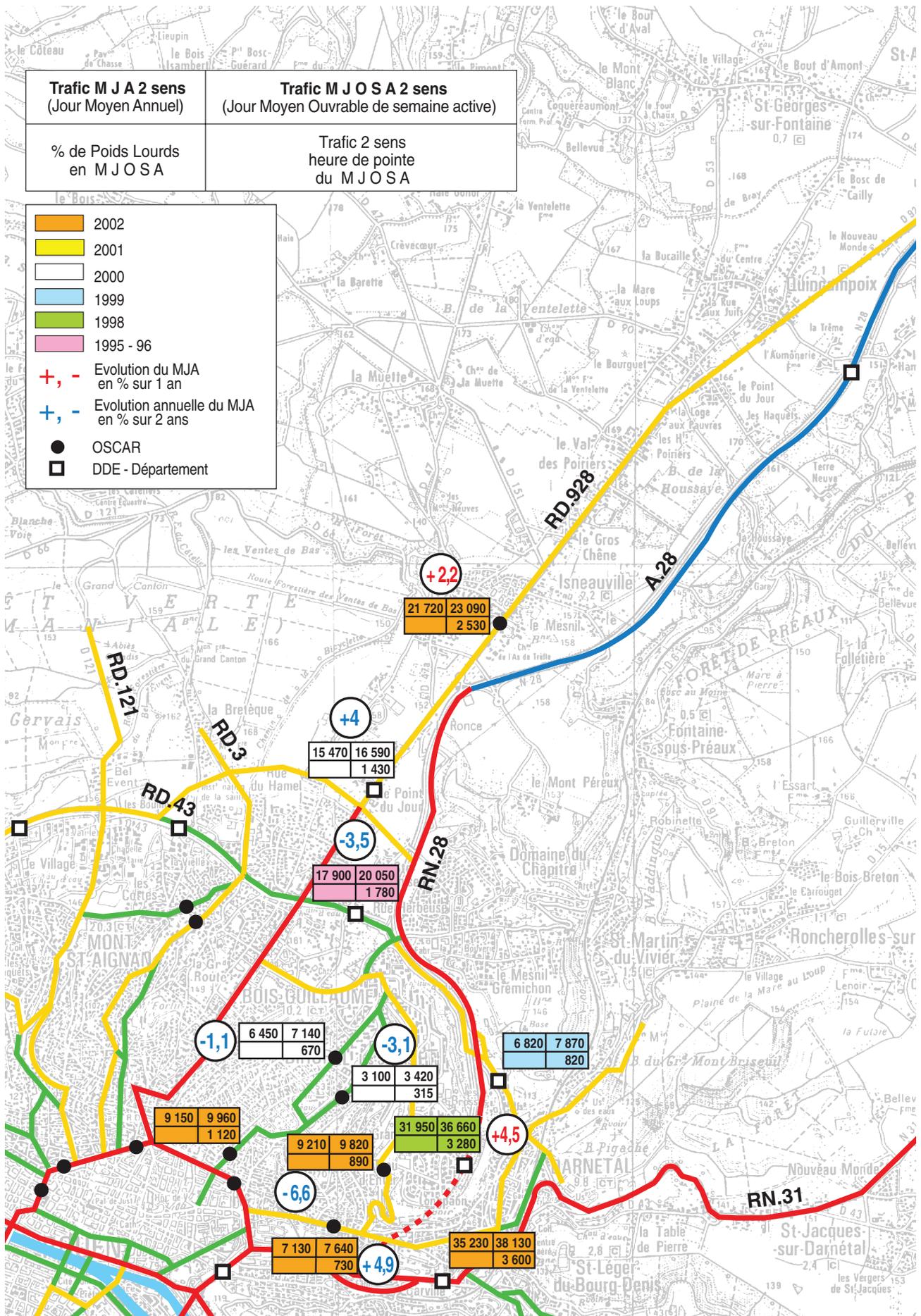
Elles sont visualisées sur les plans ci-après.

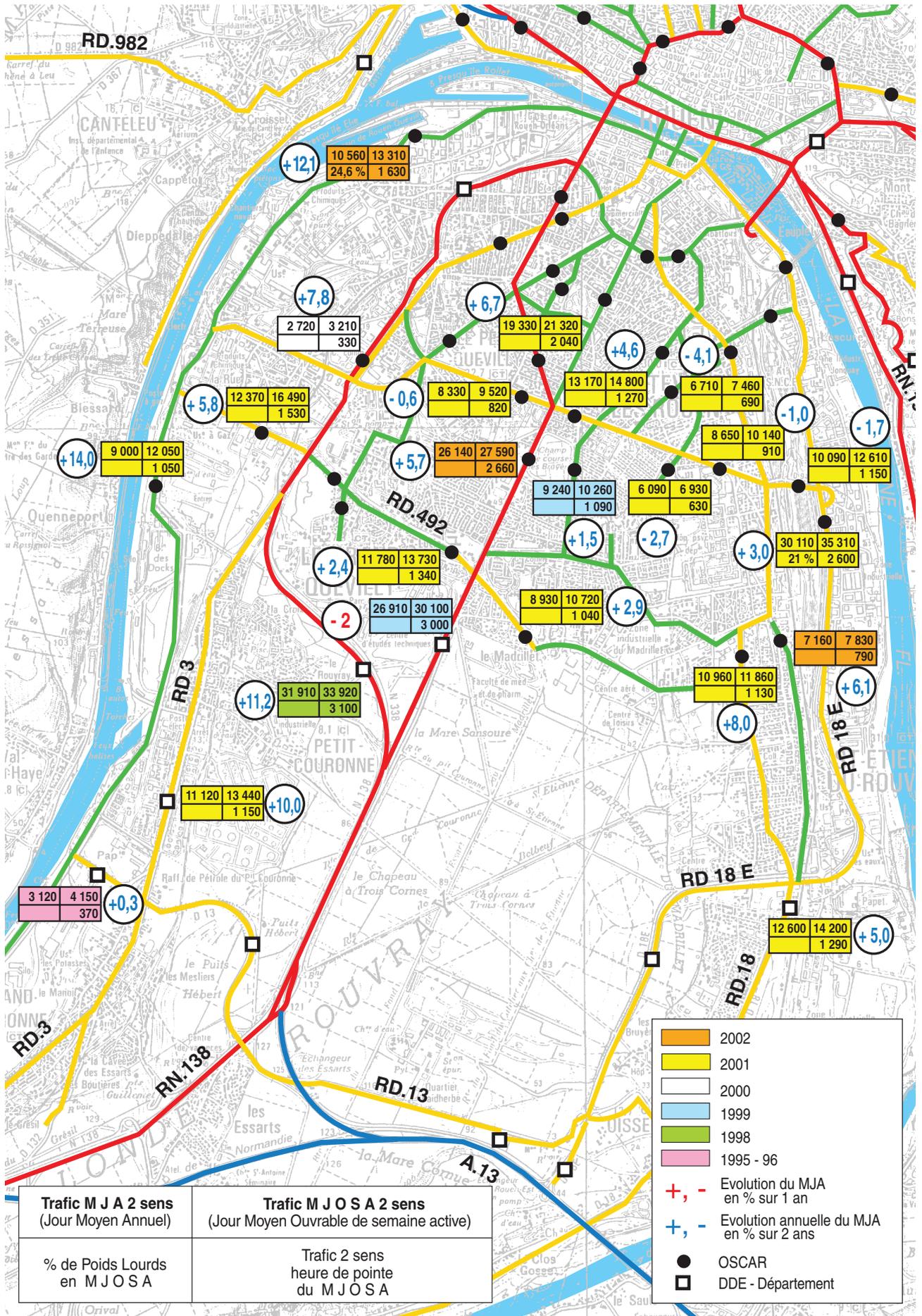




Trafic M J A 2 sens (Jour Moyen Annuel)	Trafic M J O S A 2 sens (Jour Moyen Ouvrable de semaine active)	2002
% de Poids Lourds en M J O S A	Trafic 2 sens heure de pointe du M J O S A	2001
		2000
		1999
		1998
		1995 - 96
		+ , - Evolution du MJA en % sur 1 an
		+ , - Evolution annuelle du MJA en % sur 2 ans
		● OSCAR
		□ DDE - Département

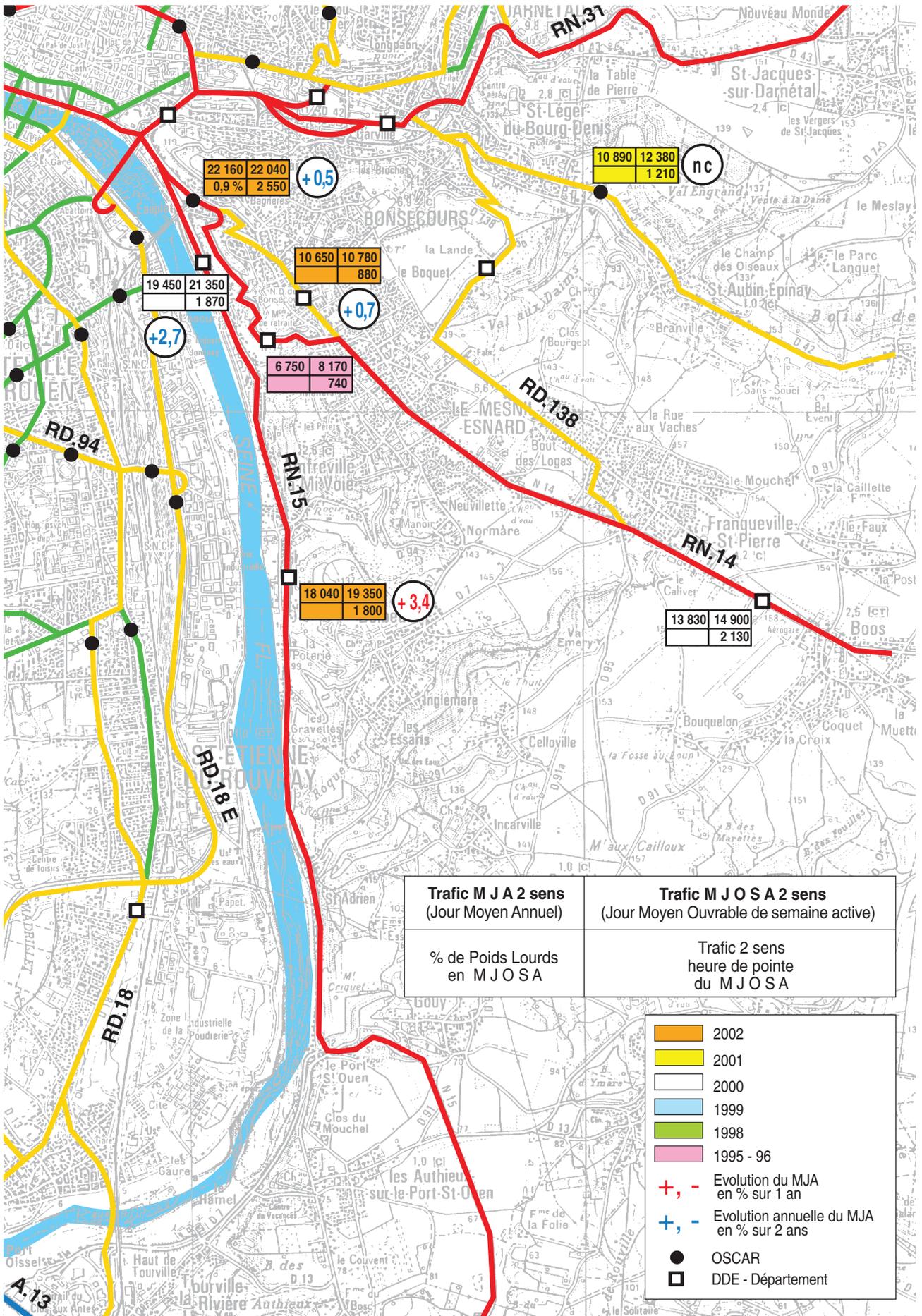






Trafic M J A 2 sens (Jour Moyen Annuel)	Trafic M J O S A 2 sens (Jour Moyen Ouvrable de semaine active)
% de Poids Lourds en M J O S A	Trafic 2 sens heure de pointe du M J O S A

	2002
	2001
	2000
	1999
	1998
	1995 - 96
+ , -	Evolution du MJA en % sur 1 an
+ , -	Evolution annuelle du MJA en % sur 2 ans
●	OSCAR
□	DDE - Département



1.4. LES COMPTAGES SUR LES BACS

Les bacs fluviaux concernant directement l'agglomération rouennaise sont situés sur Dieppedalle, Petit-Couronne et La Bouille. Leurs caractéristiques horaires sont les suivantes :

	du Lundi au Vendredi	le Samedi	Dimanche et Fériés	<i>Durée Hebdomadaire</i>
Dieppedalle	6 ^h 05 - 21 ^h 15	6 ^h 05 - 21 ^h 15	8 ^h 30 - 18 ^h 45 ⁽¹⁾	91^h 00
Petit-Couronne	5 ^h 45 - 20 ^h 45	5 ^h 45 - 20 ^h 45	8 ^h 15 - 18 ^h 45	100^h 30
La Bouille	6 ^h 00 - 22 ^h 05	6 ^h 00 - 22 ^h 05	6 ^h 00 - 22 ^h 05	112^h 35

(1) pas d'exploitation le dimanche

NB : Compte tenu des temps de préparation et d'arrêt, il faut ajouter 1^h00 / jour au temps d'exploitation de chaque bac.

Une enquête “**origine-destination**” sur les bacs, en Janvier 2003, a été réalisée dans les deux sens de traversée, sur la journée et la plage horaire la plus significative.

<i>Origine et/ou Destination</i>	DIEPPEDALLE	PETIT-COURONNE	LA BOUILLE
	LE GRAND-QUEVILLY	VAL-DE-LA-HAYE	SAHURS
	<i>Nombre de véhicules / Jour (2 sens - Tous motifs)</i>		
Barentin / Yvetot	52	50	25
Bourg-Achard	9	61	118
Bourgtheroulde	11	22	74
Canteleu	961	407	282
Caudebec-en-Caux	2	0	2
Duclair	76	13	21
Elbeuf	38	96	145
Grand-Couronne	37	331	114
Le Grand-Quevilly	952	92	22
Hautot-sur-Seine	23	77	41
La Bouille	0	4	122
Le Havre (arrondissement)	9	7	13
Moulineaux	11	86	120
Petit-Couronne	92	278	15
Petit-Quevilly	219	39	20
Quevillon	22	3	34
reste Département de l'Eure	83	76	155
reste France	45	30	104
Rouen	210	149	80
Rouen Nord	370	284	136
Sahurs	23	75	373
Seine-Maritime Nord et Est	26	37	20
Notteville + Saint-Etienne-du-Rouvray	192	78	69
Saint Martin-de-Boscherville	9	15	118
Saint Pierre-de-Manneville	60	11	114
Tourville-la-Rivière	53	88	62
Val-de-la-Haye	54	281	23
Yville-sur-Seine	2	4	42
Total	3 641	2 694	2 464

Un relevé de **comptage tous véhicules** sur ces trois mêmes bacs a été réalisé sur 10 jours chacun (relevés tous les jours) en 2002 pendant les heures d'ouverture.

Ces relevés ont permis d'obtenir **une moyenne horaire, à partir des 10 jours d'enquête.**

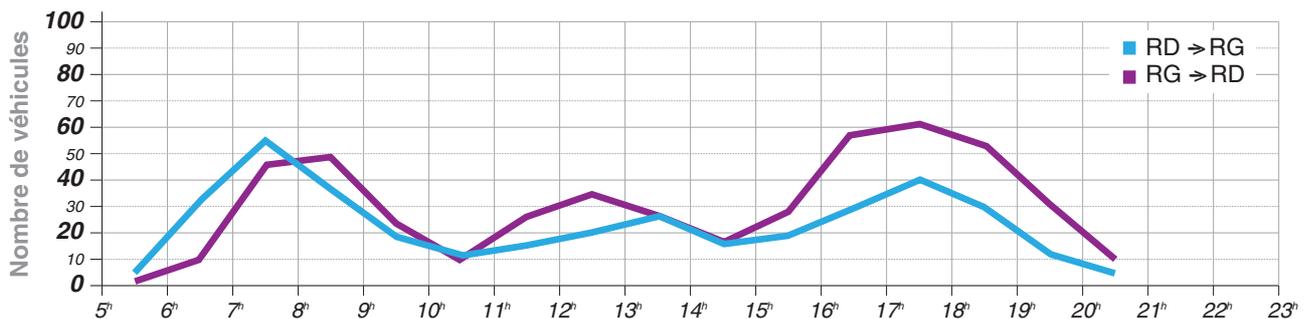
• **Bac de Dieppedalle / Le Grand-Quevilly** (moyenne horaire)



La capacité du bac de Dieppedalle est de 10 voitures et 50 passagers, les pointes se situent :

- le **MATIN** de **7h à 8h, sens rive droite/rive gauche** avec **69 véhicules** en moyenne, ainsi que de **8h à 9h, sens rive gauche/rive droite**, avec **56 véhicules** en moyenne,
- le **SOIR**, **17h à 19h, sens rive gauche/rive droite**, avec environ **80 véhicules** en moyenne.

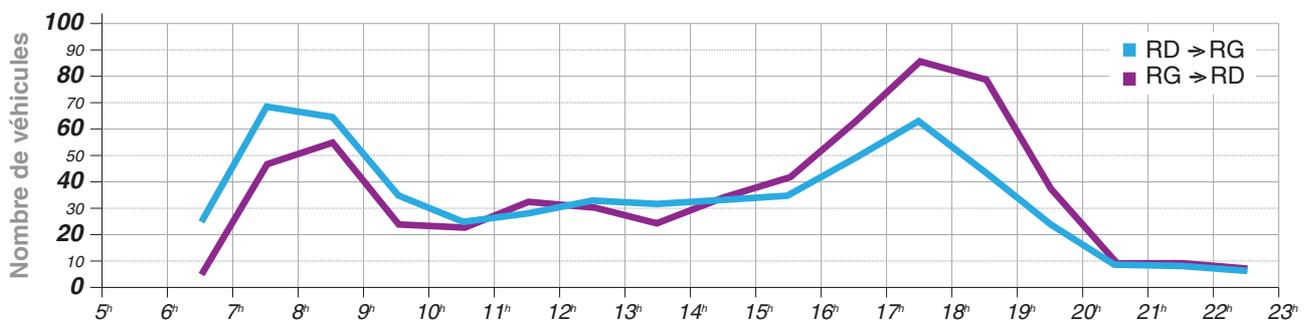
• **Bac de Petit-Couronne / Val-de-la-Haye** (moyenne horaire)



Avec une capacité de 10 véhicules et 50 passagers, le bac de Petit-Couronne a une pointe :

- le **MATIN**, **7h à 8h, sens rive droite/rive gauche** avec **55 véhicules** en moyenne sur la période enquêtée,
- le **MIDI**, de **12h à 13h, sens rive gauche/rive droite** avec **35 véhicules** en moyenne,
- le **SOIR**, **17h à 19h, sens rive gauche/rive droite**, avec **58 véhicules** en moyenne.

• **Bac de Sahurs / La Bouille** (moyenne horaire)



Le bac de Sahurs / La Bouille a une capacité de 12 véhicules et 50 passagers :

- pointe du **MATIN**, de **7h à 8h, sens rive droite/rive gauche**, atteint également **69 véhicules** en moyenne,
- pointe du **SOIR**, de **17h à 19h, sens rive gauche/rive droite**, atteint **85 véhicules** en moyenne sur la période d'enquête.

2 - EVOLUTIONS DES TRAFICS

En raison de problèmes de comptage durant l'année 2002 sur les ponts Guillaume-le-Conquérant et Mathilde, les trafics sur ces deux ponts n'ont pas pu être relevés correctement. Ces problèmes ont également généré une impossibilité de redresser les relevés de trafic sur les autres sites de comptage ; il est donc important d'interpréter les résultats avec précaution.

2.1. EVOLUTIONS PAR RAPPORT À L'ANNÉE 2000

2.1.1. Evolutions en franchissement de Seine

Le trafic est toujours à la hausse sur les 3 ponts centraux traversant la Seine avec une moyenne sur ces trois ponts de 8,7% d'augmentation.

Détails par pont	MJA			MJOSA		
	2001	2002	Variation	2001	2002	Variation
Mathilde	74 381	-	-	82 829	-	-
Corneille	24 457	28 417	+ 16,2 %	26 829	31 682	+ 18,1 %
Boieldieu	13 024	13 917	+ 6,9 %	14 949	16 014	+ 7,1 %
Jeanne-d'Arc	10 617	10 954	+ 3,2 %	12 127	12 535	+ 3,4 %
Guillaume-le-Conquérant	67 688	-	-	74 295	-	-
TOTAL	190 167	-	-	211 029	-	-

L'absence de valeurs sur les deux ponts extrêmes nous empêche de faire des commentaires sur l'évolution globale en franchissement de Seine. Malgré tout, on peut supposer, sans trop de risque, que les ponts Guillaume-le-Conquérant et Mathilde jouent toujours le même rôle en assurant leurs fonctions d'évitement du centre ville et en assurant les trois quarts des franchissements quotidiens de la Seine.

Les difficultés de circulation sur le pont Mathilde, en raison des travaux qui ont eu lieu une bonne partie de l'année, se traduisent comme en 2001 par un accroissement conséquent du trafic MJA sur les ponts Boieldieu (+ 7%) et Corneille (+ 16%). Cette observation est également valable pour le trafic MJOSA avec une hausse respective de + 7% et + 18%.

Après une baisse de plus de 4% des trafics MJA et MJOSA sur le pont Jeanne d'Arc en 2001, ce dernier repart à la hausse en 2002 avec plus de 3% d'augmentation, ce qui représente approximativement 300 Véh/J. supplémentaires en trafics MJA et MJOSA.

2.1.2. Evolutions par secteurs géographiques

- **Rive gauche**, on note une hausse des trafics. Après une baisse continue du trafic sur l'Avenue des Canadiens, le trafic augmente de 5,7 % sur 2 ans. Au niveau de la Voie sur berge Rive Gauche, on relève + 1,4 % entre 2000 et 2002. Le trafic sur le Quai de France augmente de façon importante, + 12,1 % sur 2 ans ; hausse probablement due aux travaux sur la Sud III.
- **Rive droite**, la situation s'inverse avec une stabilisation ou une baisse des trafics (évolution 2000-2002) :
 - Rue de Nansen - 26,6 %
 - Route de Bonsecours + 0,5 %
 - Boulevard de Verdun - 6,9 %
 - Boulevard de la Marne - 9,8 %
- **Au niveau des grandes entrées d'agglomération**, les trafics sont en hausse par rapport à 2001 :
 - RN.15 + 3,4 %
 - La Vaupalière + 2,3 %
 - RN.28 + 2,2 %

2.2. LA CROISSANCE DU TRAFIC SUR LES PONTS DEPUIS 1995

Cette analyse a été menée sur la base des évolutions de trafics observées sur les périodes 1995-2002.

Les résultats doivent être utilisés et interprétés avec précaution dans la mesure où différents facteurs en limitent la représentativité ou ne peuvent être pris en compte :

- incertitude statistique liée à toute mesure,
- mise en service de nouvelles infrastructures routières et modification de certaines voiries (aménagement, exploitation, ...) durant ces périodes, avec pour conséquence une redistribution des trafics sur l'ensemble du réseau de voiries,
- périodes au cours desquelles des travaux ont perturbé les conditions de circulation et induit des changements de comportements de la part des usagers,
- impossibilité de redresser les trafics de 2002 en raison de problèmes liés aux comptages.

Ceci dit, l'évolution des trafics demeure intéressante :

sur les ponts	MJA			MJOSA		
	1995	2002	Variation	1995	2002	Variation
Mathilde	68 400	-	-	80 400	-	-
Corneille	25 600	28 417	+ 11,0 %	30 300	31 682	+ 4,6 %
Boieldieu	12 900	13 917	+ 7,9 %	15 300	16 014	+ 4,7 %
Jeanne-d'Arc	10 800	10 954	+ 1,4 %	13 200	12 535	- 5,0 %
Guillaume-le-Conquérant	60 000	-	-	69 400	-	-
TOTAL	177 700	-	-	208 600	-	-

Seule une analyse sur les trois ponts centraux peut être faite.

Après plusieurs années de baisse du trafic moyen journalier annuel du pont Corneille, on observe une remontée des franchissements, déjà vécue en 2001, pour passer au-dessus du trafic de 1995 avec une hausse de + 11,0 % en MJA et + 4,6 % en MJOSA. Cette nouvelle hausse peut probablement s'expliquer par les travaux sur le pont Mathilde durant l'année 2002. La même raison peut également expliquer l'augmentation du trafic sur le pont Boieldieu pour atteindre + 7,9 % en MJA et 4,7 % en MJOSA entre 1995 et 2002.

Sur la même période, le trafic sur le pont Jeanne d'Arc est toujours à la baisse avec désormais - 5,0 % en MJOSA.

3 - SECURITE ROUTIERE

Les éléments présentés sont issus de l'exploitation :

- du fichier accident renseigné par les services de Police pour 23 communes de la Communauté de l'Agglomération rouennaise,
- du fichier accident renseigné par les services de la Gendarmerie pour les 10 autres communes de la Communauté de l'Agglomération rouennaise (cf. bilan par commune ci-après).

3.1. QUELQUES DÉFINITIONS

- **Accident corporel** : accident ayant occasionné au moins une victime sur une voie ouverte à la circulation publique et impliquant au moins un véhicule.
- **Accident grave** : accident ayant occasionné un tué ou un blessé grave.
- **Blessé** : victime ayant subi un traumatisme nécessitant un traitement médical (avec ou sans hospitalisation), si ce traitement entraîne 6 jours d'hospitalisation ou davantage, la blessure est qualifiée de grave.
- **Indice de risque** : pondération de l'indice d'accidents sur une période par l'indice de circulation correspondant
- **Tué** : victime décédée sur le coup ou au cours d'une période de 6 jours après l'accident.

3.2. BILAN

Début 2002, la commune de Roncherolle-sur-le-Vivier adhère à la communauté. Les chiffres de l'accidentologie sur cette commune sont disponibles sur le tableau bilan par commune.

Le nombre d'accidents baisse de plus de 16 %, passant de 815 en 2001 à 683 en 2002, sur les 33 communes par rapport à 2001.

Les modifications des pratiques de saisie des accidents en Avril 2002 ont rendu difficile la différenciation entre blessé grave et blessé léger, c'est pourquoi on ne peut faire apparaître, cette année, que le nombre de blessés sans précision sur la gravité.

Les premiers chiffres sur l'accidentologie en Seine-Maritime, que la préfecture a communiqués, font apparaître une baisse des accidents de plus de 12 % et une baisse des blessés de plus de 15 % par rapport à 2001.

Les 33 communes de la Communauté de l'Agglomération secteurs Sécurité Publique et Gendarmerie		
BILAN 2002		
Accidents 683 - 16,2 %	Tués 19 + 18,8 %	Blessés 850 - 18,9 %

Les 23 communes de la Communauté de l'Agglomération secteurs Police, ces 23 communes représentent par rapport à l'ensemble de la Communauté de l'Agglomération :			
Accidents 98,0 %	Tués 94,7 %	Blessés 98,5 %	Population 97,1 %
BILAN 2002			
Accidents 669 - 16,2 %	Tués 18 + 35,5 %	Blessés 837 - 17,4 %	

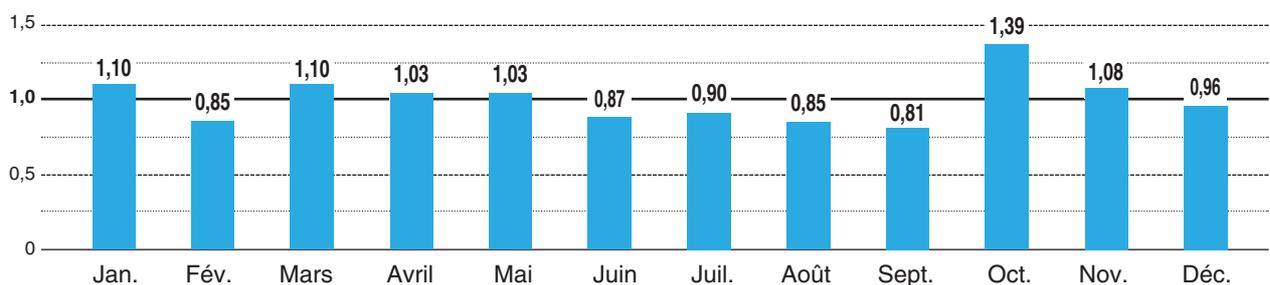
3.3. QUAND ?

Les indices de risques ont été calculés sans redressement par l'indice de trafic, qui n'a pas pu être calculé cette année.

Les indices de trafic n'ayant pas pu être calculés, et sachant qu'ils varient de façon importante entre le jour et la nuit, nous n'avons pas fait apparaître les indices horaires de risque.

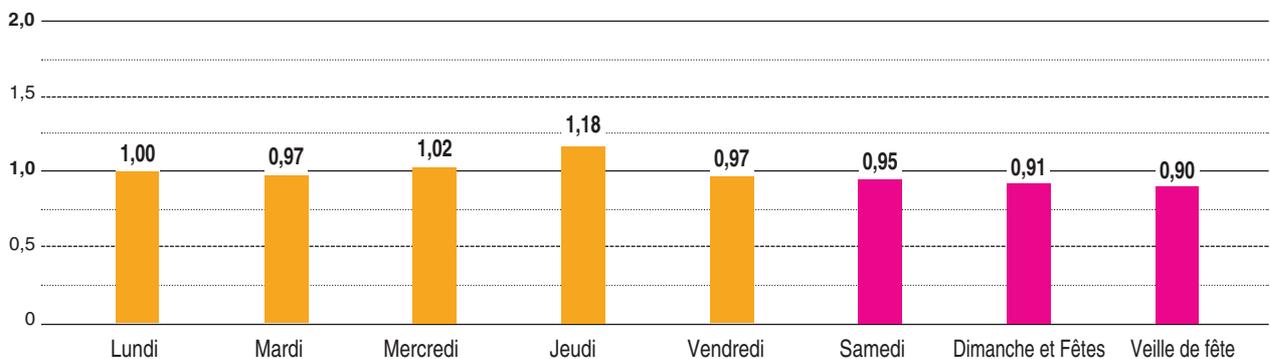
• Selon le mois - 2001

Comme en 2000, on constate une augmentation de l'indice de risques en fin d'année, en particulier pour le mois d'Octobre.



• Selon le jour - 2001

Contrairement aux années précédentes, la tendance est au nivellement des risques, seul le Jeudi semble s'écarter de la moyenne.



• Répartition Jour / Nuit

30,3 % des accidents ont lieu de nuit, avec 476 accidents, et 5,8 % d'entre eux sont des accidents graves (3,6 % pour les accidents de jour).

Répartition du nombre d'accidents



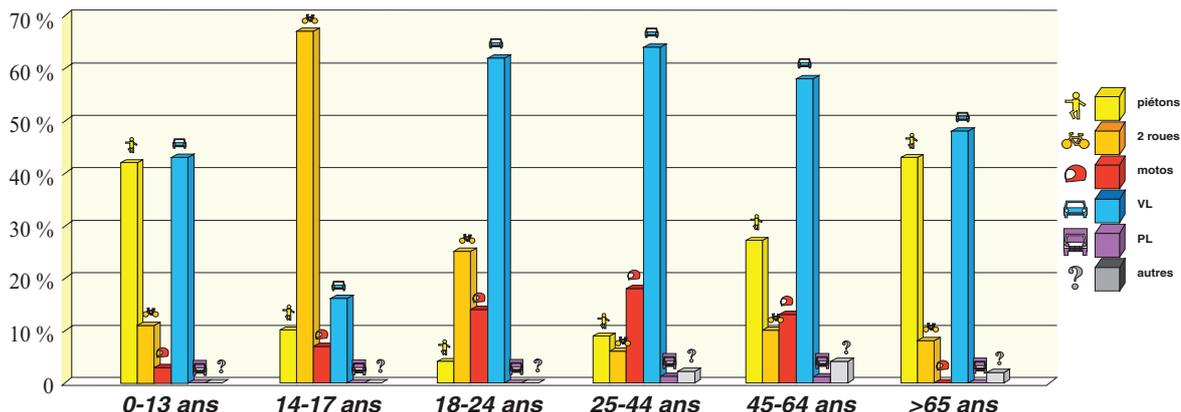
3.4. QUI ?

Par rapport à 2001, on constate :

- Une baisse de 18 % du nombre des victimes avec, désormais, 869 victimes*. Cette baisse est importante pour les blessés légers, mais également pour les blessés graves.
- La répartition des usagers impliqués suivant le sexe reste identique par rapport aux années précédentes, avec une proportion de 69,7 % d'hommes.

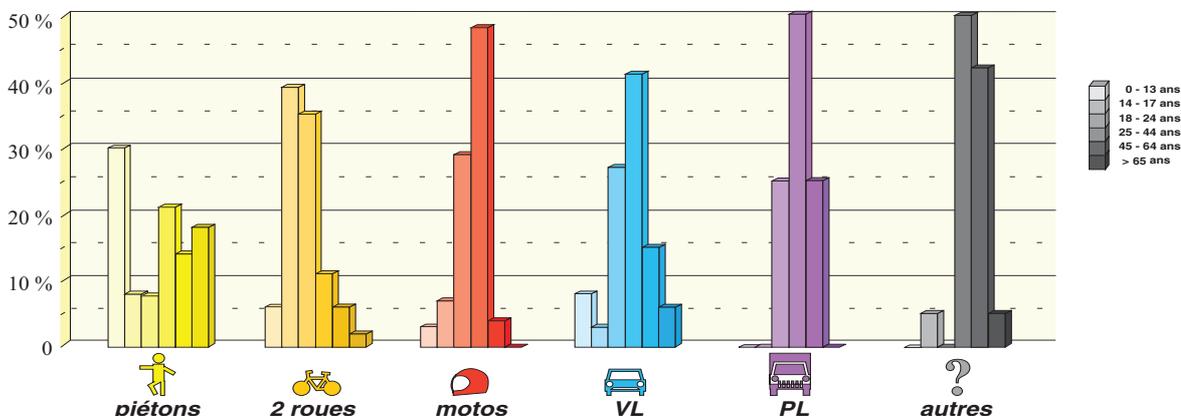
• Répartition des victimes de chaque catégorie par tranche d'âges (en %)

(lire, par exemple, 42 % des 0-13 ans victimes sont des piétons)



• Répartition des victimes de chaque tranche d'âges par catégorie (en %)

(lire, par exemple, 30 % des piétons victimes ont entre 0 et 13 ans)



• Répartition des tués par catégorie d'usagers et par tranche d'âges (en nombre)

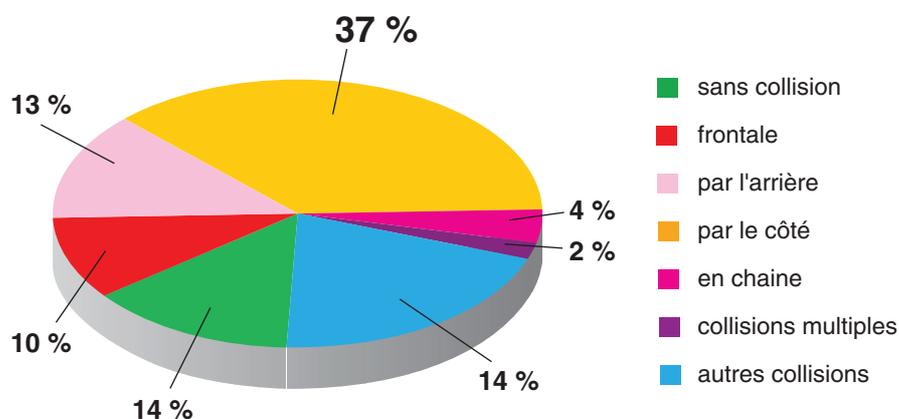
	0 - 13 ans	14 - 17 ans	18 - 24 ans	25 - 44 ans	45 - 64 ans	> 65 ans	TOTAL
Total	1	0	1	5	4	8	19
Piétons	1	0	0	1	1	6	9
2 roues	0	0	0	0	0	1	1
Motos	0	0	1	1	1	0	3
V.L.	0	0	0	3	2	1	6
P.L.	0	0	0	0	0	0	0
Autres	0	0	0	0	0	0	0

(*) Une victime est un tué, un blessé grave ou un blessé léger.

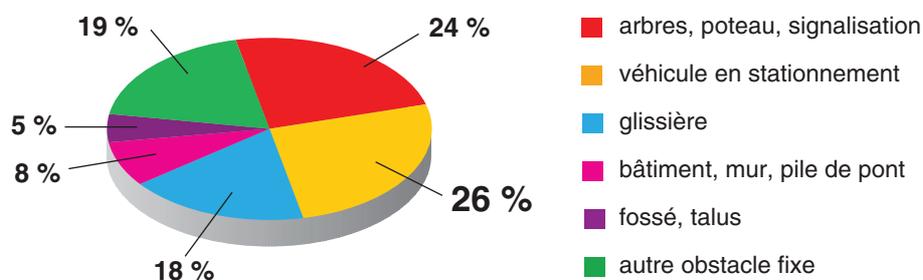
2 victimes ne figurent pas dans ces tableaux car leur âge n'est pas renseigné.

3.5. COMMENT

• Types de collision



Obstacles fixes heurtés

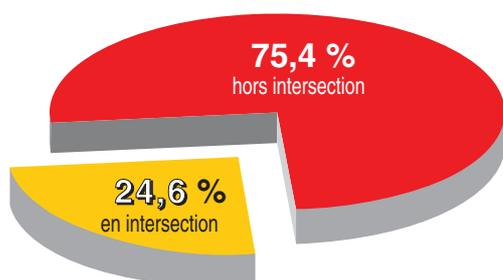


• Types de conflits

- 89 % des accidents impliquent au moins une voiture. Dans 37 % des cas, il s'agit d'un accident avec un autre véhicule. 19 % des accidents impliquent une voiture avec un 2 roues léger, 17 % des cas mettent en conflit une voiture avec un piéton et 13 % entre une voiture et une moto. Enfin, 10 % des accidents n'impliquent qu'une voiture seule.
- 23 % des accidents concernent un 2 roues léger, dont 74 % ont lieu avec une voiture.
- 18 % des accidents concernent un piéton, dont 86 % ont lieu avec une voiture.
- 15 % des accidents impliquent une moto, dont 74% concernent un conflit voiture-moto, et 16 % n'impliquent qu'une moto seule.

3.6. OÙ

Le poids des accidents en intersection augmente : **24,6 % en 2002**, pour 21% en 2001.



La gravité des accidents en intersection ou hors intersection diminue par rapport à 2001 avec respectivement 3,6 % et 4,5 %.

Toutefois, les incertitudes croissantes sur la localisation précise des accidents nous conduisent à émettre des réserves sur cette répartition.

3.7. RÉPARTITION PAR COMMUNE

On observe des baisses significatives des accidents sur les communes de Grand-Couronne, Houpeville, Mont-Saint-Aignan, Oissel, Rouen et Sotteville-les Rouen.

Nota : on se gardera de comparer les communes entre elles. Même relativisés par rapport à la population, les résultats ne sont pas comparables car ils n'intègrent pas certains éléments tels que la longueur du réseau de voiries, les niveaux et types de trafics, ...

BILAN 2002 PAR COMMUNE				
Communes	Population (rec. 99)	Accidents	Tués	Blessés
AMFREVILLE-LA-MIVOIE	2 869	6	0	9
BELBEUF	2 032	0	0	0
BIHOREL	9 057	10	1	12
BOIS-GUILLAUME	11 968	20	2	24
BONSECOURS	6 853	21	0	26
LA BOUILLE	791	2	1	1
CANTELEU	15 430	23	0	31
DARNÉTAL	9 225	14	0	15
DÉVILLE-LES-ROUEN	10 441	25	1	29
FONTAINE-SOUS-PRÉAUX	464	0	0	0
FRANQUEVILLE-SAINT-PIERRE	5 099	5	0	5
GRAND-COURONNE	9 442	29	3	37
LE GRAND-QUEVILLY	26 679	50	0	63
LE HOULME	4 397	3	0	4
HOUPEVILLE	2 405	0	0	0
ISNEAUVILLE	2 324	3	0	3
MALAUNAY	6 022	7	0	10
MAROMME	12 411	26	1	29
LE MESNIL-ESNARD	6 486	11	0	16
MONT-SAINT-AIGNAN	21 265	14	0	21
MOULINEAUX	890	4	0	4
NOTRE-DAME-DE-BONDEVILLE	7 652	13	2	16
OISSEL	11 053	14	0	19
PETIT-COURONNE	8 621	16	2	19
PETIT-QUÉVILLY	22 332	26	1	29
RONCHEROLLE-SUR-LE-VIVIER	1 092	1	0	1
ROUEN	106 592	239	3	301
SOTTEVILLE-LES-ROUEN	29 553	52	0	67
ST-AUBIN-EPINAY	949	0	0	0
ST-ETIENNE-DU-ROUVRAY	29 092	41	2	49
ST-JACQUES-SUR-DARNÉTAL	2 492	6	0	7
ST-LÉGER-DU-BOURG-DENIS	3 124	3	0	4
ST-MARTIN-DU-VIVIER	1 484	0	0	0
VAL-DE-LA-HAYE	789	0	0	0
Total		684	19	350

 Commune du Secteur Sécurité Publique - Fichier accidents "AURORE"

 Commune du Secteur Gendarmerie - Fichier BAAC "370 c"

3.8. ZONES ACCIDENTOGENES EN 2001

Une localisation des accidents pour 2002 sera réalisée d'ici la fin de l'année avec l'aide des services de police. A partir de l'année prochaine, cette localisation des accidents pourrait être disponible dès la sortie de ce rapport de synthèse OSCAR.

4 - STATIONNEMENT DANS LE CENTRE VILLE

Compte tenu du passage à l'Euro au 1^{er} Janvier 2002, la conversion des tarifs de stationnement payant sur voirie a été indispensable.

La gestion du stationnement payant sur voirie dans le centre de Rouen ainsi que la création de deux types de zones n'ont pas changé depuis 2000 :

- **Zone ORANGE** pour l'hypercentre et les zones commerçantes : stationnement limité à 2 heures,
- **Zone VERTE** pour les zones périphériques : stationnement pour la demi-journée ou la journée.

4.1. PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

4.1.1. Offre

En stationnement de surface, le stationnement se répartit ainsi :	Nombre de places en Zone ORANGE <i>courte durée</i>	Nombre de places en Zone VERTE <i>longue durée</i>
<i>Rive Droite</i>	1 964	1 270
<i>Rive Gauche</i>	549	344
TOTAL	2 513	1 614

Rouen offre également 13 parkings payants :

	Parking	Nombre de Places	Nombre de visiteurs horaires des parkings en 2001	Recette des parcs de stationnement en 2001
<i>Rive Droite</i>	de la Bourse	189	138 605	380 886 €
	du Commerce	530		
	Espaces du Palais	1 141	857 270	2 338 068 €
	Haute Vieille Tour	428	251 154	695 967 €
	Hôtel de Ville	361	148 463	432 868 €
	Gare	475	83 422	219 274 €
	de la Pucelle	400	219 125	653 659 €
	Saint-Marc	900	136 242	337 248 €
	Vieux-Marché	408	399 070	1 191 065 €
	de la SNCF	370		
	du CHU	450		
<i>Rive Gauche</i>	Les Emmurés	233	9 149	17 351 €
	Saint-Sever	1 800		
	TOTAL	7 685		



4.1.2. Tarification

Le stationnement en **Zone ORANGE** de **courte durée** est limité à 2 heures, et payant du Lundi au Samedi inclus de 9^h00 à 13^h00 le matin et de 14^h00 à 19^h00 l'après-midi. Les dimanches et jours fériés sont gratuits.

Temps de stationnement autorisé (mn)	10	60	80	100	120
Tarifs (en Euros)	0,10 €	0,70 €	1,20 €	1,70 €	2,20 €

Le stationnement en **Zone VERTE** de **longue durée** est limité à la journée par tranche de deux heures. Il est payant du Lundi au Vendredi inclus de 9^h00 à 13^h00 le matin et de 14^h00 à 18^h00 l'après-midi. Les samedis, dimanches et jours fériés sont gratuits. Les tarifs sont de 0,50 € pour deux heures de stationnement, soit un stationnement maximum autorisé de 2 € pour la journée.

4.2. ENQUETE SUR LES ZONES PAYANTES SAINT-MARC ET VIEUX-MARCHÉ

4.2.1. Enquête "occupation-respect"

En Avril 2003, une enquête sur le stationnement a été réalisée pendant une journée de 9^h00 à 20^h00 sur les zones payantes de surface Vieux-Marché et Saint-Marc, afin de relever les taux d'occupations des places de stationnement et le respect du paiement.

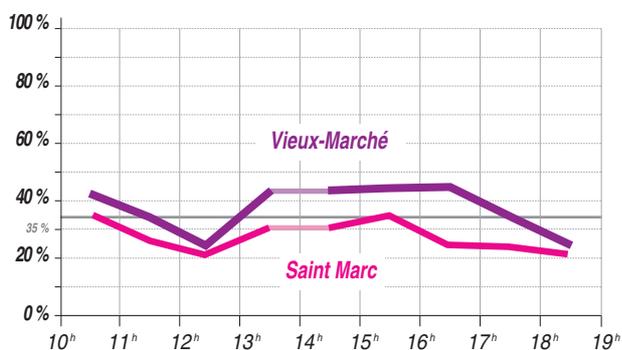
Résultats sur la journée :	Vieux-Marché	Saint-Marc
Moyenne du TAUX D'OCCUPATION	99 %	100 %
Moyenne du TAUX DE RESPECT	37 %	27 %
Moyenne du TAUX DE PAIEMENT	60 %	52 %

TAUX DE RESPECT : nombre de véhicules stationnant sur un emplacement payant en situation régulière par rapport au nombre de véhicules en stationnement. **En dessous d'un taux de respect de 35 %, on considère que l'exploitation du stationnement payant est insuffisante.**

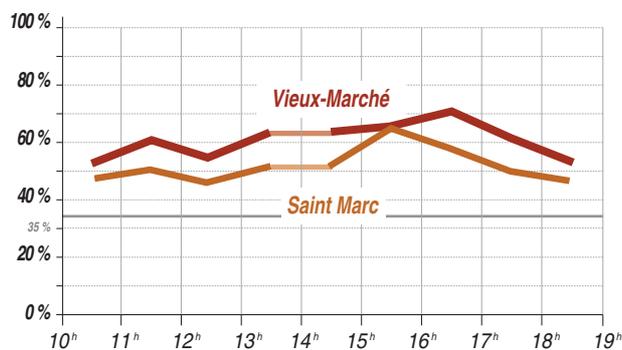
TAUX DE PAIEMENT : nombre de véhicules ayant payés (en situation régulière ou en dépassement) par rapport au nombre de véhicules en stationnement.

L'évolution dans la journée des **TAUX DE RESPECT** et **TAUX DE PAIEMENT** est décrite dans les graphes suivants :

• TAUX DE RESPECT



• TAUX DE PAIEMENT



Le **RESPECT** se fait au maximum à des taux de 45 % pour la zone du Vieux-Marché et de 36 % pour la zone Saint-Marc, au milieu des plages payantes, c'est-à-dire entre 10^h00 et 11^h00 le matin et 15^h00 et 16^h00 l'après-midi.

Le **TAUX DE PAIEMENT** pour les deux zones enquêtées reste constant sur la journée aux alentours de 50 à 60 % avec une pointe en pleine journée entre 15^h00 et 17^h00.

4.2.2. Relevé de la rotation des véhicules

TAUX DE ROTATION : nombre de véhicules relevés en stationnement sur places autorisées par rapport au nombre de places autorisées.

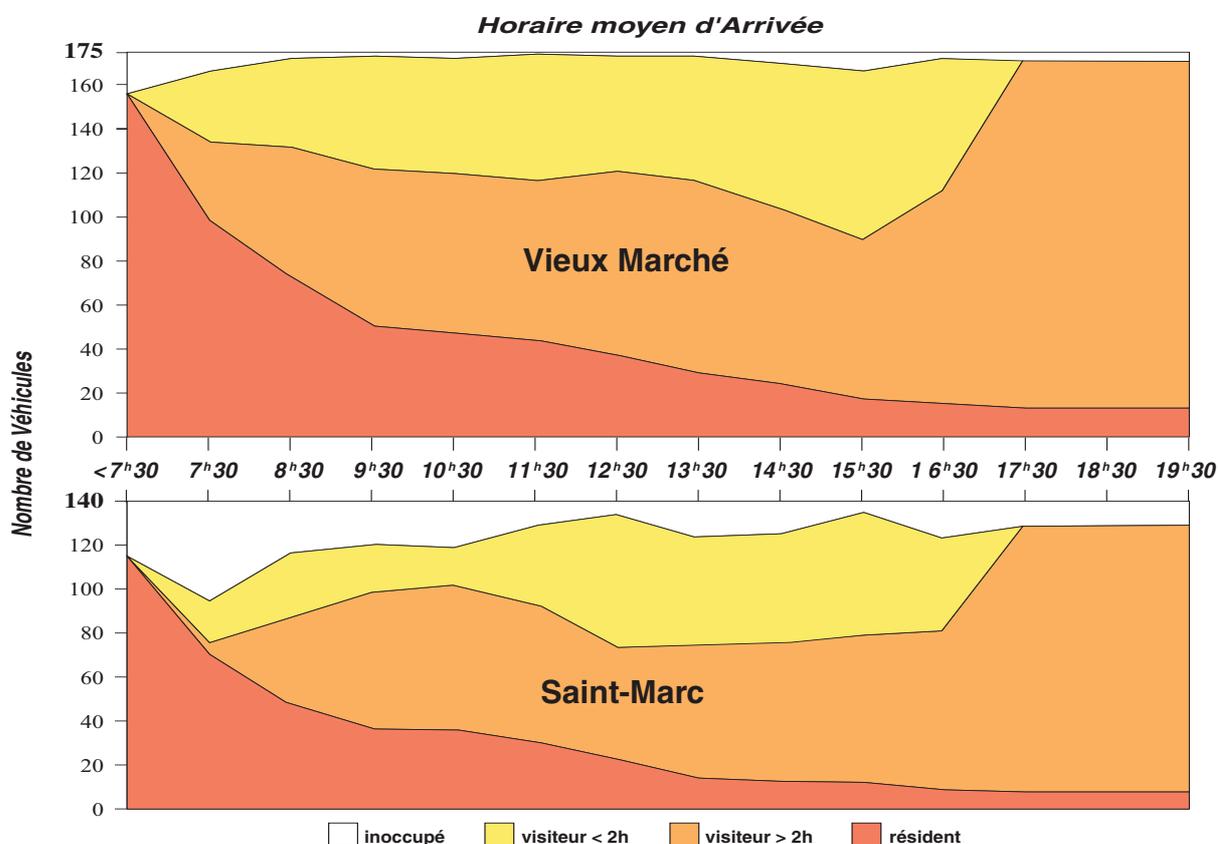
Ce taux est mesuré entre 9^h00 et 19^h00 à l'aide d'une enquête de rotation effectuée toutes les heures.

Pour les zones de stationnement relevées, ce taux vaut :

- **Vieux Marché** : 4,81
- **Saint-Marc** : 4,78

Ces taux sont conformes aux voies dites payantes rotatives (normalement entre 4 et 6) dont ces deux zones étudiées font parties.

• Répartition des véhicules en stationnement



Les véhicules dits en **stationnement résident** correspondent aux véhicules en stationnement avant 7^h00 et restant sur place.

Sur ces deux zones, le stationnement est payant de courte durée c'est-à-dire limité à 2 heures de 9^h00 à 19^h00.

On constate que cette limite n'est pas respectée, en pleine journée, dans environ 50 % des cas pour le Vieux-Marché et 60 % des cas pour Saint-Marc. Ce stationnement, de plus de 2 heures, atteint plus de 90 % des places occupées à partir de 17^h00-18^h00 jusqu'à la fin de la journée payante (19^h00) pour les deux zones relevées. Il correspond alors, pour la majorité, à des véhicules de résidents.

Les véhicules stationnant toute la journée représentent 7 à 8 % des véhicules.

5 - TRANSPORTS PUBLICS URBAINS

5.1. CARACTÉRISTIQUES 2002

Le réseau Métrobus offre 2 lignes de Métro, 36 lignes de Bus, 3 lignes TEOR et 6 lignes de Taxis collectifs réparties sur les 34 communes de l'agglomération de Rouen.

Voici les caractéristiques des lignes régulières comparativement à l'année précédente :

		2002	2001	Variation	
Desserte (en km)	Offre kilométrique annuelle TOUT TYPE DE MATÉRIEL	12 941 221	12 173 000	+ 6,3 %	
	Offre kilométrique annuelle MÉTRO	1 422 487	1 400 000	+ 1,6 %	
	Offre kilométrique annuelle des lignes TEOR	T1	386 022 (1)		-
		T2	584 885	969 429 (2)	
T3		530 958			
Vitesses commerciales moyennes	MÉTRO	19,50 km/h	19,48 km/h	0 %	
	LIGNES TEOR	16,90 km/h	17,66 km/h	- 4,3 %	
	AUTRES BUS	17,60 km/h	17,43 km/h	+ 1,0 %	
Km de ligne TC en site propre	MÉTRO	18,30 km <small>(y-compris le parcours ommun)</small>	18,30 km/h	-	
	TEOR	25,60 km <small>(y-compris le parcours ommun)</small>	-	-	
Nombre de ligne de bus accessible pour les personnes à mobilité réduite	MÉTRO	2	-	-	
	TEOR	3	-	-	
	Bus (ligne 6 LISOR)	1	-	-	
Nombre de véhicules TC propres		28 rames de Métro	-	-	

(1) ligne T1 mise en service en avril 2002

(2) offre kilométrique faisant le cumul des lignes T2 et T3 après leurs mises en services en Février 2001

Les résultats globaux font **apparaître une progression de l'offre kilométrique annuelle** par rapport à 2001. Il est à noter que la ligne **TEOR** T1 a été mise en service en Avril 2002, ainsi que la ligne **LISOR** (Liaison Sud-Ouest Rouennaise)

LISOR, ligne 6 du réseau de bus, est une ligne rapide de Grand-Couronne à Rouen, d'une longueur de 18,50 km et accessible aux personnes à mobilité réduite grâce aux rampes d'accès situées aux niveaux des portes avant du bus. Tous les quais sur le parcours du bus sont surélevés ou en cours d'aménagement.

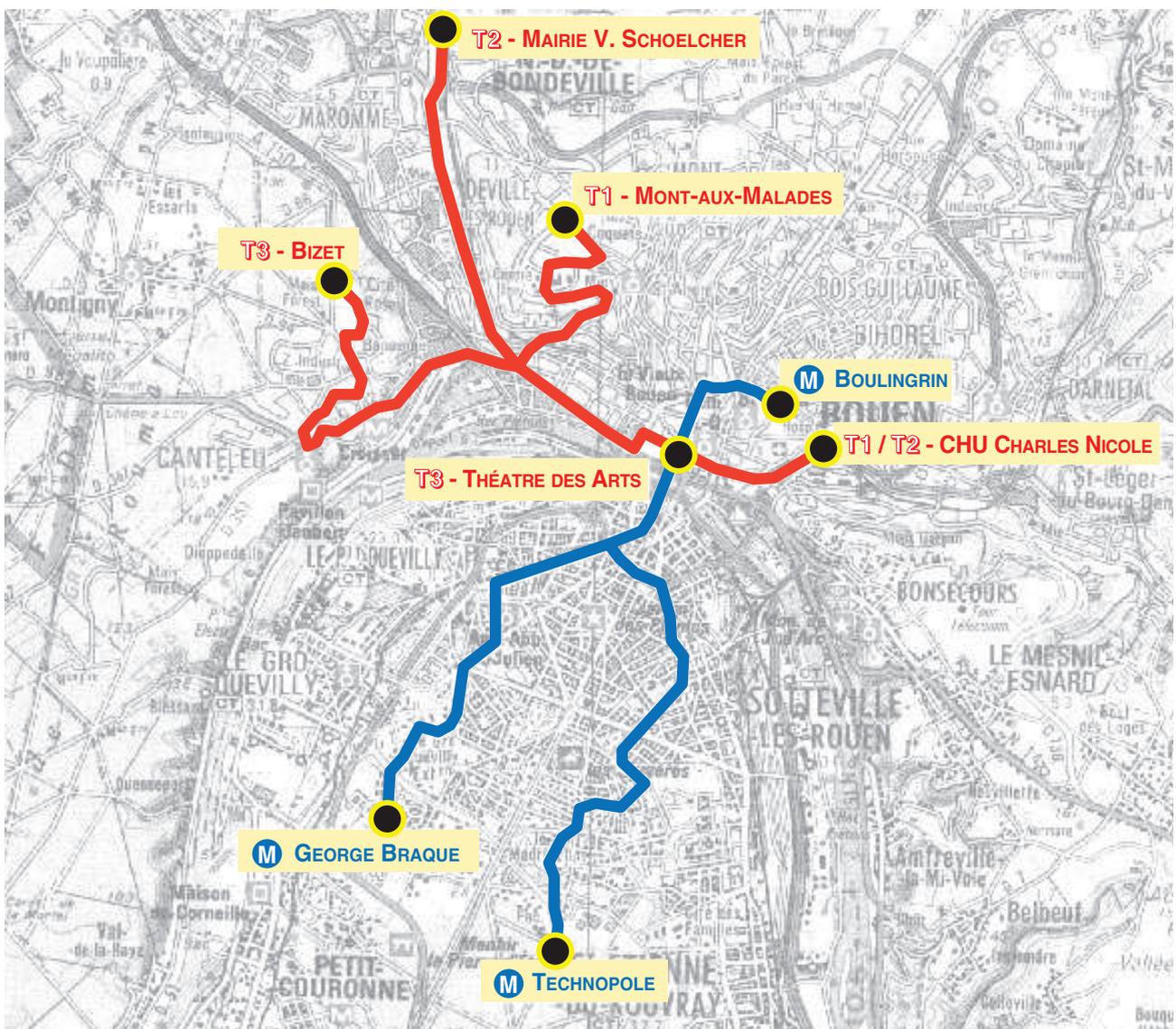
La vitesse commerciale du **MÉTRO** rouennais reste dans la moyenne des TCSP en France, qui est comprise entre 17 et 23 km/h (17 km/h pour Grenoble, 20 km/h pour Montpellier en 2002). Les avantages du **MÉTRO** sur les bus classiques sont sa fréquence, sa régularité et son débit horaire plus important.

On peut remarquer la **faible vitesse commerciale des lignes TEOR** comparativement aux autres lignes de bus classiques. Ceci peut s'expliquer par le fait que les lignes TEOR ne sont pas encore en site propre sur la partie la plus contraignante de leur parcours c'est-à-dire **la traversée du centre-ville de Rouen**. On peut penser qu'une fois les aménagements de site propre réalisés au centre-ville de Rouen, les caractéristiques de TEOR seront améliorées.

Il est également à noter que la ligne T1 n'a pas atteint toute son efficacité, étant donné qu'elle n'a été mise en service qu'en Avril 2002. A cela s'ajoute le fait que la vitesse commerciale moyenne des bus autres que TEOR est une moyenne sur 36 lignes de bus dont les parcours ont lieu, la plupart du temps, hors centre-ville de Rouen, zone la plus contraignante pour la circulation des transports en commun.

Les vitesses commerciales moyennes des bus en France sont comprises entre :

- bus en site propre intégral : entre 16 et 21 km/h
- bus en site banalisé : entre 11 et 20 km/h.



Tramway	BOULINGRIN - TECHNOPOLE BOULINGRIN - GEORGE BRAQUE
Bus à guidage optique	TEOR - T1 - MONT-AUX-MALADES - CHU CHARLES NICOLE
Bus à guidage optique	TEOR - T2 - MAIRIE V. SCHOELCHER - CHU CHARLES NICOLE
Bus à guidage optique	TEOR - T3 - BIZET - THÉÂTRE DES ARTS

5.2. TARIFICATION / TITRES VENDUS

L'éventail de titre que propose la TCAR est large et permet donc aux usagers un maximum de choix.

Clientèle	Type de Titre	Prix du Titre	Nombre de titre vendus (en milliers)		Variation
			2002	2001	
<i>Tout Public</i>	Carte 1 voyage	1,30 €	3 520,13	3 384,05	+ 4,0 %
	Carte 10 voyages	10,00 €	364,58	343,24	+ 6,2 %
	Carte SESAME 10 voy. en 7 jours	6,50 €	172,05	167,18	+ 2,9 %
	Carte SESAME 31 jours	38,00 €	26,50	22,68	+ 16,8 %
	Carte SESAME 365 jours	365,00 €	0,25	0,15	+ 66,7 %
	Carte 1 jour	3,50 €	9,04	9,66	- 6,4 %
	Carte 2 jours	5,00 €	0,84	1,00	- 1,6 %
	Carte 3 jours	6,50 €	1,44	1,29	+ 11,6 %
<i>Demandeurs d'emploi, Familles nombreuses et Enfants de 4 à 6 ans</i>	Carte MODERATO 10 voyages	5,00 €	93,80	148,32	- 16,5 %
<i>Personnes de plus de 65 ans ou à Mobilité réduite</i>	Carte SENIOR 20 unités	7,20 €	105,18	103,64	+ 1,5 %
<i>Scolaires et Étudiants de moins de 28 ans</i>	Carte COGITO 10 voyages	5,30 €	263,68	251,83	+ 4,7 %
	Carte COGITO 10 voy. en 7 jours	4,20 €	95,45	102,74	- 7,1 %
	Carte COGITO 31 jours	23,50 €	74,72	71,61	+ 4,3 %
	Carte COGITO 31 jours (3 ^{ème} enfant)	11,50 €	0,75	0,75	0,0 %
	Carte PASS ETUDES	182,50 €	5,31	4,27	+ 24,4 %
<i>Groupes de 9 personnes et plus</i>	Carte GROUPES selon taille et âge	de 5,50 € à 27,00 €	4,91	4,09	+ 20,0 %
<i>Chômeurs et RMIstes (conditions de ressources)</i>	Carte CONTACT 50 voyages	Gratuit	107,23	109,88	- 2,4 %
	Carte PASS 1 an	Gratuit	3,98	3,75	+ 6,1 %
TOTAL GÉNÉRAL			4 886,94	4 750,34	+ 2,9 %

En Septembre 2002, les cartes étudiantes JUNIOR et CAMPUS ont été supprimées pour laisser la place à une carte unique de transport pour les scolaires et les étudiants de moins de 28 ans appelée COGITO. Les valeurs des titres vendus en 2001 et 2002 correspondent à la somme des ventes des cartes JUNIOR, CAMPUS et COGITO selon les mêmes caractéristiques.

Les titres de transport de la TCAR, qui progressent le plus entre 2001 et 2002, sont les cartes de longue durée avec en particulier les cartes SESAME 31 jours, SESAME 365 jours, les cartes 3 jours, les cartes PASS études pour les étudiants et les cartes PASS 1 an pour les chômeurs et RMIstes.

5.3. FRÉQUENTATION

• Détail de la Fréquentation

		2002	2001	Variation
Nombre Total de DÉPLACEMENTS (1)		29 509 204	29 082 000	+ 1,4 %
Nombre Total de VOYAGES		37 230 824	34 436 000	+ 8,1 %
Nombre Total de voyage MÉTRO		14 413 629	13 820 000	+ 4,3 %
Nombre de voyages des lignes TEOR	T1	1 343 184 (2)		-
	T2	2 215 512	la somme vaut 3 777 963	
	T3	1 562 451		
			2 992 000 (3)	

(1) Un déplacement peut être constitué d'un seul voyage ou de plusieurs voyages en correspondance

(2) Ligne T1 mise en service en avril 2002

(3) Offre kilométrique faisant le cumul des lignes T2 et T3 après leurs mises en service en février 2001.

En 2002, la fréquentation du réseau Métrobus total progresse de 8,1 % par rapport à 2001. De même, la fréquentation des 2 lignes de métro augmente de plus de 4 %.

Aucune comparaison pertinente des résultats des lignes TEOR ne peut être faite pour le moment étant donné que les lignes T2 et T3, les plus anciennes, n'ont été mises en service qu'en Février 2001.

• Évolution de Fréquentation

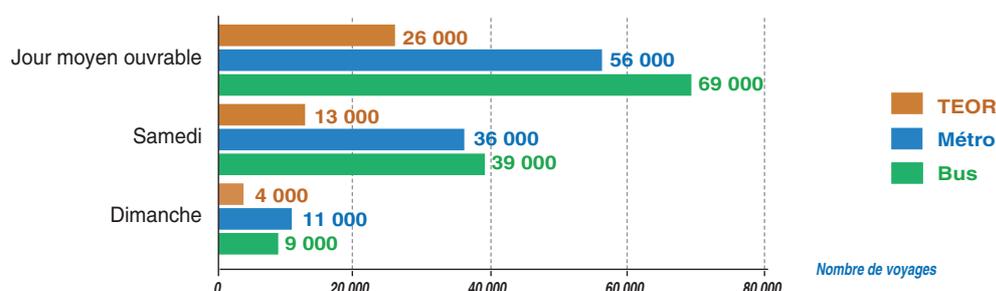
observée sur les périodes 1995-2002

	1995	2002	Évolution 1995 / 2002
Nombre Total de DÉPLACEMENTS	25 799 000	29 509 204	+ 14,4 %
Nombre Total de VOYAGES	32 765 000	37 230 824	+ 13,6 %
Nombre Total de voyage MÉTRO	10 468 000	14 413 629	+ 37,7 %

En 7 ans, le nombre total de DÉPLACEMENT sur le réseau de transports collectifs de l'agglomération rouennaise a progressé de 14,4 %. L'évolution du nombre total de voyage MÉTRO a progressé de 37,7 % soit près de 5,4 % par an.

Pour plus de détails voici des informations sur la fréquentation moyenne des transports en commun de l'agglomération rouennaise selon les jours de la semaine.

• Fréquentation Journalière en 2002



La fréquentation totale journalière tout type de matériel est de :

- Jour moyen ouvrable : 151 000 voyages
- Samedi : 88 000 voyages
- Dimanche : 24 000 voyages

5.4. PARC-RELAIS

Un parc-relais (P+R) est un lieu à proximité d'un arrêt de transport public, destiné à inciter un automobiliste à garer son véhicule pour emprunter ensuite un moyen de transport collectif.

Situés le long des axes de TCSP, ils doivent capter les utilisateurs de la voiture particulière. Dans le PDU de l'agglomération rouennaise, les actions mise en œuvre visent à créer deux couronnes de parcs-relais plus ou moins éloignées du centre-ville.

Le parc-relais du Mont Riboudet, d'une capacité de 980 places propose une intégration tarifaire c'est-à-dire pouvoir utiliser plusieurs modes pour un déplacement avec un seul billet (parking gratuit sur présentation du titre de transport). La durée moyenne de stationnement y est de 7 heures, son taux d'occupation moyen est de 15 % en semaine et 5 % le samedi.

6 - TRANSPORTS FERROVIAIRES

En l'absence d'information de la part de la SNCF, nous avons repris les éléments de l'année 2001.

Les données des trains express régionaux, ci-dessous, sont issues de comptages réalisés au niveau des gares de l'agglomération sur un jour moyen de semaine ouvrable :

- voyageurs (somme des montées + descentes)
- services (somme des arrivées + départs).

GARES	Trains Express Régionaux		Trains Grandes Lignes	
	Voyageurs Montées + descentes	Trains Arrivées + départs	Voyageurs Montées + descentes	Trains Arrivées + départs
MALAUNAY	426	28		
MAROMME	401	29		
OISSEL	617	37	534	17
ROUEN	6 900	89	12 616 ⁽¹⁾	52
SAINT-ETIENNE- DU-ROUVRAY	88	26		
SAINT-MARTIN- DU-VIVIER	14	5		
SOTTEVILLE- LES-ROUEN	466	30		
TOTAL Agglomération de Rouen	8 912		13 150	
ELBEUF	769	32		
MONTVILLE	112	13		

(1) Comprenant les déplacements effectués par les 3 000 abonnés sur Rouen Paris.



7 - AEROPORT ROUEN - VALLEE DE SEINE

• Types d'Avions

Les équipements permettent d'accueillir des avions court courrier, pour des vols commerciaux réguliers, affrétés, aviation d'affaires ou privée, avec les contraintes qu'impose une piste de 1 700 mètres.

• Compagnies Régulières

Deux compagnies opèrent en lignes régulières : **Air France by Brit Air** et **Air Atlantique**.

• Lignes Régulières

Air France by Brit Air

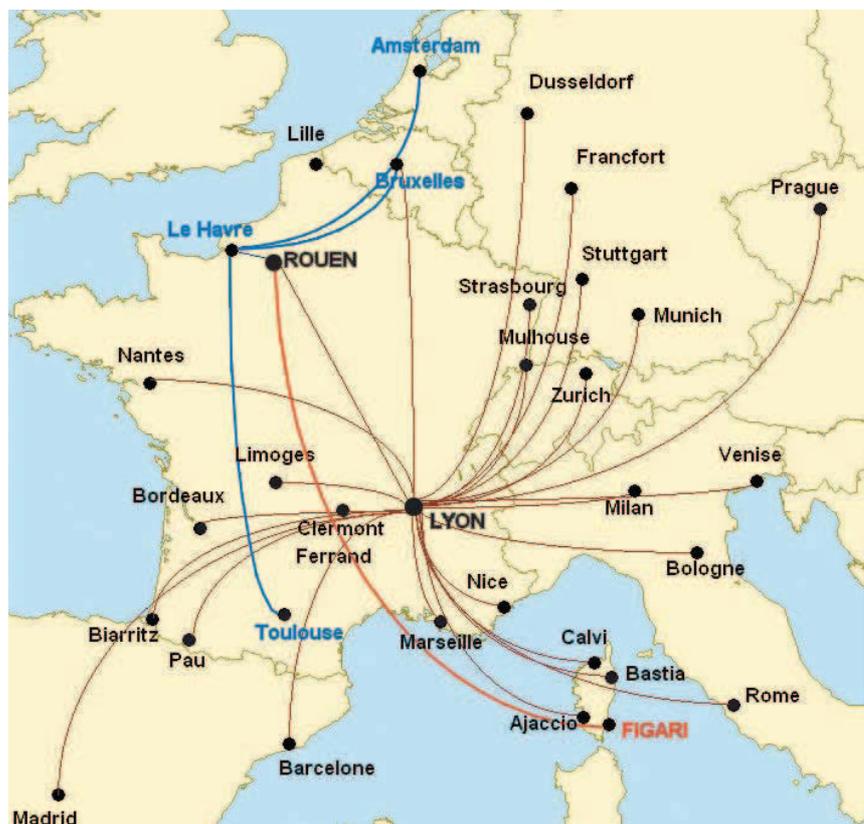
- Destinations nationales et internationales au départ de **Rouen** via **Lyon**, 1^{er} hub européen d'**Air France** :
 - **Ajaccio – Barcelone – Bastia – Biarritz – Bologne – Bordeaux – Bruxelles – Calvi – Clermont-Ferrand – Düsseldorf – Francfort – Lille – Limoges – Lyon – Madrid – Marseille – Milan – Mulhouse – Munich – Nantes – Nice – Pau – Prague – Rome – Strasbourg – Stuttgart – Toulouse – Venise – Zurich** –
- La liaison sur Lyon s'effectue en appareil **CANADAIR REGIONAL JET CRJ** de 50 sièges avec trois allers et retours par jour du Lundi au Vendredi et un aller et retour le Samedi et le Dimanche.

Air Atlantique

- Trois liaisons au départ de **Rouen** via **Le Havre** : – **Amsterdam – Bruxelles – Toulouse** –
- La liaison s'effectue en **ATR.42** de 48 sièges avec deux allers et retours par jour du Lundi au Vendredi.

• Ligne Saisonnière

Rouen – Figari Sud Corse : d'Avril à Mi-October, départ et retour tous les samedis en **FOKKER 100**, vol affrété par le tour opérateur **Corsicatours** et opéré par la compagnie **Air France by Brit Air**.



8 - QUALITÉ DE L'AIR

Les données concernant la qualité de l'air ont été recueillies par AIRNORMAND, une association de gestion des réseaux de surveillance agréée par le ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Sous le contrôle de la DRIRE et par délégation du préfet de Région, ces missions sont :

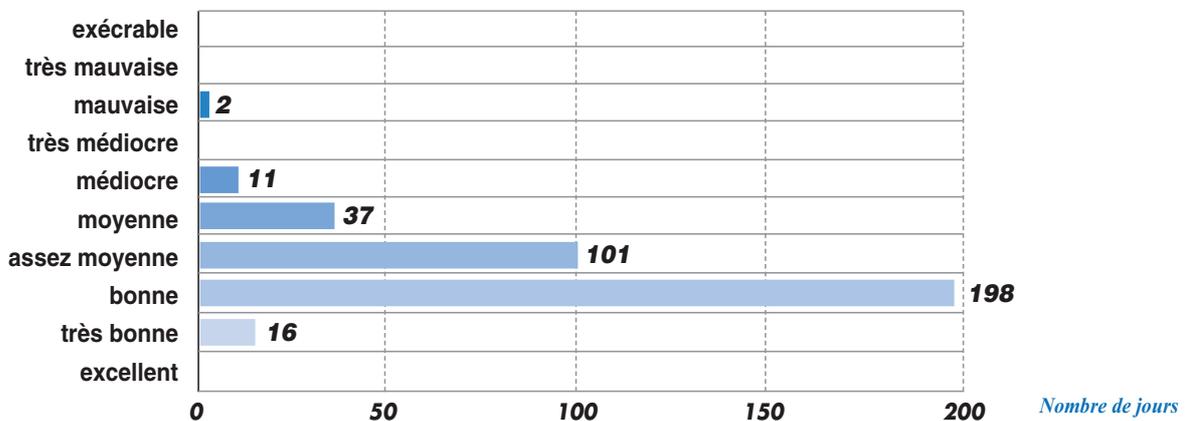
- d'assurer le suivi des niveaux de polluants afin de détecter tout dépassement de seuils définis dans la réglementation en vigueur,
- de déclencher le processus d'information à la population sur la qualité de l'air et émettre les recommandations sanitaires appropriées,
- de participer à l'effort de recherche, notamment en vue de caractériser les relations pollution-santé.

8.1. INDICE ATMO

Les polluants, indicateurs de la pollution atmosphérique d'origine industrielle, automobile, photochimique, relevés sont les suivants : le dioxyde de soufre (SO₂), les oxydes d'azotes (NO et NO₂), l'ozone (O₃) et les poussières en suspension.

L'indice ATMO permet de caractériser la qualité de l'air sur une agglomération. Il varie de **1 : qualité de l'air excellente** à **10 : qualité de l'air exécrationnelle**. Il se calcule à partir des mesures quotidiennes des polluants précédemment cités (SO₂, NO₂, O₃ et particules en suspension). Chacun de ces polluants donne un sous-indice, également de 1 à 10, le sous-indice le plus élevé correspondant à la valeur de l'indice global.

• Qualité de l'air selon l'indice ATMO



Le dioxyde de soufre (SO₂), indicateur de pollution industrielle, n'est responsable d'aucun des 13 jours qualifiés de "médiocres" et "mauvais" de l'année sur l'agglomération de Rouen en 2002. Des dépassements des normes sont néanmoins mesurés en situation de proximité industrielle (SO₂).

L'indice ATMO a été mesuré toute l'année. La qualité de l'air a été :

- de très médiocre à mauvaise pendant **2 jours seulement**
- de moyenne à médiocre pendant **48 jours**
- de très bonne à assez bonne pendant **315 jours**

8.2. SITUATION PAR RAPPORT AUX NORMES DES DIRECTIVES EUROPÉENNES

Deux seuils, mesurés par AIRNORMAND sont représentatifs :

- le **seuil d'information** du public et notamment des personnes sensibles aux problèmes respiratoires, qui est déclenché à partir de normes prédéfinies,
- le **seuil d'alerte** qui entraîne l'alerte des populations et permet de prendre les décisions propres à ramener les concentrations en polluants sous le seuil.

	Dioxyde de Soufre (SO₂)	
	Seuil d'Information <i>300 mg/m³ sur 1 heure</i>	Seuil d'Alerte <i>600 mg/m³ sur 1 heure</i>
Bois Guillaume	0	0
Canteleu	0	0
Déville-lès-Rouen	0	0
Grand Couronne	0	0
Grand-Quevilly (Bourg)	3	1
Grand-Quevilly (Parc des expositions)	6	0
Le Mesnil-Esnard	2	1
Oissel	0	0
Petit Couronne (Château d'eau)	51	2
Petit Couronne (Piscine)	48	0
Rouen Rive Gauche	0	0
Rouen centre	0	0
Sotteville-lès-Rouen	0	0
Val de la Haye	5	0

	Ozone		Particules
	Seuil d'Information <i>180 mg/m³ sur 1 heure</i>	Seuil d'Alerte <i>360 mg/m³ sur 1 heure</i>	Nombre de dépassement <i>de 65 µg/m³ moyenne journalière</i>
Plateaux est de Rouen	3	0	-
Rouen Rive Gauche	0	0	-
Rouen centre	0	0	1
Sotteville-lès-Rouen	3	0	1
Rouen (Guillaume le Conquérant)	-	-	1

Le 29 Juillet 2002 a été la date du maximum horaire en ozone sur Rouen, pour lequel la population a été informée et des recommandations aux personnes sensibles ont été données.

Aucun dépassement constaté sur les sites de relevé du dioxyde d'azote (NO₂) en 2002.

Le dioxyde de soufre est le polluant le plus préoccupant, en particulier sur Petit Couronne, avec 2 dépassements de seuil d'alerte, Le Mesnil-Esnard et Le Grand-Quevilly (Bourg) avec 1 dépassement du seuil d'alerte chacun.

Sur l'ensemble de l'agglomération, aucun dépassement important n'a été constaté. Seules 2 procédures de réduction des émissions industrielles, accompagnées d'une diffusion de recommandations aux personnes sensibles, ont été activées pour la commune de Petit-Couronne.

9 - Nouvelles brèves – Faits marquants

9.1. Au niveau institutionnel

- La commune de **Roncherolles-sur-le-Vivier** adhère à la Communauté - Arrêté préfectoral du 31 Janvier 2002.
- La Communauté de l'Agglomération Rouennaise adopte la signature l'**Agglomération de Rouen** en Septembre 2002.

9.2. Au niveau des infrastructures

• **Rocade Sud**

Inscrite au Plan de Déplacements Urbains et au Schéma Directeur de l'Agglomération Rouen-Elbeuf "la Rocade Sud" reliera la voie rapide Sud III à la RD.18E sur une longueur de 4 km environ.

Cette liaison à 2x2 voies placée sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil Général comprend 4 échangeurs et 2 ouvrages de rétablissement des chemins forestiers.

L'enquête publique s'est déroulée du 18 Février au 23 Mars 2002. Les conclusions de la commission d'enquête sont favorables, assorties de quelques réserves et recommandations.

Le projet doit être soumis prochainement à l'avis du Conseil d'Etat. La Déclaration d'Utilité Publique devrait intervenir dans le courant de l'année 2003.

• **Entrée Sud-Est**

La RD.18E, Boulevard Industriel, traverse les communes de Saint-Etienne-du-Rouvray et de Sotteville-les-Rouen. Cet axe supporte un trafic journalier important compris entre 28 000 et 40 000 véhicules avec une forte proportion de poids lourds.

Malgré la mise en service de la voie Sud III, prochainement de la Rocade Sud et à moyen terme du Contournement Est, cet axe continuera à assurer des fonctions importantes et nécessitera des aménagements pertinents capables d'accompagner l'évolution du réseau routier de l'agglomération.

D'ores et déjà, les travaux d'aménagement du carrefour de la CRAM et de rénovation de l'éclairage public ont été réalisés au cours de l'été 2002.

• **Carrefour RD.13 / RD.7**

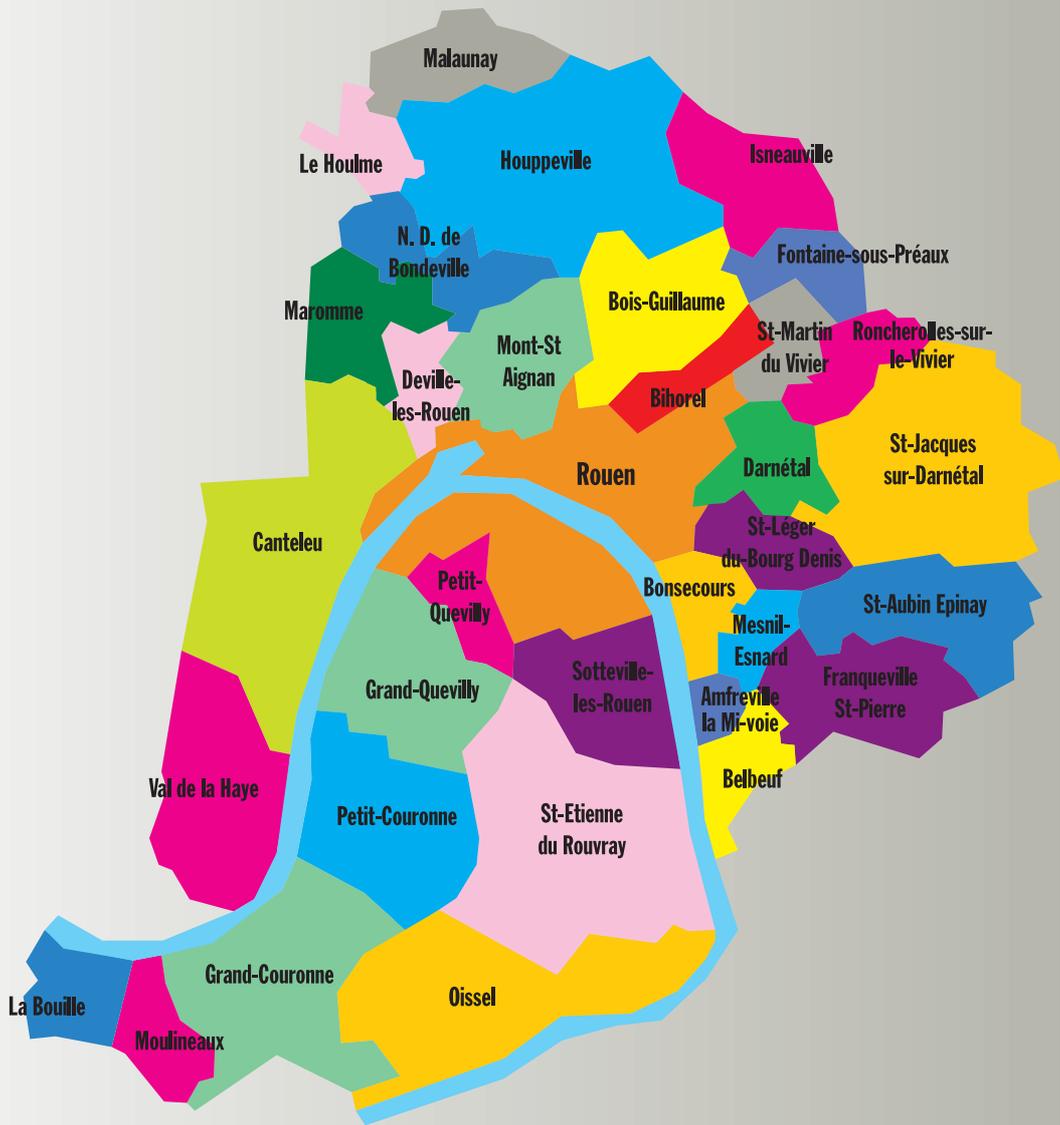
Les travaux d'aménagement du carrefour giratoire RD.13 / RD.7 à Tourville-la-Rivière ont été réalisés au cours de l'été 2002.

• **Pont Mathilde**

Travaux sur le Pont Mathilde, tête Sud, du 15 Juillet au 31 Août : passage du profil en travers de 2+3 voies à 2x3 voies, réalisation de 2 bretelles afin d'avoir un échangeur complet et suppression du carrefour à feux sur la RD.18E.

• **A150**

Des travaux de mise en sécurité de l'A.150 ont eu lieu en Novembre 2002 (traitement des obstacles latéraux).



Direction Départementale
de l'Équipement
de la Seine-Maritime