



OSCAR

2015

Observatoire des déplacements sur Rouen - Elbeuf - Austreberthe



Parution Octobre 2016



OSCAR



en 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^{er} Janvier 2015. Les différents points abordés (circulation, accidentologie, transports collectifs, vélo...) permettent de mieux appréhender la situation en termes de mobilité.

Bien que le pont Mathilde ait été rouvert à la circulation le 26 août 2014 suite à sa fermeture engendrée par un accident de transport d'hydrocarbures en octobre 2012, cette édition 2015, 22^e d'OSCAR, est encore marquée par cet évènement.

Ainsi, selon la logique déjà employée pour l'édition 2013, un bref panorama des évolutions constatées de la mobilité, en particulier sur les traversées de Seine, suite à la réouverture du pont Mathilde, est décrit dans la partie zoom.

Initié en 2013 pour les besoins de l'étude des impacts de la fermeture du pont Mathilde, le comptage des vélos sur les ponts centraux est depuis réalisé chaque année. Les résultats des dernières campagnes sont présentés dans cette édition.

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

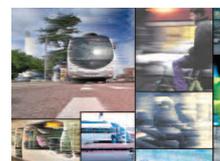


Ont participé :
la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de la Seine-Maritime (76),
la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Normandie,
et la Métropole Rouen Normandie.

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>	10
3. <i>La sécurité routière</i>	13
4. <i>Le stationnement</i>	22
5. <i>Les transports en commun de la Métropole</i>	27
6. <i>Zoom 2015</i>	32
7. <i>Les transports départementaux</i>	34
8. <i>Les transports régionaux</i>	35
9. <i>Le transport aérien</i>	37
10. <i>Le vélo dans l'agglomération rouennaise</i>	38
11. <i>La qualité de l'air</i>	42
12. <i>Nouvelles brèves - Faits marquants</i>	45



1. Le recensement des trafics routiers

PRÉAMBULE

L'année 2015 est à considérer comme la première année complète de retour à une situation non perturbée et pourra être comparée à la situation d'avant fermeture 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 2015, 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 2013 et 2014, du fait de la fermeture du pont Mathilde, le trafic du tunnel de la Grand'Mare a diminué de près de 30 %, réduisant fortement les périodes de congestion. 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, le trafic était reparti à la hausse nécessitant, au cours du dernier trimestre, de fermer le tunnel pour cause de régulation de trafic (4 fermetures).

En 2015, la fermeture du tunnel a dû être mise en place 90 fois sur 58 jours dont 50 jours pour régulation de trafic.

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.



1. Le recensement des trafics routiers

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 commandé 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 mise en place de ce système engendre des comportements inadéquats de certains usagers qui n'hésitent pas à stationner devant les barrières au lieu d'emprunter la sortie obligatoire. Ceci entraîne des remontées de files pouvant bloquer les sorties précédentes et soulever des questions de sécurité.

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	2015
• Fermeture du Chapitre	134	131	138	133	108	104	4	**	114
• Fermeture du Tunnel	60	40	49	56	53	60	4	4	58
- Bouchons (jours/occurrences)	60	40	49	56	47	39	3	4	51/83
- autre période			3	3	2	0	3	0	1
- matin			46	53	45	39	0	4	50
- nbr. heures fermetures cumulées					27 ^h 30	23 ^h 43	10 ^h 39	2 ^h 25	31 ^h 23
- Accident / incident *					5	8	0	0	4
- Travaux*					1	1	0	0	1
- Événement culturel *					0	12	1	0	2

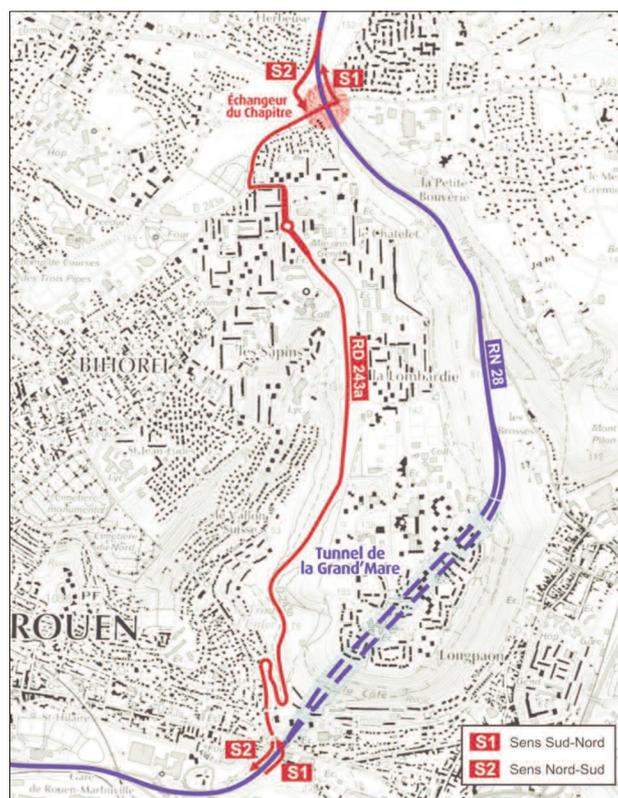
(*) données détaillées à partir de l'année 2011

(**) suivi des fermetures du Chapitre interrompu en 2014

Une analyse des circonstances accompagnant la fermeture du tunnel (à partir de 2011) montre que la quasi-totalité 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 en 2015 avec une fréquence semblable (58 jours sur l'année) à celle précédant cet épisode (suivi 2007-2011).

La mise en place de la régulation de la bretelle de l'échangeur du Chapitre via l'utilisation de la barrière automatique permet un déclenchement plusieurs fois par jour. Cette mesure d'exploitation semble permettre de retarder la fermeture complète du tunnel voire de l'éviter certains jours. Pourtant, au regard de la durée de fermeture du tunnel cumulée sur une année, l'année 2015 dépasse les années précédentes. L'origine est probablement à chercher en lien avec le changement de procédure de fermeture du tunnel mis en place en 2014 qui rend plus automatique et plus aisé son déclenchement.

L'occurrence des fermetures sur une même journée varie de 1 à 4 avec une moyenne de 1,6. Ce nouvel indicateur pourra être dorénavant suivi.

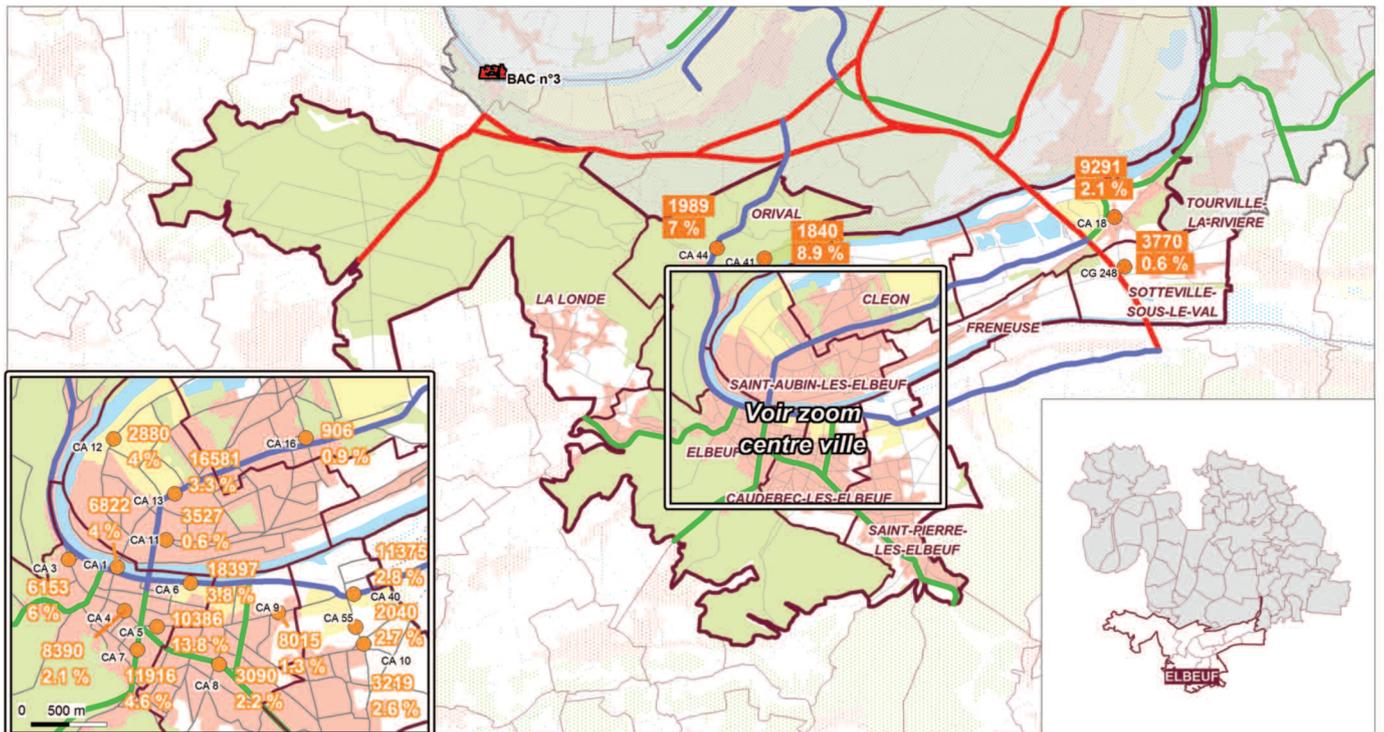
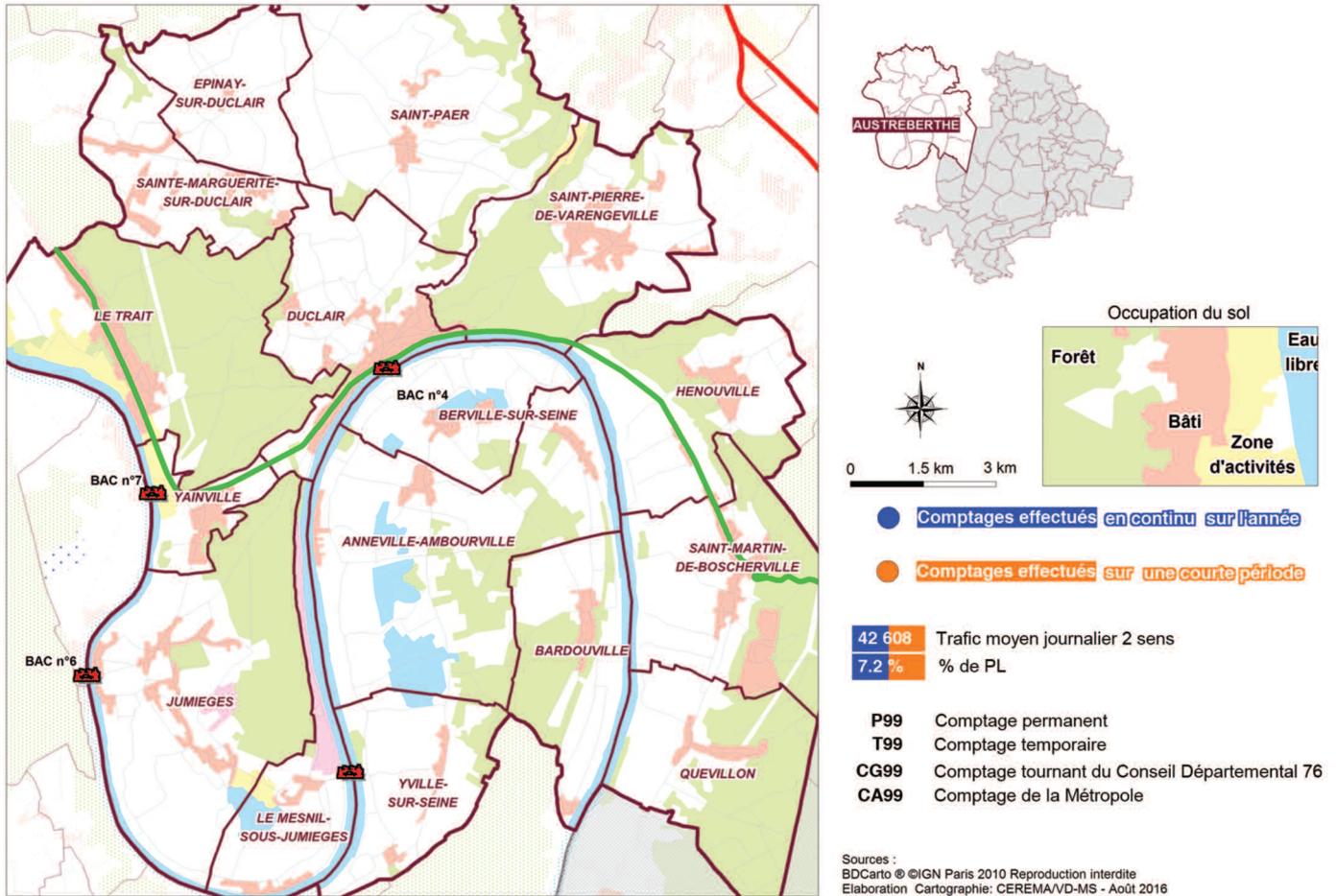


Itinéraire de substitution lors de la fermeture du tunnel de la Grand'Mare



1. Le recensement des trafics routiers

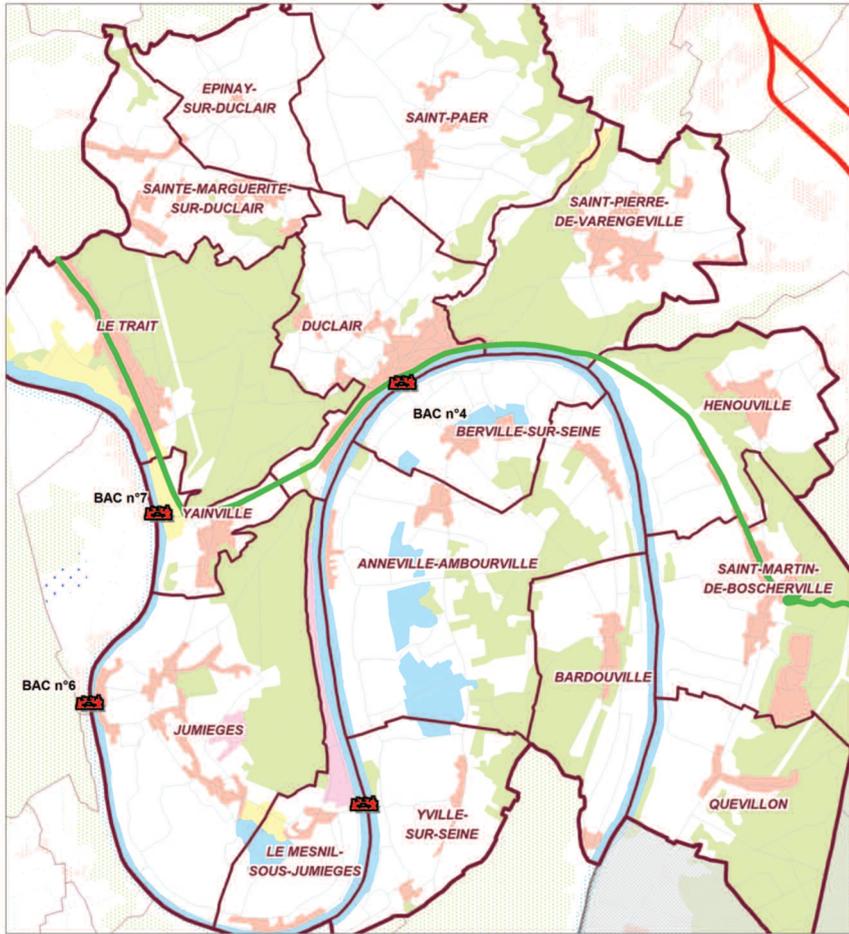
COMPTAGES DE TRAFIC 2015 (TMJA)





1. Le recensement des trafics routiers

COMPTAGES DE TRAFIC 2015 (TMJO)



Occupation du sol

- Forêt
- Bâti
- Zone d'activités
- Eau libre

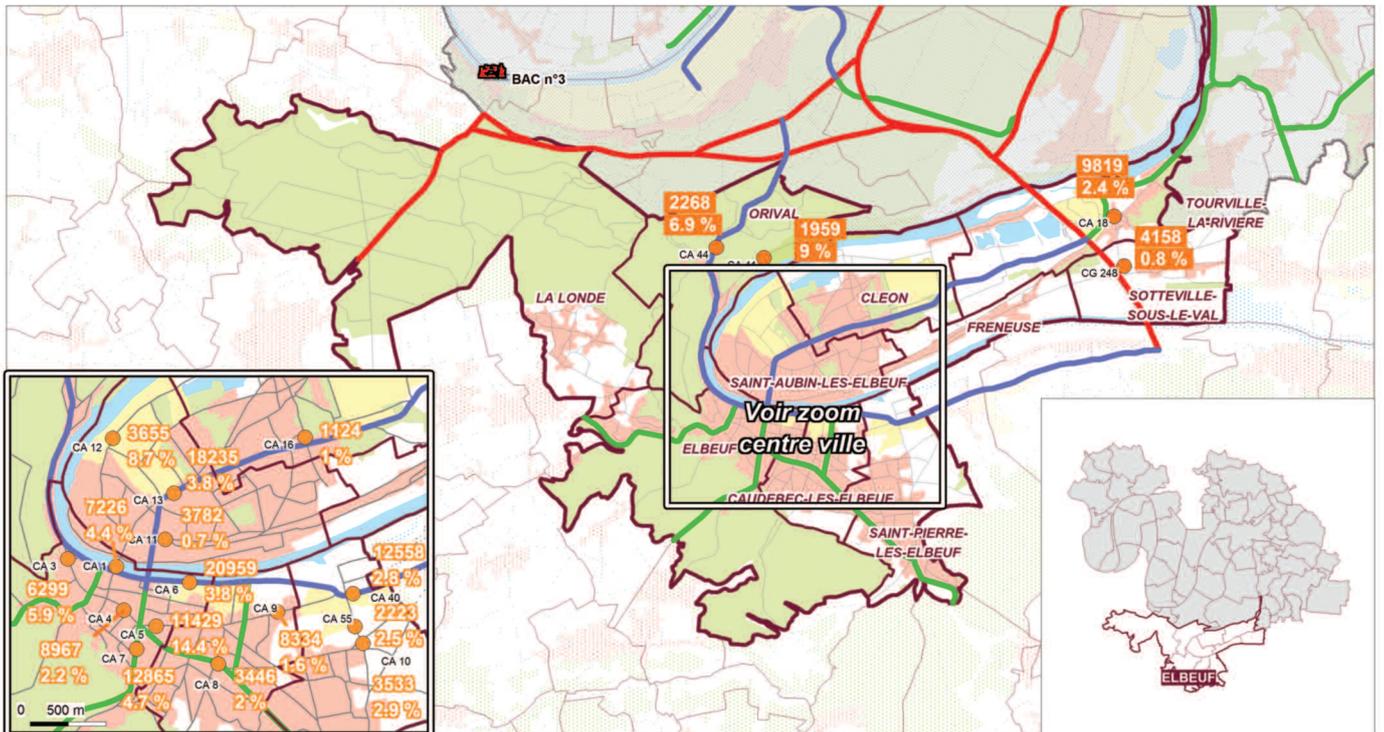
0 1.5 km 3 km

- Comptages effectués en continu sur l'année
- Comptages effectués sur une courte période

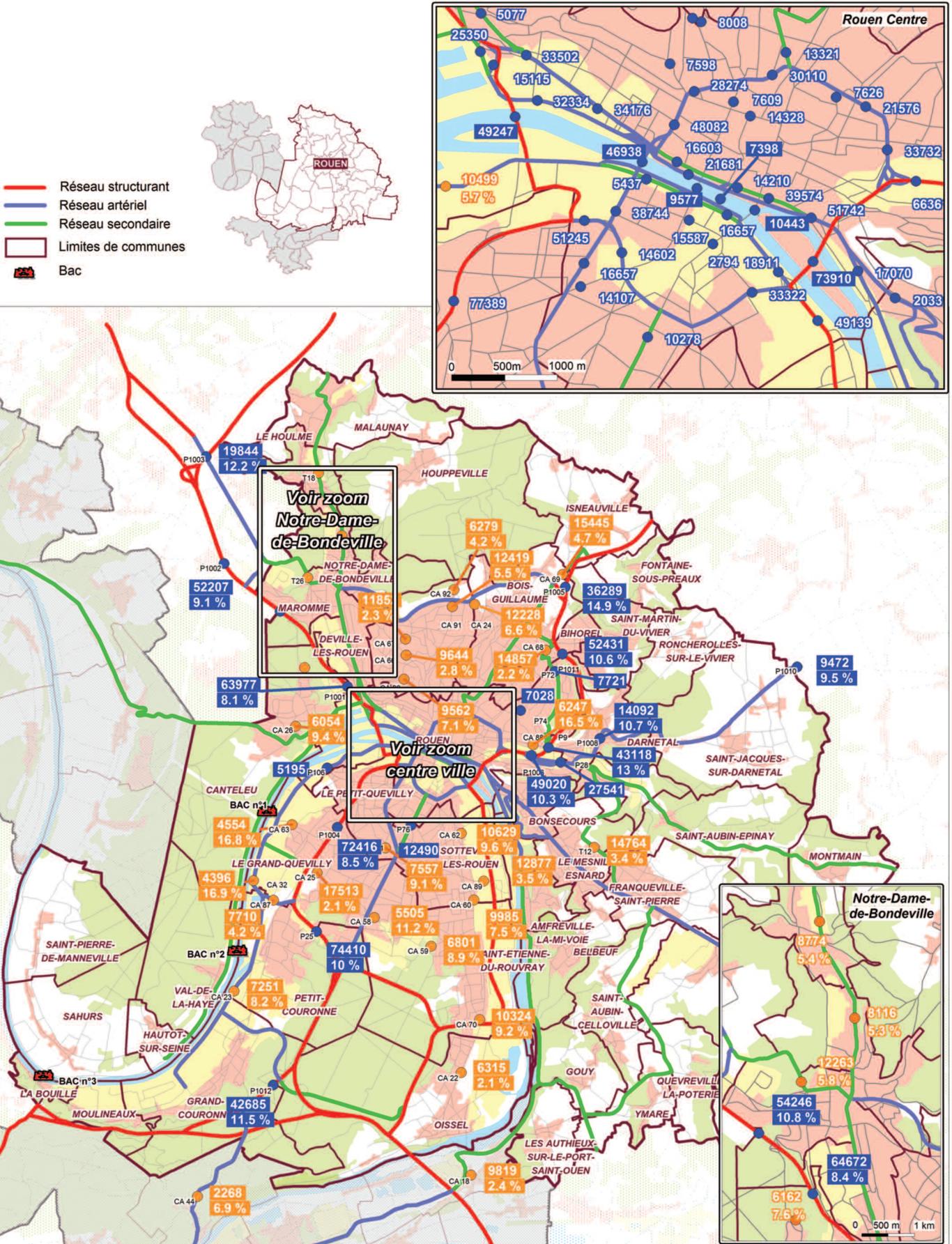
42 608	Trafic moyen journalier 2 sens
7.2 %	% de PL

- P99 Comptage permanent
- T99 Comptage temporaire
- CG99 Comptage tournant du Conseil Départemental 76
- CA99 Comptage de la Métropole

Sources : BDCarto © IGN Paris 2010 Reproduction interdite
Elaboration Cartographie: CEREMA/VD-MS - Août 2016



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 principales agences Pôle Emploi de la Métropole Rouen Normandie. Les temps d'accès en transports en commun aux périodes d'heures de pointe du matin et du soir de huit agences réparties sur le territoire de la Métropole ont été étudiés.

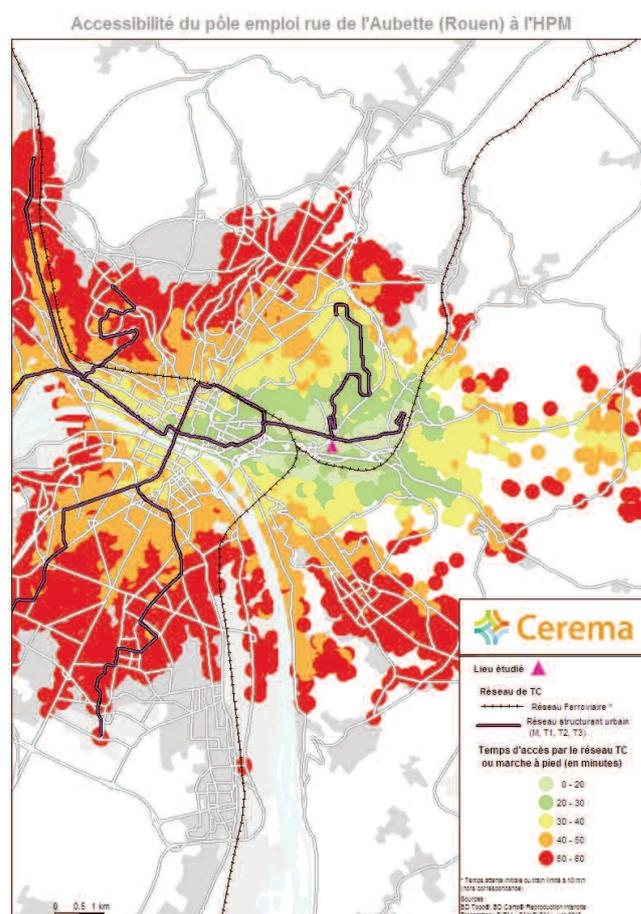
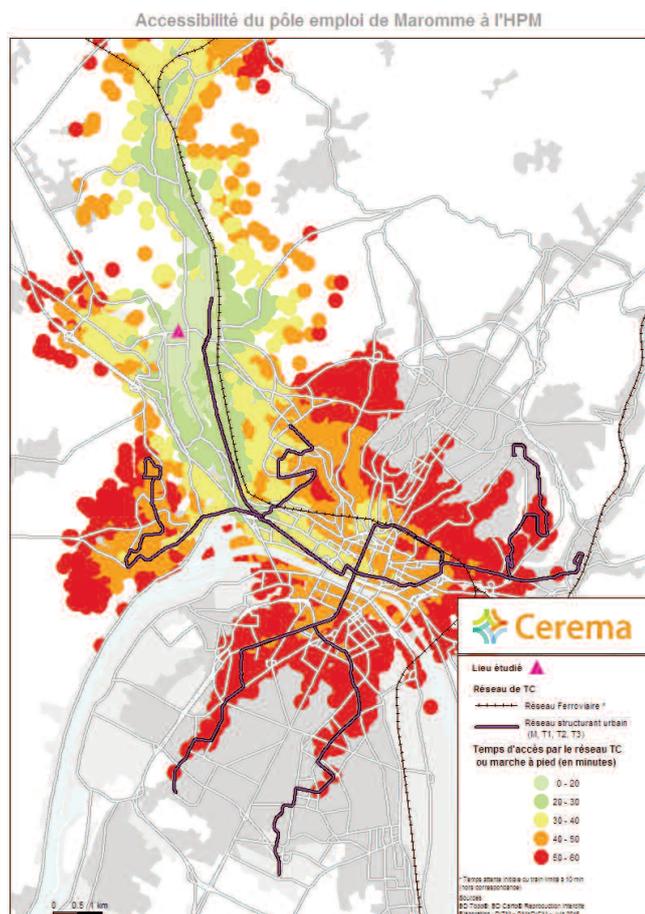
PRÉSENTATION DE LA MÉTHODE

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 (urbain et ferroviaire) tel qu'il était en septembre 2013 (avant mise en place des lignes Fast en septembre 2014).

Les temps présentés correspondent au temps total des déplacements à destination des différentes agences Pôle Emploi 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 aux agences Pôle Emploi de Maromme et rue de l'Aubette à l'Heure de Pointe du Matin (HPM)



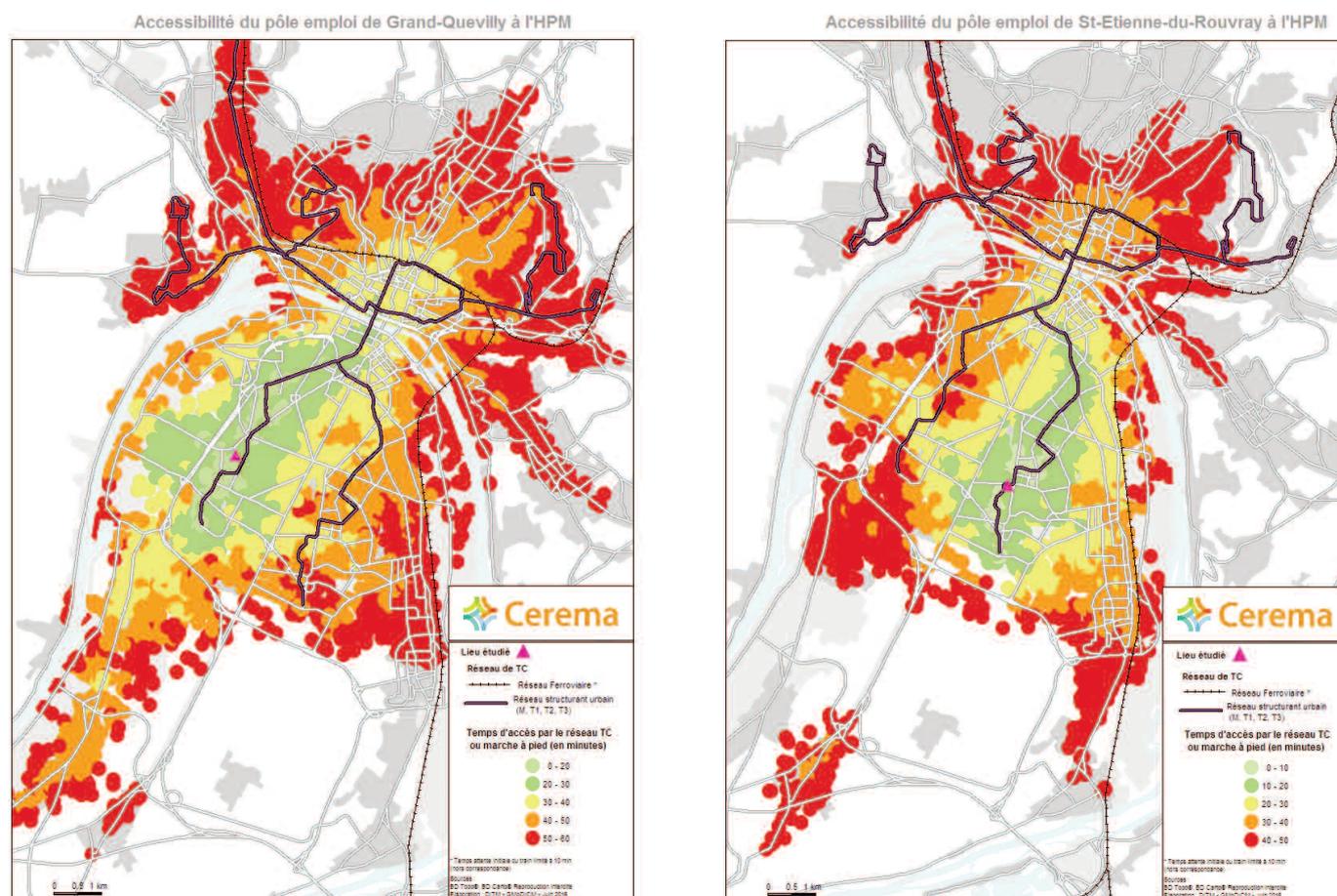


2. Temps de parcours en transports en commun

L'agence Pôle Emploi de Maromme, de par sa situation dans le bourg et sur la rue principale, bénéficie d'une desserte importante avec une ligne de TEOR (T2) et une ligne à haute fréquence (ligne 16, dorénavant F4) dans le sens Nord-Sud. D'autres lignes Est-Ouest ou Nord-Sud desservent aussi le centre-ville.

Ainsi, les habitants de la vallée du Cailly accèdent au site via les TC et la marche en moins de 30 minutes. Quant à celle située rue de l'Aubette, malgré des arrêts de transport en commun relativement éloignés (près de 500 m), la ligne T3 et la correspondance possible avec la ligne T2 rend cette agence accessible en moins de 30 minutes depuis une grande partie de la rive droite.

Cartes d'accessibilité aux agences Pôle Emploi de Grand-Quevilly et de Saint-Etienne-du-Rouvray à l'Heure de Pointe du Matin (HPM)



Les deux agences Pôle Emploi se situent à proximité immédiate d'un arrêt de tramway, chacune située sur une des branches de la ligne.

L'agence de Grand-Quevilly dispose de deux arrêts pour un trajet Nord-Sud. Tandis que celle de Saint-Étienne-du-Rouvray dispose d'un arrêt commun à deux lignes (Tramway et ligne 42). La ligne 42 offre la possibilité de trajets Est-Ouest. Le site de Grand-Quevilly est accessible en moins de 30 minutes depuis le centre-ville rive droite et présente une meilleure accessibilité TC que le site de Saint-Étienne-du-Rouvray, tant en rive droite qu'en rive gauche.



2. Temps de parcours en transports en commun

OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN AUX ABORDS DES AGENCES PÔLE EMPLOI

Le tableau présente les lignes desservant, au 1er septembre 2015, chaque site à moins de 500 mètres à pied de l'entrée des agences.

La fréquence moyenne aux heures de pointe de chaque ligne aux arrêts concernés est également indiquée.

Commune	Nom de l'agence	Arrêts	Lignes accessibles (< 500 m)	Temps d'attente moyen en minutes (heure de pointe)
Rouen	Rue de l'Aubette	École d'architecture	T3	3
			22	15
	Place Cauchoise	Place Cauchoise	5	13
			13	10
	Luciline	Mont Riboudet	F4	7
			26	30
			29	15
			T1-T2-T3	3
Boulevard de l'Europe	Saint-Sever	Tramway	2	
Elbeuf	Elbeuf	Petou	E	15
		Les Arches	B	12
			C	20
Le Grand-Quevilly	Grand-Quevilly	Provinces	Tramway	2
		Paul Hurier	6	6
Saint-Etienne-du-Rouvray	Saint-Etienne	Ernest Renan	Tramway	2
			42	8
Maromme	Maromme	Maison Pélicier	8	15
			Rue des Martyrs	F4
		Demi-Lune	29	10
			T2	3
			8	15

Les cartes relatives à l'accessibilité, à l'heure de pointe du matin et du soir, des principales agences Pôle Emploi étudiées (Rue de l'Aubette, Place Cauchoise, Luciline, Boulevard de l'Europe pour Rouen et Elbeuf, Le Grand-Quevilly, Saint-Etienne-du-Rouvray, Maromme) sont disponibles sur le CD-Rom.

Ces cartes ont été réalisées sur la base du réseau de transports en commun existant au 1^{er} septembre 2013.



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.
- **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 cm³.
- **Moto :** Deux-roues motorisé de cylindrée supérieure à 50 cm³.
- **Deux-roues motorisé (2RM) :** Inclut les cyclomoteurs et les motos.
- **Voiture de tourisme (VT) :** Voiture particulière avec un PTAC < 1,5t (*anciennement VL*).
- **Véhicule Utilitaire (VU) :** 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 de la Métropole qu'elles traversent. Il s'agit des autoroutes A150, A151, A13 (A139) et A28. Les cartes représentent cependant la localisation précise de tous les accidents.

BILAN DE L'ANNÉE 2015 SUR LA MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE

Sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie, l'ensemble des indicateurs 2015 de la sécurité routière sont en amélioration par rapport à 2014, hormis le nombre de personnes tuées qui reste stable pour la troisième année consécutive (15 tués).

Bilan 2015 sur les 71 communes de la Métropole Rouen Normandie

	Accidents	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
Année civile 2014	336	15	113	310
Année civile 2015	276	15	96	255
Évolution 2015/2014	- 60 (-18 %)	0 (0 %)	- 17 (-15 %)	- 55 (-18 %)



3. La sécurité routière

En 2015, le nombre d'accidents corporels a régressé de 18 % (- 60 accidents).

En termes de victimes, 15 personnes ont été tuées en 2015. La mortalité dans la Métropole est stable depuis 2013. Le nombre de blessés a diminué (- 15% de BH et - 18% de BL).

Le nombre total de victimes dans les accidents a diminué de 16,4 % par rapport à 2014. La baisse du nombre d'accidents et la stabilité du nombre de tués, traduisent une augmentation du taux de mortalité des accidents, passant de 4,5 tués pour 100 accidents à 5,4 tués pour 100 accidents. Le taux de mortalité des accidents de la Métropole est égale à celle du département.

Comparaison des évolutions de l'accidentologie 2014 - 2015

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
2014	828	54	388	611	58 191	3 384	26 635	46 413
2015	798	43	414	648	56 603	3 461	26 595	44 207
Évolution 2015/2014	- 4 %	- 20 %	7 %	6 %	- 3 %	2 %	0 %	- 5 %

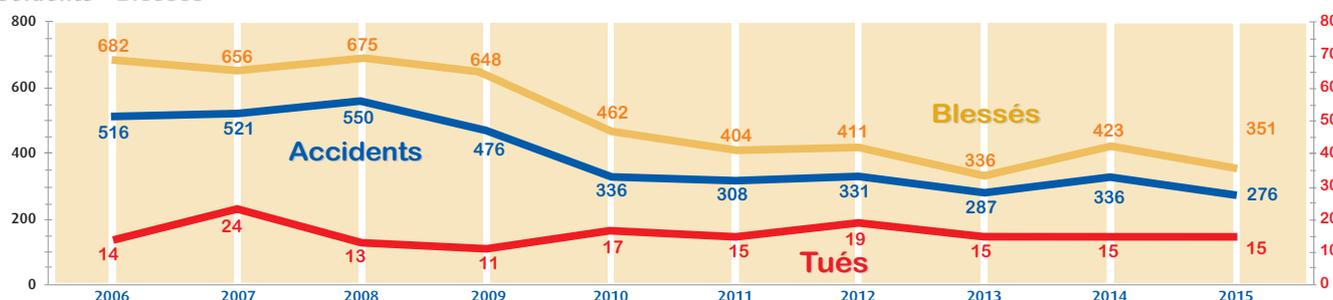
En 2015, la Métropole Rouen Normandie supporte 34,9 % des tués et 34,6 % des accidents corporels de la Seine-Maritime.

La baisse de 20 % des tués en Seine-Maritime n'a pas concerné la Métropole qui tient toujours une part importante dans les statistiques de la Seine-Maritime. Toutefois, les autres indicateurs sont plus favorables à la Métropole ; en effet, le nombre de blessés (BH et BL) a baissé significativement (-15% et -18%) alors que celui de la Seine-Maritime a augmenté (+7 % et +6 %).

Évolution de l'accidentologie de 2006 à 2015

Accidents - Blessés

Tués

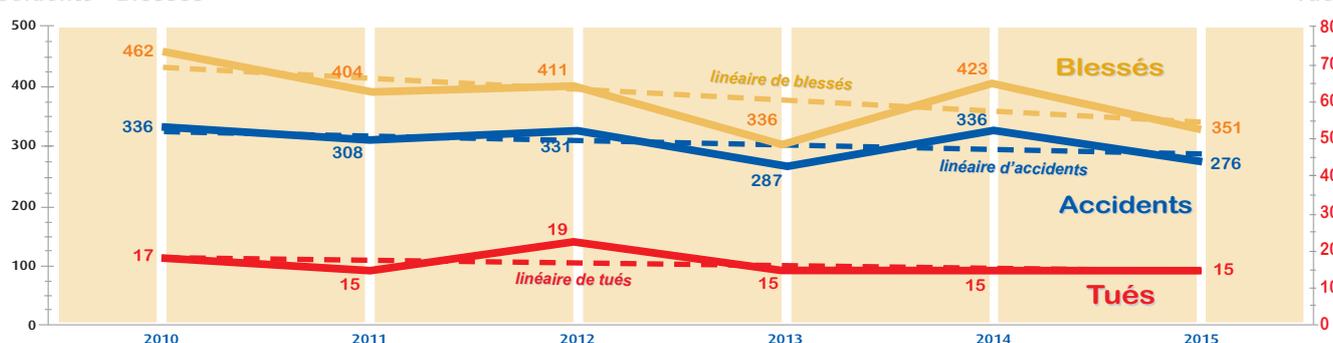


Sur les dix dernières années, hormis le nombre de tués qui a peu varié, les indicateurs d'accidentalité de la Métropole indiquent une amélioration de la sécurité routière (baisse de 46,5 % pour les accidents et de 48,5 % pour les blessés).

Tendance de l'accidentologie - 2010-2015

Accidents - Blessés

Tués



La rupture constatée autour de l'année 2010 se confirme, sur ces cinq dernières années, la courbe de tendance du nombre de tués est plate, celles du nombre de d'accidents et de blessés montrent même une légère baisse.



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)
Autoroutes	12	1	7	8	8	67
Routes hors agglomération	61	4	29	55	33	54
Agglomération	203	10	60	192	70	34
Ensemble	276	15	96	255	111	40

Douze accidents sont survenus sur autoroute (soit 4 %) dont un mortel (piéton en sur-accident). La part des accidents en agglomération représente les trois-quarts des accidents corporels et les deux tiers des tués ; ces chiffres sont en corrélation avec l'urbanisation et le trafic routier de la Métropole. Rapportée aux victimes graves (tués+BH), la gravité des accidents corporels sur les routes hors agglomération reste très élevée (54 victimes graves pour 100 accidents) ; toutefois, elle diminue de 25 points par rapport à 2014.

Répartition des accidents selon la luminosité	Nombre d'accidents	Nombre de victimes				
		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Victimes graves	Gravité (VG pour 100 accidents)
Jour	193	7	69	179	76	39
Nuit	83	8	27	76	35	42
Ensemble	276	15	96	255	111	40

En 2015, sur le territoire de la Métropole, 70 % des accidents surviennent de jour et 53 % des tués le sont de nuit. Si la part des accidents de jour est la même que pour la Seine-Maritime, celle des tués de nuit est supérieure de 11 points (soit 42 % en Seine-Maritime).

Les accidents de nuit ont une gravité supérieure de 6 points à ceux de jour (respectivement 9,6 tués pour 100 accidents contre 3,6). Au regard des victimes graves (tués et BH), la gravité des accidents de nuit est plus élevée de 3 points par rapport à celle des accidents de jour (42 contre 39 victimes graves pour 100 accidents).

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

Répartition selon la catégorie de l'utilisateur

Catégorie d'utilisateurs	2015 Nombre d'accidents concernés ⁽¹⁾	2014 Nombre d'accidents concernés ⁽¹⁾	% d'accidents impliquant ce mode de transports ⁽²⁾	Nombre d'utilisateurs Tués	Nombre de blessés hospitalisés	Gravité nombre de victimes graves pour 100 accidents corporels
Piéton ⁽²⁾	64	85	23,2 %	3	21	37,5
Bicyclette	20	14	7,2 %	1	7	40,0
Cyclomoteur	39	41	14,1 %	2	16	46,2
Moto	54	62	19,6 %	6	24	55,6
VT	225	287	81,5 %	3	25	12,4
VUL	30	18	10,9 %	0	1	3,3
PL	16	11	5,8 %	0	1	6,3
autres	11	20	4,0 %	0	1	9,1
Ensemble	276	336		15	96	40,2

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

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

En 2015, le nombre d'accidents de cyclistes et de véhicules de gros gabarit (VU et PL) a augmenté (respectivement + 6 et + 17). En revanche le nombre d'accidents pour toutes les autres catégories d'utilisateurs est en baisse, les baisses les plus importantes concernent les automobilistes et les piétons (respectivement - 52 et - 21).

En 2015, près des deux tiers des victimes graves (VG) dans les accidents routiers de la Métropole sont des usagers vulnérables (80 sur 111) ; ils représentaient la moitié des victimes graves en 2014. Chez les usagers vulnérables, ce sont les motards qui payent le plus lourd tribut avec 31 VG dont 6 tués, soit une gravité de 55,6 VG pour 100 accidents (51,6 en 2014). Les autres usagers vulnérables voient la gravité de leurs accidents augmenter significativement par rapport à 2014 :

- les piétons : 37,5 VG pour 100 accidents contre 28,2 en 2014 ;
- les cyclistes : 40,0 VG pour 100 accidents contre 14,3 en 2014 ;
- les cyclomotoristes : 46,2 VG pour 100 accidents contre 14,6 en 2014.



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	45	38	0	9	25	34	9,3 %
15-17	31	27	0	8	15	23	6,3 %
18-24	140	100	3	18	62	83	22,7 %
25-44	242	172	6	34	85	125	34,2 %
45-64	138	111	4	21	52	77	21,0 %
64-74	29	25	0	2	11	13	3,6 %
75 ans et plus	31	24	2	4	5	11	3,0 %
Ensemble	656	276	15	96	255	366	100,0 %

Les proportions de victimes restent stables pour toutes les classes d'âge par rapport à 2014. Les 25-44 ans représentent la plus forte proportion de victimes avec 34,2 % (33,6 % en 2014). La part des seniors de 75 ans et plus est la moins élevée et on dénombre 5 victimes de moins qu'en 2014. Toutefois, 6 victimes sur 11 sont graves dont 2 personnes tuées ; la gravité de ces accidents est de 25 VG pour 100 accidents.

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

Âge de l'usager	Catégorie d'usagers							Autres	Total
	Piétons	Cyclistes	2RM	Motocyclistes	Automobilistes	Autobus	Tramway		
0-14 ans	20	2	2	1	8	1	0	0	34
15-17	8	0	11	1	2	0	0	1	23
18-24	10	5	19	10	37	0	1	1	83
25-44	17	8	11	27	56	4	0	2	125
45-64	7	3	1	17	39	4	1	5	77
64-74	4	2	0	0	5	0	0	2	13
75 ans et plus	7	0	0	0	2	0	0	2	11
Ensemble	73	20	44	56	149	9	2	13	366

En 2015, la part des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, 2RM) représente 53 % des victimes, en hausse par rapport à 2014. Toutefois, le nombre de victimes chez les usagers vulnérables a baissé de 11 victimes.

Il est compté 72 victimes de moins qu'en 2014. Ce sont les piétons et les automobilistes qui sont les plus concernés par la baisse (-16 piétons et -63 automobilistes). Les 45-64 ans diminuent de 21 % (-12 piétons et -26 automobilistes). Les 25-44 ans représentent un tiers des victimes dont 56 % sont des automobilistes ; toutefois, on dénombre 26 victimes de moins dans cette catégorie d'usagers qu'en 2014. Le nombre de victimes de 65 ans et plus a baissé de 23 % par rapport à 2014 (24 en 2015 contre 31), dont 6 de 75 ans et plus (-2 piétons et -4 automobilistes).

ACCIDENTS CORPORELS

Répartition des victimes et des accidents corporels selon le jour

répartition selon le jour de la semaine	Nombre d'accidents	Nombre de victimes			
		Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés Légers	Total des victimes
Lundi	47	0	17	46	63
Mardi	37	2	8	34	44
Mercredi	39	2	19	24	45
Judi	32	3	7	30	40
Vendredi	43	2	10	42	54
Samedi	35	4	15	32	51
Dimanche	43	2	20	47	69
Ensemble	276	15	96	255	366

En 2015, le plus grand nombre d'accidents ont eu lieu le lundi (47), mais que c'est le dimanche qu'il y a le plus de victimes (69). Le jeudi est le jour de la semaine le moins accidentogène. Toutefois, le samedi est le jour où la gravité est la plus élevée avec 11,4 tués pour 100 accidents).

répartition selon la catégorie de jour	Nombre d'accidents	Nombre de victimes			
		Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés Légers	Total des victimes
jours ouvrés	184	9	54	168	231
samedi	32	4	14	30	48
dimanche	42	2	18	46	66
veille de fête	12	0	5	7	12
fête	6	0	5	4	9
Ensemble	276	15	86	255	366

3. La sécurité routière



L'accidentalité est représentative des trafics relevés sur la Métropole ; en effet, pour les 184 accidents corporels qui ont lieu en semaine, 43 % (80) ont lieu sur les périodes entre 07^h00 et 08^h00 (27) et entre 16^h00 et 18^h00 (53).

Toutefois, la gravité des accidents le week-end est plus forte, avec 38 victimes graves pour 74 accidents corporels (soit 51,4 VG pour 100 accidents), que celle des jours ouvrés, 63 victimes graves pour 184 accidents corporels (soit 34,2 VG pour 100 accidents).

Répartition des accidents corporels selon le nombre et le type d'usagers impliqués

Victimes par mode									Autres	Total
Accidents avec piétons	accidents victimes	64 73	0 0	2 1	1 0	50 3	7 0	1 0	4 2	64 79
Véhicule seul	accidents victimes		0 0	8 8	7 8	18 26	3 3	1 1	2 8	39 54
Collision plusieurs véhicules	accidents victimes		20 20	29 35	46 48	157 120	20 6	14 1	5 3	173 233
Total Métropole Rouen Normandie	accidents victimes	64 73	20 20	39 44	54 56	225 149	30 9	16 2	11 13	276 366
Proportion collision plusieurs véhicules	accidents victimes		100 % 100 %	74 % 80 %	85 % 86 %	70 % 81 %	67 % 67 %	88 % 0 %	45 % 23 %	63 % 64 %
Proportion collision véhicule seul	accidents victimes		0 % 0 %	21 % 18 %	13 % 14 %	8 % 17 %	10 % 33 %	6 % 0 %	18 % 62 %	14 % 15 %

Près des deux tiers des accidents corporels (63 %) et des victimes (64 %) sur le territoire de la Métropole proviennent de collisions entre plusieurs véhicules. Ces parts sont plus élevées que sur l'ensemble du département de la Seine-Maritime, respectivement 57 % et 56 %. Les accidents impliquant un piéton représentent 23 % des accidents corporels et 20 % des victimes.

ACCIDENTS MORTELS

Répartition du nombre de tués dans les accidents selon la classe d'âge et la catégorie d'usagers

80 % des tués sont des usagers vulnérables dont les deux tiers sont des usagers de deux-roues motorisé. 67 % des personnes tuées ont entre 25 et 64 ans. En 2015, il est constaté 2 piétons très âgés (87 et 89 ans) parmi les usagers tués ; il n'y en avait pas en 2014.

						Total
0-14 ans	0	0	0	0	0	0
15-17	0	0	0	0	0	0
18-24	0	0	2	0	1	3
25-44	0	0	0	4	2	6
45-64	1	1	0	2	0	4
64-74	0	0	0	0	0	0
75 ans et plus	2	0	0	0	0	2
Ensemble	3	1	2	6	3	15

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

En 2015, hors autoroute, 8 des 14 personnes tuées le sont dans un accident qui se produit de nuit, dont 6 sur 8 en agglomération. Dans les collisions multiples, 2 usagers ont été tués dans une intersection (1 de nuit hors agglomération et 1 de jour en agglomération).

Dans les accidents impliquant un véhicule seul, 3 usagers sur 5 sont tués de nuit.

Accidents mortels impliquant	Nombre de tués dans les accidents				Total
	Routes hors agglomération		En agglomération		
	Jour	Nuit	Jour	Nuit	
piéton	0	0	1	1	2
véhicule seul	1	1	1	2	5
collision de véhicules <i>dont en intersection</i>	1 0	1 1	2 1	3 0	7 2
Total	2	2	4	6	14

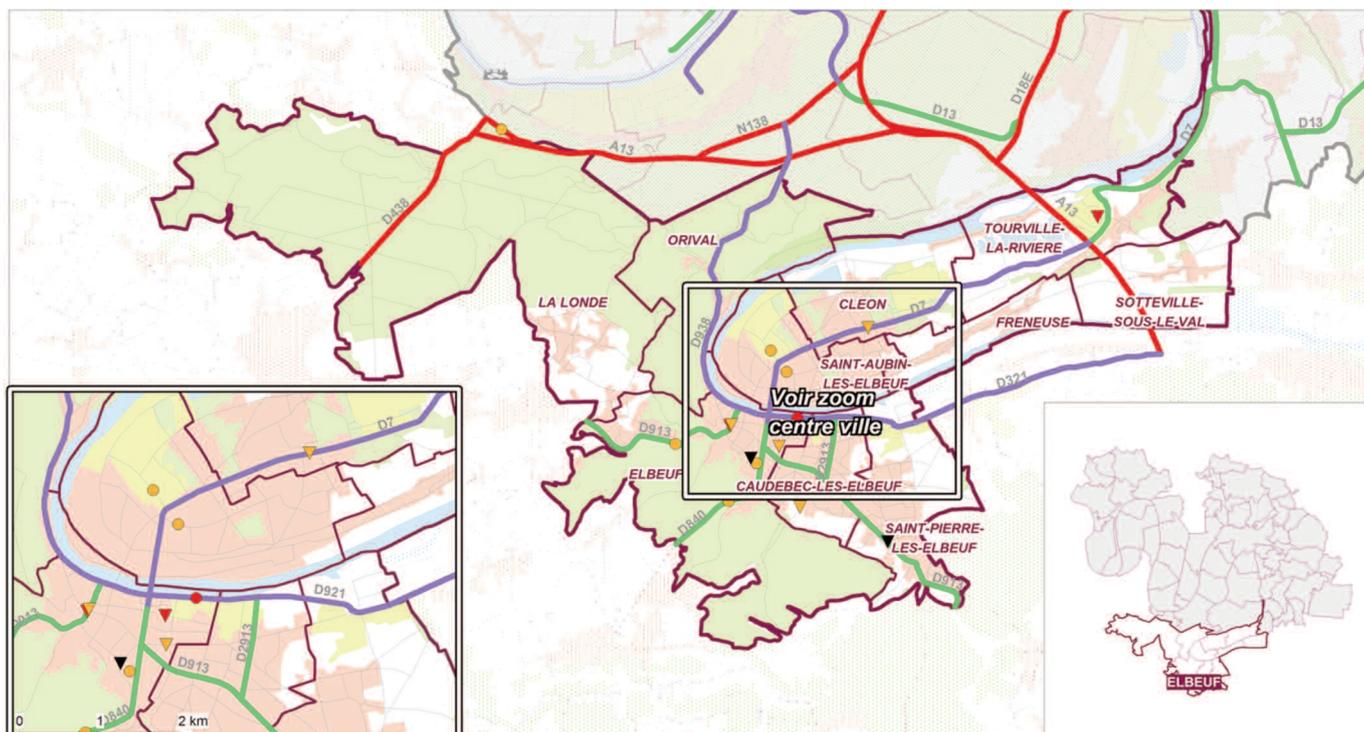
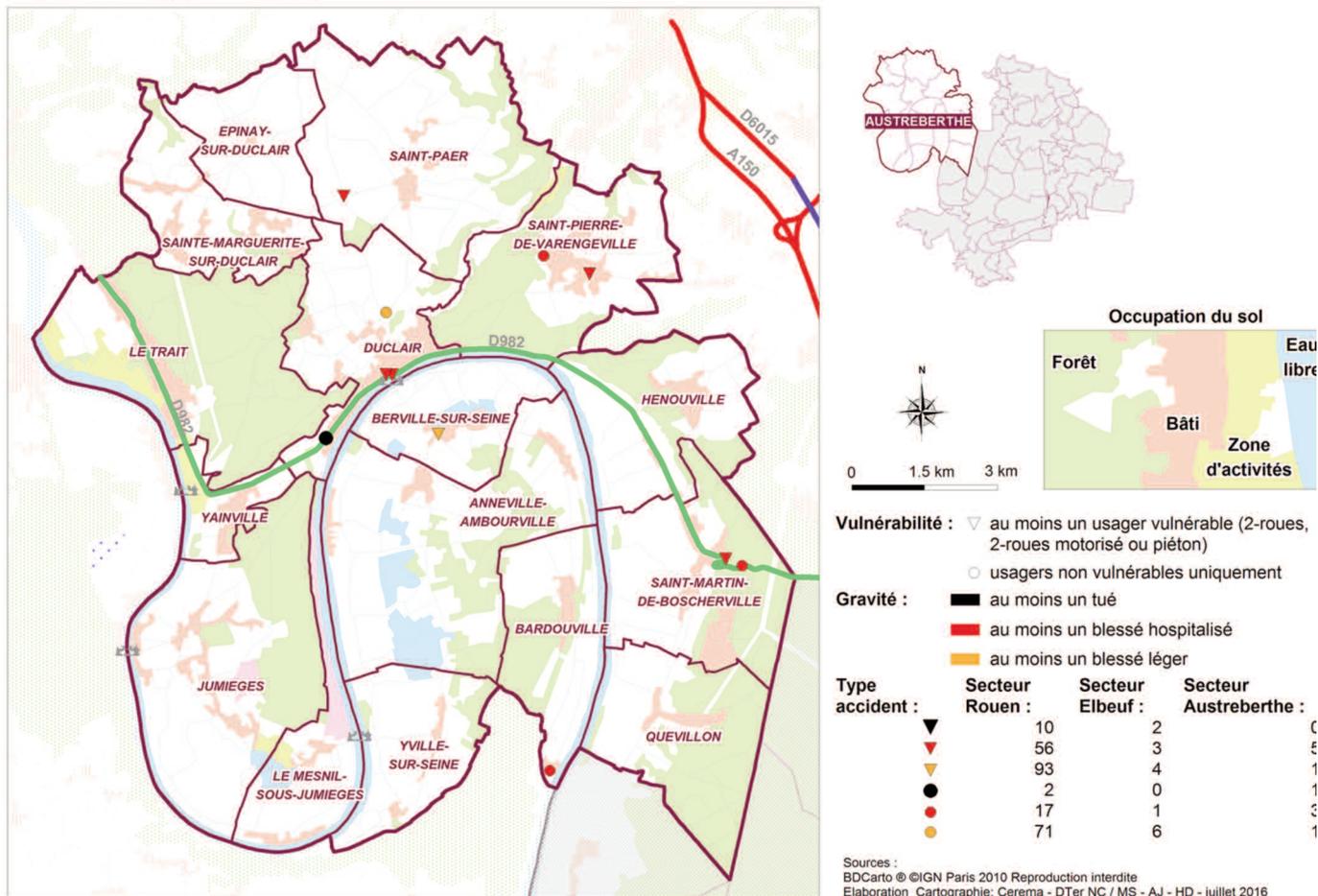
SYNTHÈSE

En 2015, hormis le nombre de tués, tous les indicateurs de l'accidentalité de la Métropole Rouen Normandie affichent une baisse plus prononcée que la Seine-Maritime. En ce qui concerne la mortalité, la baisse de 20 % des tués en Seine-Maritime, ne profite pas à la Métropole qui reste stable depuis 2013 avec 15 personnes tuées. Les usagers vulnérables payent le plus lourd tribut avec deux tiers des victimes graves, dont principalement les motards. La classe d'âge 24-44 ans représente un tiers des victimes graves dont la moitié d'usagers vulnérables. Les deux tiers des accidents sont des collisions de véhicules sans piéton.

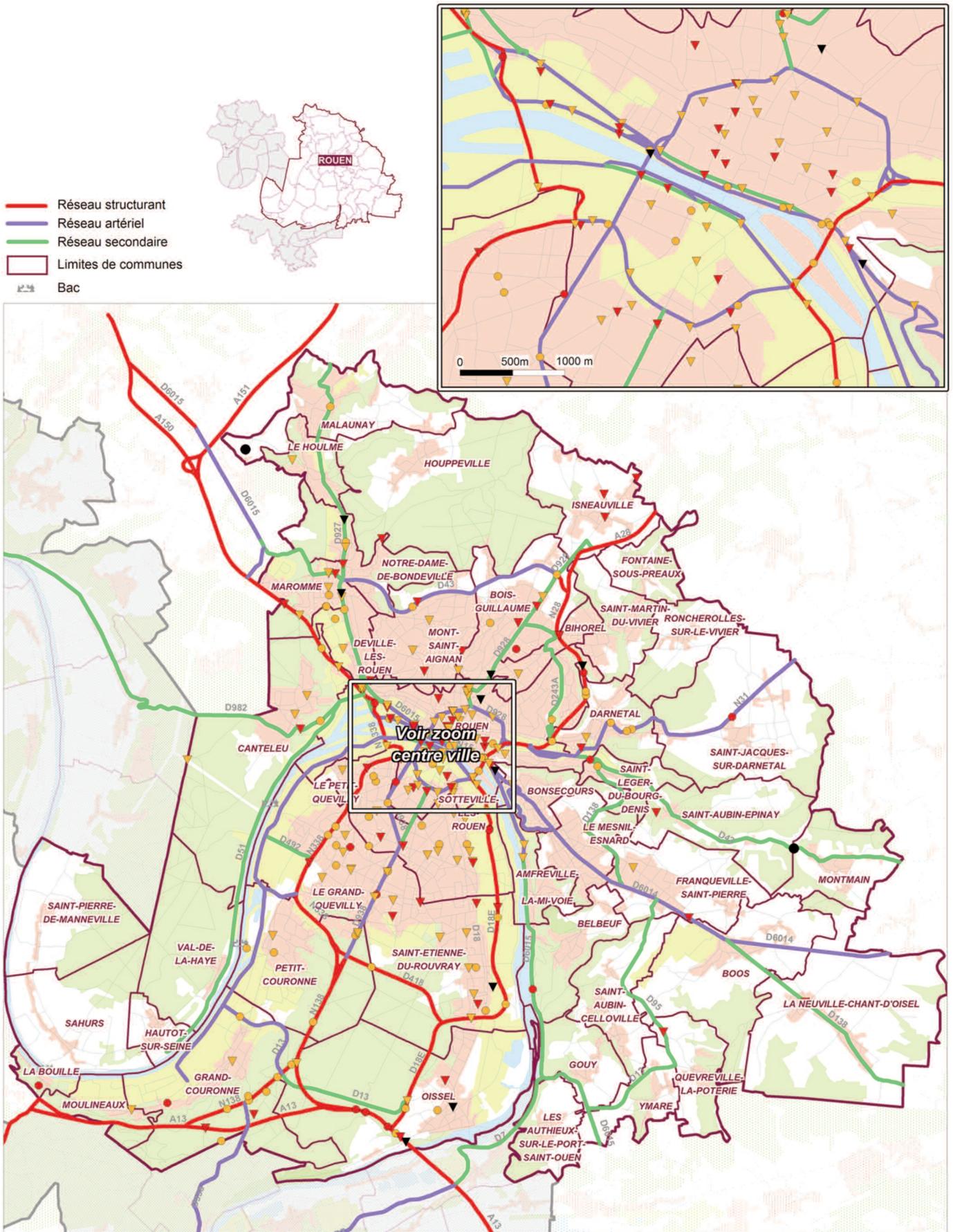


3. La sécurité routière

LOCALISATION DES ACCIDENTS CORPORELS Année civile 2015



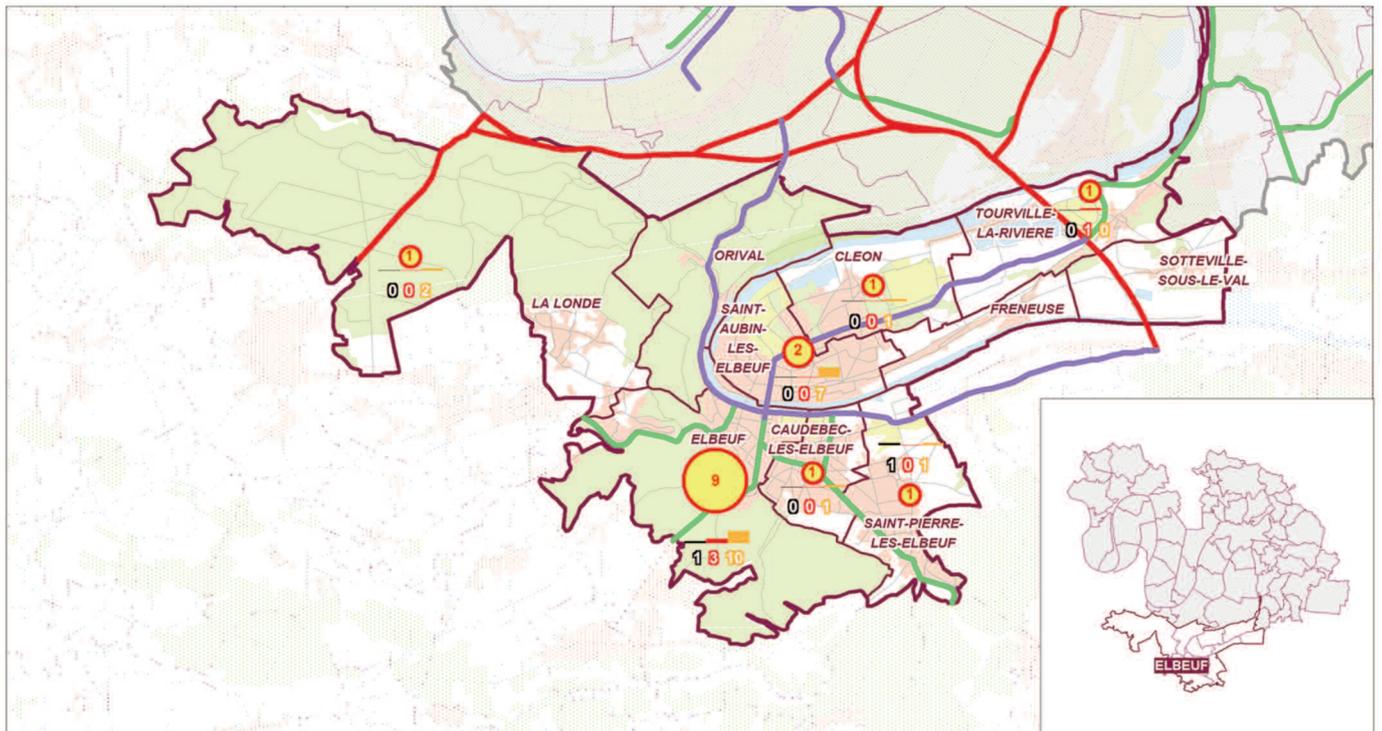
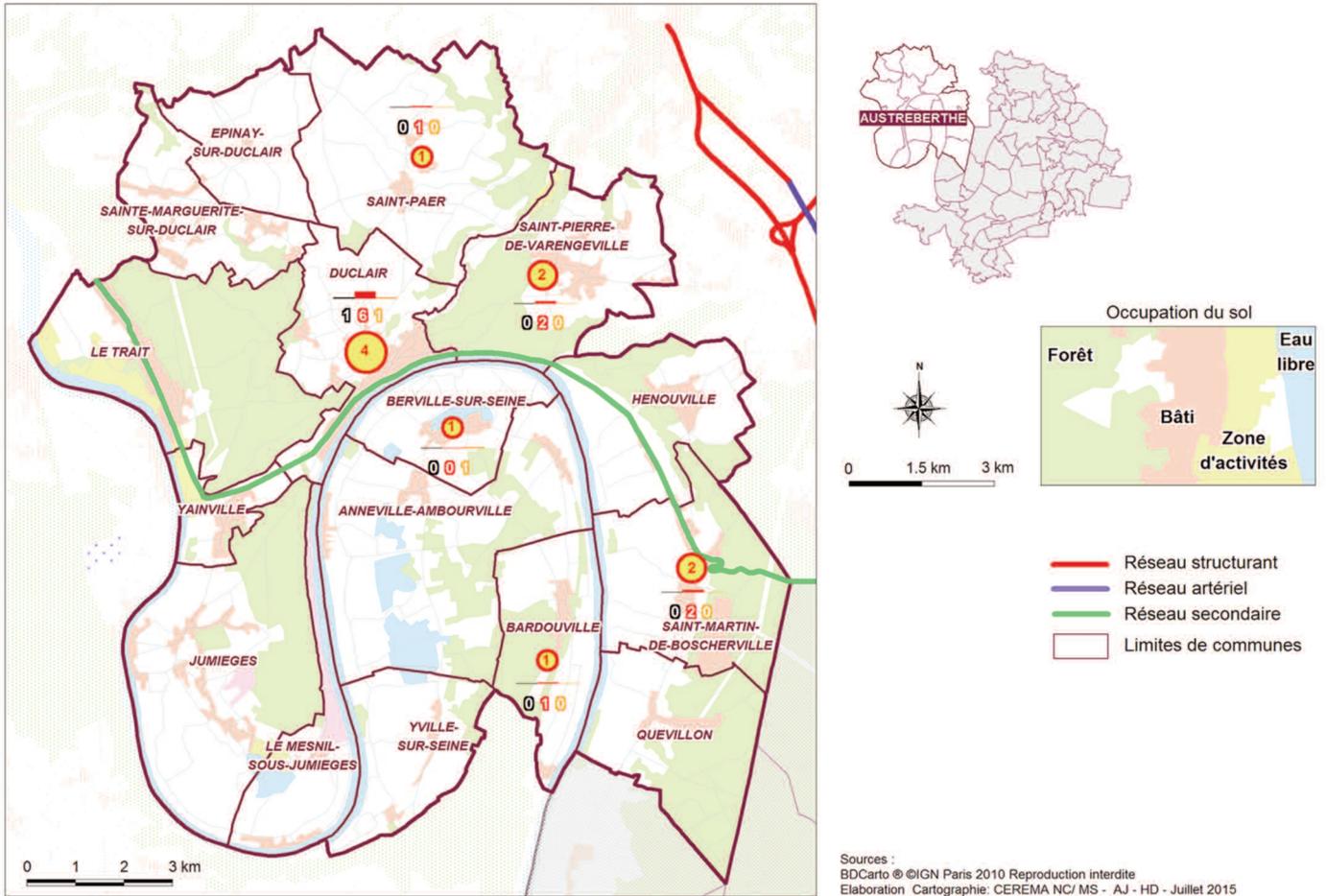
3. La sécurité routière





3. La sécurité routière

NOMBRE D'ACCIDENTS ET DE VICTIMES PAR COMMUNE Année civile 2015



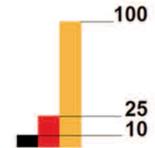
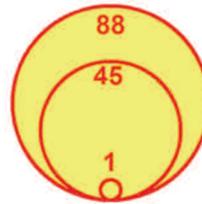
3. La sécurité routière



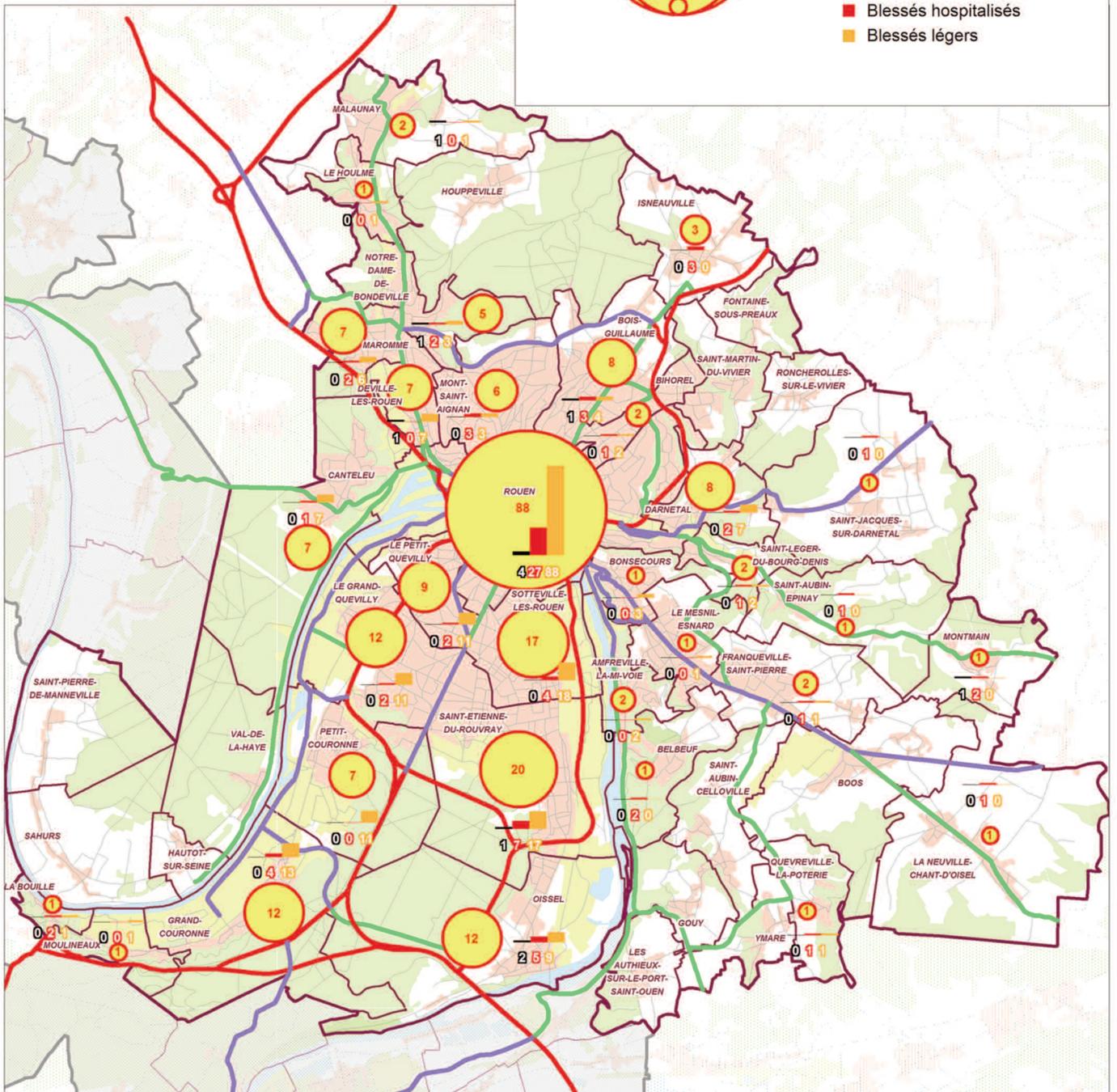
Nombre d'accidents et de victimes de janvier 2015 à décembre 2015

Nombre d'accidents

Nombre de victimes



- Tués
- Blessés hospitalisés
- Blessés légers





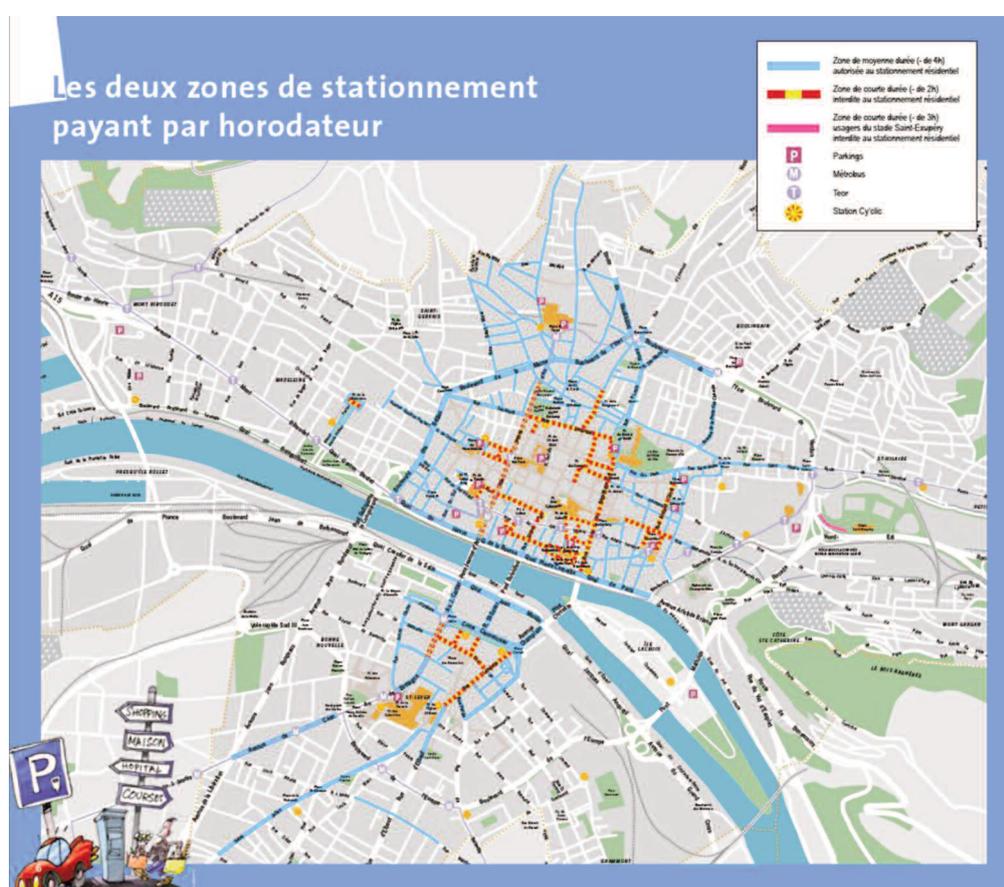
4. Le stationnement

Le stationnement à Rouen

OFFRE

L'organisation du stationnement payant sur voirie n'a pas connu d'évolutions majeures en 2015.

Le stationnement sur la trémie ferroviaire située sur les quais rive gauche de la Seine a été supprimé en 2015.



En 2015, l'offre de stationnement sur Rouen était donc la suivante :

- Les **places sur voirie, non réglementées et gratuites**. La « Place du Boulingrin » (350 places) complète le stationnement pour un total d'environ 26 000 places.
- Les places de stationnement « **quart d'heure gratuit** » sont repérées par un marquage rouge et réparties dans 6 rues : Armand Carrel, République, Saint Sever, Saint Julien, Saint Vivien, contre allée du Bd d'Orléans.
- 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 504 places. Le stationnement y est réservé aux personnes titulaires de la carte européenne de stationnement. De plus, il est gratuit. La carte et la liste des emplacements sont disponibles sur le site internet de la ville de Rouen.

4. Le stationnement



- Les **parkings en ouvrage** : la ville comprend 16 parkings payants en ouvrage, dont près de la moitié appartenait à la ville de Rouen et ont été transféré à la Métropole Rouen Normandie. Voici le détail des places disponibles :

Propriétaire	Parkings	Nombre de places 2015 ⁽¹⁾	Nombre de places PMR
Métropole Rouen Normandie	Opéra - Théâtre-des-Arts ⁽²⁾	154	3
	Gare - P2	455	10
	Hôtel-de-Ville	350	7
	Cathédrale - Office du tourisme ⁽³⁾	427	4
	Espace du Palais	1 411	24
	La Pucelle	447	9
	Vieux-Marché	406	4
	Saint-Marc	531	10
CHU	Gambetta-Martainville	987	20
SNCF	Gare - P1	408	9
Parc privé	Square des Arts	460	11
	Saint-Sever	1 800	-
	Docks 76	985	-
Total		8 821	111

(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) Ancien nom : La Bourse

(3) Ancien nom : La Haute Vieille Tour

- Emplacements pour les **2 roues motorisés** : la ville de Rouen et la Métropole ont réalisé des emplacements spécifiques de taille réduite et gratuits pour les 2 roues motorisés à proximité du secteur piétonnier du centre-ville rive-droite. Ces emplacements sont repérés par un marquage au sol et une signalisation verticale spécifiques. Un total de 14 sites ont été aménagés entre octobre 2015 et début 2016 (Place du Vieux Marché et rues Rollon, Guillaume-le-Conquérant, des Basnages, des Arsins, des Carmes, d'Amiens, Armand Carrel, Martainville, Tour de Beurre, Champmeslé, aux Ours et Saint Eloi).

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 ⁽¹⁾ moyen permet de ramener la fréquentation à la taille du parking.

Groupe d'appartenance du délégataire	Parkings	2014			2015		
		Nombre moyen mensuel d'abonnés ^(*)	Taux de rotation moyen jours ouvrés	Nombre visiteurs horaires en moyenne /jour	Nombre moyen mensuel d'abonnés ^(*)	Taux de rotation moyen jours ouvrés	Nombre visiteurs horaires en moyenne /jour
EFFIA	Gare - P1	76	1,22	497	77	1,07	435
	Gare - P2	263	0,21	97	270	0,19	87
Q Park	Espace du Palais	752	1,27	1787	705	1,31	1 854
	Square des Arts	460	0,44	201	493	0,45	205
SEM Rouen Park	Vieux-Marché	214	2,72	1095	240	2,73	1 108
	Cathédrale - Office du Tourisme	219	1,34	574	228	1,32	562
	Hôtel-de-Ville	247	1,24	433	298	1,41	493
	Opéra - Théâtre-des-Arts	26	1,59	245	25	1,95	301
Indigo (**)	La Pucelle	421	1,13	500	399	1,32	590
	Saint-Marc	514	0,74	394	425	0,77	411

(*) Toutes cartes confondues.

(**) Vinci park est devenu Indigo le 5 novembre 2015.

Au niveau de l'ensemble des parkings, la fréquentation est en légère baisse de 1,0 % par rapport à 2014 alors que le nombre des abonnements connaît une hausse de 3,8 %.

(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 le stationnement est réglementé et payant** :
 - **Zone Rouge** : durant les plages horaires de 9^h à 12^h et de 14^h à 18^h du lundi au samedi inclus, le stationnement est payant et limité à deux heures au maximum. L'offre est de 599 places ;
 - **Zone Jaune** : durant les plages horaires de 9^h à 12^h et de 14^h à 18^h du lundi au vendredi et de 9^h à 12^h le samedi, le stationnement est lui aussi payant, mais sans limitation de durée. 400 places y sont situées.
- La ville dispose aussi d'un **parking en ouvrage** en centre-ville, rue Jean Gaument. 325 places sont exploitées, dont 4 pour les personnes à mobilité réduite.

La société Indigo assure l'exploitation des places réglementées depuis 2014.

USAGE

Pour le stationnement payant sur voirie, on note une baisse de 4,46 % par rapport à l'année 2014.

Pour le parking en ouvrage, le nombre de visiteurs par mois a connu une hausse de 5,5 % par rapport à 2014.

Stationnement		Abonnements mensuels (moyenne par mois)	Nombre de visiteurs par mois (jours ouvrés)	Nombres de visiteurs horaires (moyenne journalière ouvrée)
En ouvrage		140	173	-
Payant sur voirie	Zone Rouge	-	-	536
	Zone Jaune	-	-	514

Les parkings relais (P+R)

Le territoire de la Métropole 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, 8 sont réservés exclusivement aux usagers des TC :

- | | | |
|--|----------|------------|
| • P+R du Mont-Riboudet – Kindarena : | TEOR | 884 places |
| • P+R du Zénith : | Ligne F1 | 150 places |
| • P+R du Boulingrin : | Tramway | 35 places |
| • P+R des Rouges-Terres : | Ligne F1 | 120 places |
| • P+R de la Place Prat (Canteleu) : | T3 | 20 places |
| • P+R Victor Schoelcher (Notre-Dame-de-Bondeville) : | T2 | 35 places |
| • P+R de la Place Colbert (Mont-Saint-Aignan) : | T1, F2 | 30 places |
| • P+R Haut-Hubert (Mesnil-Esnard) : | F5 | 30 places |

La fréquentation du parking du Mont-Riboudet – Kindarena est repartie à la hausse, en semaine, après une baisse notée en 2014 (68 % en 2015 contre 63 % en 2014) et continue de croître le samedi (44 % contre 34 % en 2014 et 24 % en 2013). Ce parking est également utilisé par les visiteurs du Kindarena.

Les autres parkings relais présentent des fréquentations moyennes variables et des taux proches de ceux constatés en 2014 avec un taux d'occupation moyen de 57 % contre 56 % en 2014.

4. Le stationnement



Le P+R du Zénith ne trouve toujours pas sa clientèle (fréquentation de 1%).

Sont également suivis trois parkings autour des principaux pôles d'échanges. Ces parkings présentent des taux de fréquentation suivants pour l'année 2015 :

P+R Pôle d'échange	Nombre de places 2015	Taux d'occupation 2015	Taux d'occupation 2014
Gare d'Oissel	355	73 %	84 %
Gare de Malaunay / Le Houllme	95	87 %	85 %
Gare de Saint-Aubin-les-Elbeuf	158	79 %	-

L'offre de stationnement du pôle multimodal de Oissel a augmenté en septembre 2014 avec l'ouverture d'un nouveau parking de 160 places. On constate cependant une baisse de la fréquentation de ce parking en 2015.

Les autres parkings de l'agglomération

Un relevé des taux d'occupation sur d'autres parkings de l'agglomération a été réalisé le 2 juin 2015.

Un parcours a été réalisé matin et après-midi durant les heures de grande fréquentation (9^h-11^h et 14^h-16^h).

Nom du lieu de stationnement	Localisation	Nombre total de places	dont PMR	Taux d'occupation	
				Matin	Après-midi
Place de l'Hôtel-de-Ville à Darnétal	Rue Gustave Flaubert	132	3	98 %	98 %
	Rue Sadi Carnot (face arrêt T3)	23	0	100 %	96 %
	<i>dont stationnement minute</i>	36	-	92 %	89 %
Kennedy à Grand-Quevilly	Kennedy 1 (rue Kennedy)	83	7	65 %	72 %
	Kennedy 3 (derrière la station)	46	6	52 %	70 %
Georges Braque à Grand-Quevilly	Rue Paul Cézanne	93	3	25 %	28 %
	Parking face métro	62	-	2 %	13 %
Place de la Demi-Lune à Maromme	Rond point Pelissier	65	3	0 %	75 %
	<i>dont stationnement minute</i>	9	-	60 %	90 %
Place Colbert à Mt-St-Aignan	Place Colbert	122	4	44 %	52 %
Place du 8 mai à Petit-Quevilly	Rue E. Davey	46	0	41 %	57 %
	Derrière le métro (rue Jean Macé)	25	0	83 %	97 %
Parking du MIN à Rouen	Parking MIN	16	2	50 %	88 %
	Parking commerce rue S. Lecœur	7	0	0 %	50 %
Boulingrin à Rouen	Boulingrin	350	4	100 %	99 %
	<i>dont P+R</i>	30	2	100 %	100 %
Place Renan à Saint-Etienne-du-Rouvray	Rue Chaplin	93	2	94 %	95 %
	Rue Abel Gance	16	2	94 %	94 %
Place de l'Hôtel-de-Ville à Sotteville-lès-Rouen	Parking sur la place de l'Hôtel-de-Ville	400	2	81 %	73 %
	Parking souterrain Hôtel-de-Ville	140	0	21 %	22 %
TOTAL ENQUETE		1 944	44	69 %	73 %

Le taux d'occupation de ces parkings est en très légère baisse.

À noter que le parking du pôle multimodal de Oissel et celui de la place Prat à Canteleu font désormais l'objet d'un suivi en tant que P+R et ont donc été retirés de ce suivi.



4. Le stationnement

Le stationnement des véhicules électriques

La Métropole Rouen Normandie s'est engagée en 2011 dans le plan CREA'VENIR, plan stratégique destiné au développement du véhicule électrique et de la filière automobile décarbonée.

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 le périmètre 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. La relance du plan s'inscrit également dans les objectifs régionaux d'installer, pour la fin 2017, près de 730 points de recharge sur le territoire haut-normand.

En 2015, 8 nouvelles bornes ont été mises en service sur 7 sites représentant 14 points de charge. Ainsi, au 31 décembre 2015, le territoire comprend : 17 bornes sur 15 sites, soit 30 points de charge en service.

	Sites	Nombre de bornes	Points de charge	Places matérialisées
Mise en service en 2014	Bois Guillaume - P+R Rouges Terres	1 borne double	2	2
	Elbeuf - Fabrique des savoirs - Parking Rue Oursel	1 borne double	2	1
	Elbeuf - Place Aristide Briand	1 borne double	2	1
	Rouen - Place Martin Luther King	1 borne double	2	2
	Rouen - Place du Boulingrin	1 borne double	2	2
	Rouen - Place de la Madeleine	1 borne double	2	2
	Rouen - Place Joffre	1 borne double	2	2
	Rouen - Quai du Havre	2 bornes simples	2	2
Mise en service en 2015	Darnétal - Parking Rue Sadi Carnot	1 borne double	2	2
	Le Trait - Place de l'Amiral Ronarc'h	1 borne double	2	2
	Malaunay - Place de l'hôtel-de-ville	1 borne double	2	2
	Maromme - P+R La Demi-Lune	1 borne double	2	2
	Rouen - Rue Jeanne d'Arc/Gare	2 bornes simples	2	2
	Rouen - P+R Fond-du-Val	1 borne double	2	2
	Saint-Etienne-du-Rouvray - Parking de la Gare	1 borne double	2	2

De grandes enseignes commerciales présentes sur le territoire de la Métropole ont installé des bornes de recharge sur leur parking (à ciel ouvert ou en ouvrage).

Des parkings publics sont également équipés de bornes de recharge : Cathédrale, Vieux-Marché, Hôtel-de-Ville, gare SNCF et P+R du Mont-Riboudet – Kindarena.



5. Les transports en commun de la Métropole

Sur le ressort territorial de la Métropole Rouen Normandie, cinq exploitants assurent les services de transports en commun :

- 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, et les liaisons entre Rouen et Elbeuf ;
- KEOLIS pour Filo'R, transport à la demande dans les zones moins denses de l'agglomération, (hors pôle elbeuvien) ;
- VTNI pour les liaisons vers Seine Austreberthe, dont la ligne 30 en lien avec la ligne interurbaine départementale ;
- Cars Hangars pour les lignes à vocation principale scolaire sur le secteur Seine Austreberthe.

Depuis le 1^{er} septembre 2012, l'ensemble des services assurés par ces exploitants ont été regroupés sous l'appellation commerciale « réseau Astuce ». Le site internet www.reseau-astuce.fr rassemble toutes les informations nécessaires aux usagers. Les principaux réseaux sociaux offrent en complément un flux de communication adapté en fonction des différentes typologies de clientèle.

Les plans du réseau Astuce de septembre 2015 sont disponibles sur le Cd-rom.

À la rentrée de septembre 2015, les modifications ont été les suivantes :

- un ajustement du tracé de la Ligne F3 à Oissel afin d'améliorer le temps de parcours et d'assurer une meilleure régularité ;
- l'adaptation de la fréquence de la ligne 39 au regard de la fréquentation constatée ;
- une fusion des lignes Noctambus N2 et N3 avec une modification des itinéraires de la Rive Gauche permettant d'offrir à la clientèle des temps de parcours plus attractifs et une harmonisation des horaires avec le T1 pour améliorer la lisibilité de l'offre ;
- la mise en place d'un tracé unique de la ligne C dans le quartier du Bosc Tard à Saint-Pierre-lès-Elbeuf ;
- l'adaptation du tracé et de la fréquence de la ligne E, à la fréquentation constatée ;
- des adaptations de Filo'r pour favoriser le regroupement des usagers ;
- une augmentation de la fréquence de la ligne D2 ;
- une nouvelle numérotation des lignes à vocation scolaire entre 300 et 399 afin de mieux les distinguer ainsi qu'une adaptation habituelle à chaque rentrée de ces lignes, en fonction de la fréquentation constatée.



5. Les transports en commun 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 en 2015

	2014	2015	variation 2014/2015	
Nombre total de DÉPLACEMENTS *	40 318 137 **	39 420 361	- 2,23 %	
Nombre total de VOYAGES	51 295 071	50 224 809	- 2,09 %	
Taux de correspondances	1,27	1,27	-	
Nombre total de voyages TRAMWAY	17 567 618	16 703 195	- 4,92 %	
Nombre de voyages des lignes TEOR	T1	4 901 889	4 788 943	- 2,30 %
	T2	5 773 934	5 626 380	- 2,56 %
	T3	5 095 426	4 941 059	- 3,03 %
Nombre total de voyages BUS	17 956 204	18 165 231	+ 1,16 %	

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

** Valeur 2014 modifiée suite à un constat de dysfonctionnement du système de billetterie courant novembre 2014.

Caractéristiques de l'offre TCAR en 2015

		2014	2015	variation 2014/2015
Desserte annuelle	Offre kilométrique annuelle (tout type de matériel)	13 977 916 km	14 225 574 km	+ 1,17 %
	Offre kilométrique annuelle (tramway)	1 470 611 km	1 452 718 km	- 1,22 %
	Offre kilométrique annuelle T1	790 108 km	798 724 km	+ 1,09 %
	Offre kilométrique annuelle T2	1 207 627 km	1 211 227 km	+ 0,30 %
	Offre kilométrique annuelle T3	1 045 860 km	1 054 639 km	+ 0,84 %
	Offre kilométrique annuelle Bus	9 074 850 km	9 319 506 km	+ 2,70 %
Vitesse commerciale moyenne (km/h)	Tramway	18,2 km/h	18,2 km/h	
	TEOR	17,9 km/h	18,2 km/h	
	Bus	17,7 km/h	17,8 km/h	
Nombre de véhicules TC propres	Tramway	27	27	
	TEOR	67	67	
	Bus	163	160	
Nombre de lignes accessibles aux PMR ⁽¹⁾		14 lignes + Tramway + TEOR	14 lignes + Tramway + TEOR	
Age moyen du parc (en années au 31 déc.)	TEOR	5,2 ans	6,2 ans	
	Bus TCAR	7,8 ans	7,3 ans	
	Tramway	2,4 ans	3,4 ans	
Taux de fraude (%) ⁽²⁾		2,62 %	3,48 %	
Taux de contrôle (%) ⁽³⁾		2,59 %	2,38 %	

(1) PMR : personnes à mobilité réduite (personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, 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)).

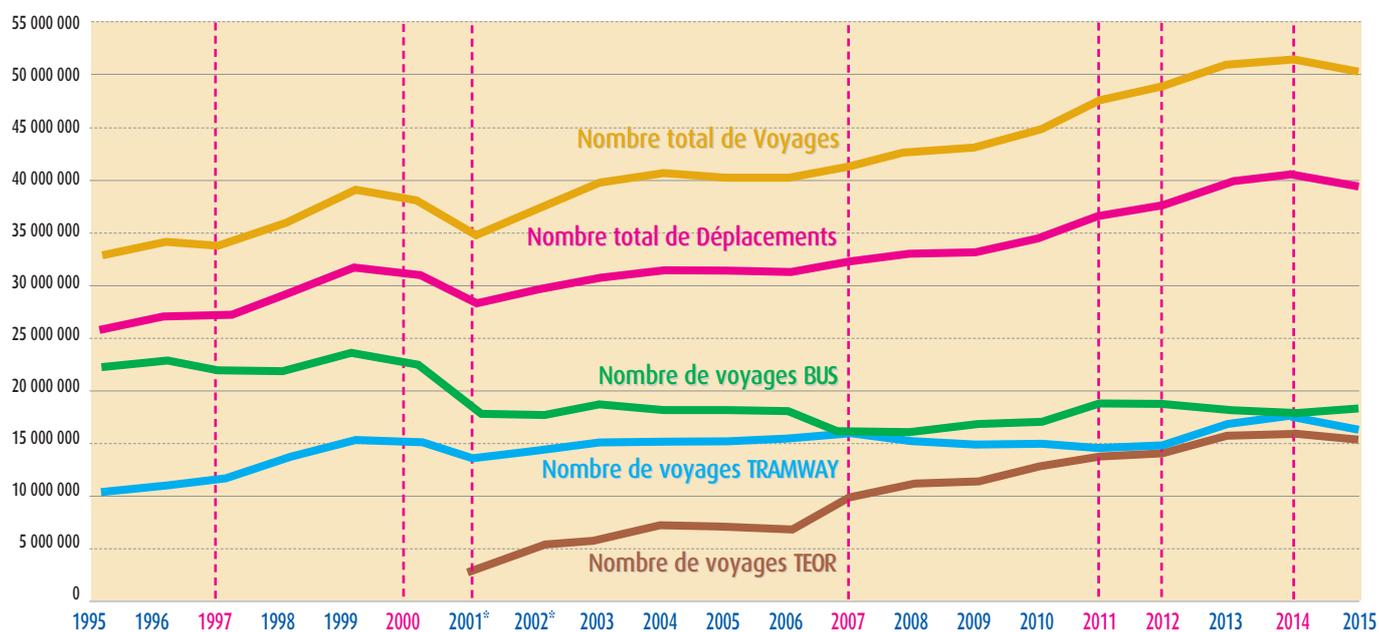
(2) Taux de fraude : nombre de procès-verbaux / nombre de clients contrôlés.

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

5. Les transports en commun 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. Fermeture du Pont Mathilde
 - 2014 : Réouverture du Pont Mathilde.
- (*) Lignes T2 et T3 mises en service en février 2001 - Ligne T1 mise en service en avril 2002.



5. Les transports en commun 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 en 2015

		2014	2015	variation 2014/2015
Nombre total de DÉPLACEMENTS		1 903 249	2 094 729	+ 10,06 %
Nombre total de voyages		2 226 801	2 450 834	+ 10,06 %
Taux de correspondances		1,17	1,17	-
Nombre total de voyages	Bus	2 154 170	2 408 240	+ 11,79 %
	TAD Allobus	37 717	41 170	+ 9,16 %
	PMR	1 109	1 424	+ 28,40 %

Caractéristiques de l'offre TAE en 2015

		2014	2015	variation 2014/2015
Desserte annuelle	Offre kilométrique annuelle (tout type de matériel)	1 387 339 km	1 826 047 km	+ 31,62 %
TAD Allobus	Bus	18,5 km/h	20,2 km/h	
	TAD Allobus	31,2 km/h	31,2 km/h	
Nombre de véhicules	Bus	38	55	
	TAD Allobus	9	8	
Age moyen du parc TC (en années au 31 déc.)	Bus	8,2 ans	7,6 ans	
	Bus articulés	13,1 ans	14,9 ans	
	TAD Allobus	4,8 ans	4,8 ans	
	TPMR	5,1 ans	6,9 ans	
Taux de fraude (%)		1,6 %	1,6 %	
Fréquence de contrôle (%)		6,1 %	6,6 %	

Il faut noter que TAE exploite depuis le 1^{er} août 2015, à la place de VTNI, la ligne 32 ainsi que les lignes 107 et 311 à vocation scolaires, qui expliquent l'augmentation importante de l'offre kilométrique annuelle ainsi que l'augmentation du nombre de voyageurs.

RÉSEAU EXPLOITÉ PAR VTNI

Le réseau VTNI permet de relier les différents pôles urbains de la Métropole Rouen Normandie. En 2015, VTNI exploite 3 lignes régulières :

- Ligne 26 - Rouen - Saint-Pierre-de-Varengeville
- Ligne 30 - Rouen - Le Trait
- Ligne 32 - Rouen - Elbeuf (jusqu'au 31 juillet 2015)

En 2015, 14 bus ont parcouru 646 521 km et ont transporté 508 825 voyageurs, soit une baisse 24,9 % de sa fréquentation par rapport à l'année précédente. Cette forte baisse est due à la cessation d'exploitation par VTNI de la ligne 32 au 31 juillet 2015.



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 alors accessibles en correspondance avec le même titre de transport.

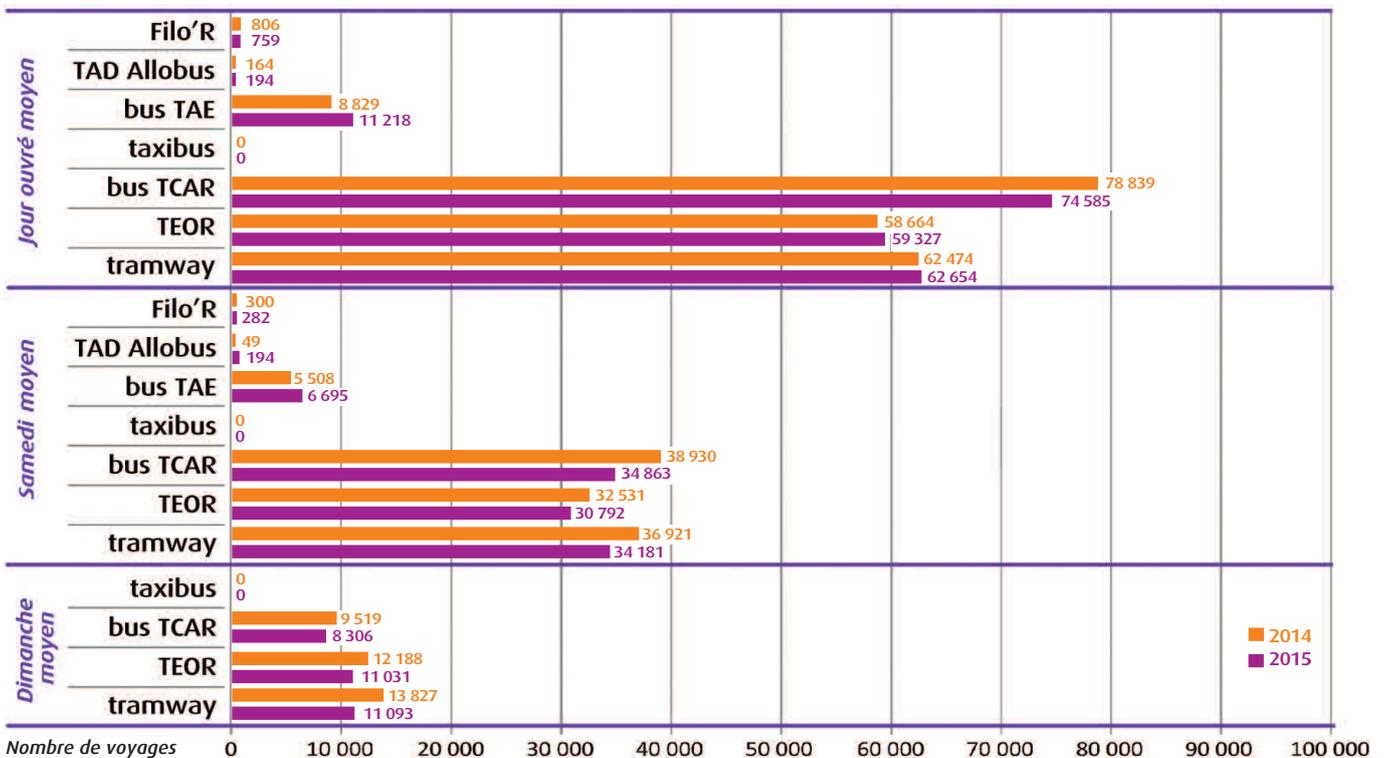
En 2015, les 26 véhicules, tous accessibles aux personnes à mobilité réduite, ont parcouru 1 372 601 km et transportés 176 026 voyageurs, soit une baisse de 0,5 % pour le nombre de voyageurs et une baisse de 2,3 % pour les distances parcourus, par rapport à 2014.



Zones desservies par le service Filo'R

FRÉQUENTATION JOURNALIÈRE MOYENNE par type de matériel et par exploitant 2014 – 2015

Le mois de novembre, en période rouge, est pris en référence pour indiquer la fréquentation journalière moyenne. Les jours ouvrés s'entendent du lundi au vendredi.





6. Zoom 2015

IMPACT DE LA RÉ-OUVERTURE DU PONT MATHILDE SUR LA MOBILITÉ AU SEIN DE L'AGGLOMÉRATION

Le 29 octobre 2012, un transport de marchandises dangereuses s'est renversé sur le pont Mathilde entraînant de suite un incendie et impliquant la coupure immédiate du pont Mathilde, ceci jusqu'au 26 août 2014, date de sa remise en circulation après travaux de réparation.

Durant cette période, de nombreuses difficultés de circulation sont survenues, entraînant des modifications dans les comportements de mobilité au sein de l'agglomération. Le Zoom de l'édition 2013 d'OSCAR présentait les résultats d'une étude menée par le Cerema visant à analyser l'évolution des comportements en traversées de Seine. Celle-ci avait mis en évidence la présence de report modal depuis la voiture particulière vers les transports en commun et les modes actifs mais soulevait également la question d'une baisse de la mobilité en traversée de Seine.

Afin de connaître l'impact de la réouverture du pont sur la mobilité, la DREAL a sollicité le Cerema afin de reconduire l'analyse sur l'évolution des traversées de Seine sur les différents modes.

Méthode employée et données utilisées

L'approche de l'étude menée en 2014 a été reconduite. Ainsi les traversées de Seine selon les différents modes ont été analysées. De plus, nous disposons, depuis 2013, de comptages piétons et cyclistes circulant sur les ponts réalisés une journée par an, ce qui n'était pas le cas lors de l'étude de 2014.

Analyse du trafic routier

Au regard des indisponibilités diverses sur les données de comptages, seule la période septembre-octobre peut être comparée sur les années 2012 à 2015 pour les ponts centraux de Rouen.

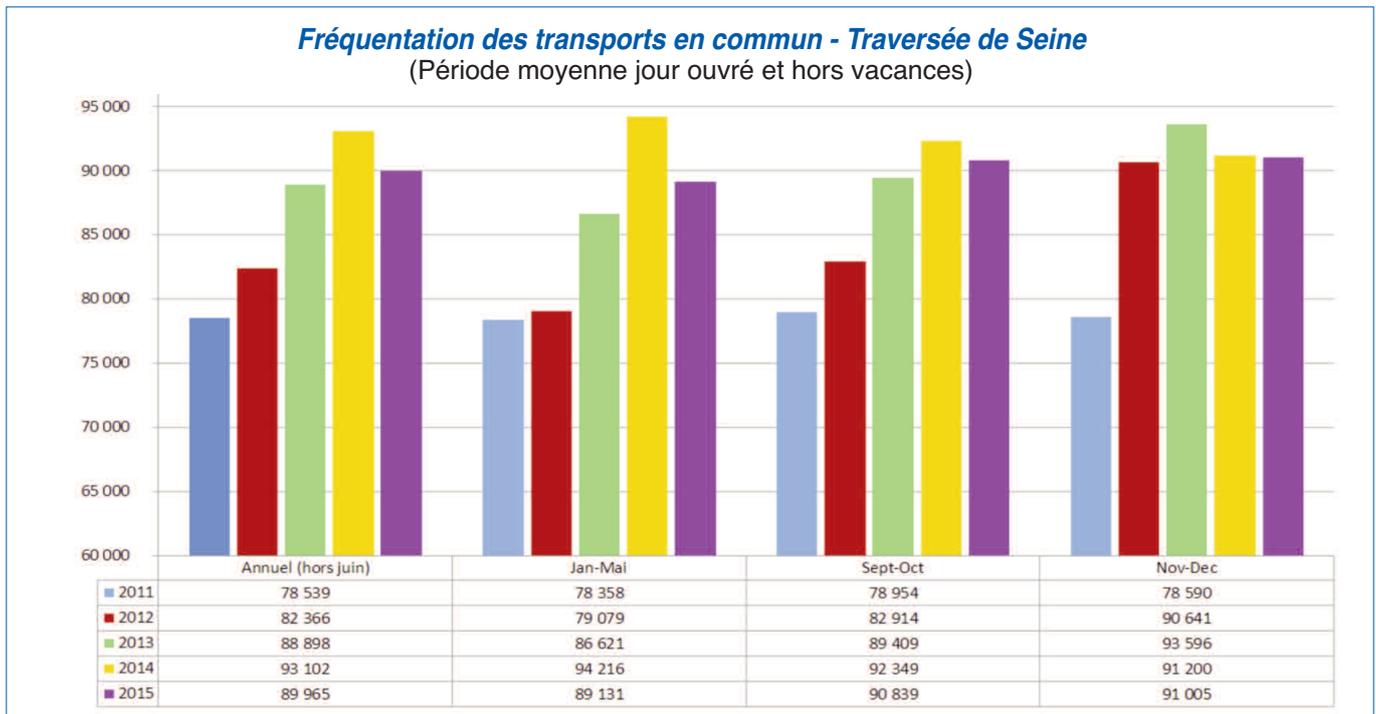
Ainsi après avoir connu une forte baisse en 2013, le trafic sur les ponts a connu une hausse après la réouverture du pont, sans toutefois atteindre le niveau constaté en 2012. Ainsi, si les ponts Flaubert et Guillaume ont retrouvé des trafics similaires à 2012, le pont Mathilde et les ponts centraux n'ont pas encore atteint les trafics constatés en 2012.

En particulier, entre septembre-octobre 2012 et 2015, le trafic sur le pont Mathilde est plus faible de 12 %, mais nous observons une (re)montée en charge progressive, avec une évolution constatée de 14 % entre septembre-octobre 2014 et 2015.

Analyse de la fréquentation des transports en commun

L'analyse des fréquentations de lignes de transport en commun s'est focalisée sur les seules lignes traversant la Seine. Le graphique ci-après présente la fréquentation journalière moyenne de ces lignes sur les seuls jours ouvrés hors vacances scolaires regroupés par période de l'année.

Nous pouvons ainsi retrouver la forte augmentation de fréquentation survenue entre 2011 et 2013 qui s'est poursuivie en 2014. L'année 2015 est alors marquée par une légère baisse par rapport à 2014 tout en conservant des valeurs supérieures à 2013. La réouverture du pont Mathilde semble ainsi avoir provoqué à partir de novembre 2014 une diminution de la fréquentation des transports en commun.



Analyse des traversées de Seine en modes actifs

L'analyse des comptages menés chaque année depuis 2013 apporte plusieurs enseignements. Tout d'abord, l'évolution des traversées semble fortement liée aux conditions météorologiques. Sur une même semaine, des fluctuations de l'ordre de 30 % peuvent ainsi être observées. Ensuite, des fluctuations saisonnières de l'ordre de 10 % ont été relevées entre des comptages en juin et septembre, pourtant réalisés dans des conditions météorologiques similaires.

Ainsi ces deux éléments laissent à penser que ces usagers peuvent déterminer leur mode de transport ou la nécessité même de leur déplacement en fonction d'une part de la météo du jour ou encore de la période de l'année.

Enfin, tout en considérant ces éléments qui appellent à une certaine réserve quant aux analyses, les deux comptages réalisés fin septembre 2013 et début octobre 2015 montreraient globalement une tendance à la baisse. Dans ce contexte, seul le pont Guillaume connaît une augmentation des flux de modes actifs entre 2013 et 2015, sans aucune raison identifiée.

Les enquêtes en face à face réalisées en 2013 ont été reconduites deux fois en 2015 (en juin et septembre). Concernant les cyclistes, peu d'évolutions significatives ont pu être identifiées après analyses et comparaison des trois enquêtes. Concernant les piétons, nous ne pouvons que constater une diminution du nombre de piétons effectuant un déplacement multimodal, pouvant peut-être s'expliquer par la baisse des phénomènes de congestion s'exerçant en traversée de Seine sur la circulation automobile.

Synthèse

Suite à sa réouverture, le pont Mathilde connaît une progressive montée en charge et ne semble pas avoir encore atteint fin 2015, un niveau de trafic complètement stabilisé. Ainsi, le niveau de trafic sur l'ensemble des ponts centraux de Rouen reste moindre par rapport la situation de 2012.

Du côté des transports en commun, après une hausse continue suite à la fermeture du pont, le nombre de validations en 2015 est en légère baisse par rapport à 2014 tout en restant supérieur à celui de 2013.

Enfin, du point de vue des modes actifs, les comptages ponctuels mis en place sur les ponts confirment que ces déplacements varient en fonction de la météo. Toutefois, les observations faites dans des conditions similaires en 2013 et 2015, montrent plutôt une tendance à la baisse des traversées de Seine à vélo et à pied.



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 globalement 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

Sur l'année scolaire 2014-2015, à l'échelle de la Seine-Maritime, 1 028 enfants et étudiants handicapés ont bénéficié de la prise en charge adaptée et 46 978 scolaires ont profité d'un abonnement subventionné par le Département.

Lignes régulières	nombre de voyages hors scolaires 2013-2014	nombre de voyages hors scolaires 2014-2015	Variation 2013-2014 / 2014-2015
Ligne 19 - Rouen/Catenay	6 724	7 133	+ 6,1 %
Ligne 26 Y - Rouen/Yvetot/Yerville	38 874	46 650	+ 12,3 %
Ligne 29 - Rouen/Montville/Clères/Bosc-le-Hard	47 523	48 800	+ 4,9 %
Ligne 30 - Rouen/Caudebec-en-Caux ⁽¹⁾	43 008	45 439	+ 5,7 %
Ligne 40 - Rouen/Roumare	5 178	4 468	- 13,7 %
Ligne 56 - Rouen/Perriers-sur-Andelle ⁽²⁾	0	258	—
Ligne 71 - Rouen/Neufchâtel-en-Bray	77 524	77 741	+ 0,3 %
Ligne 73 - Rouen/Gournay-en-Bray	42 402	43 785	+ 3,3 %

(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

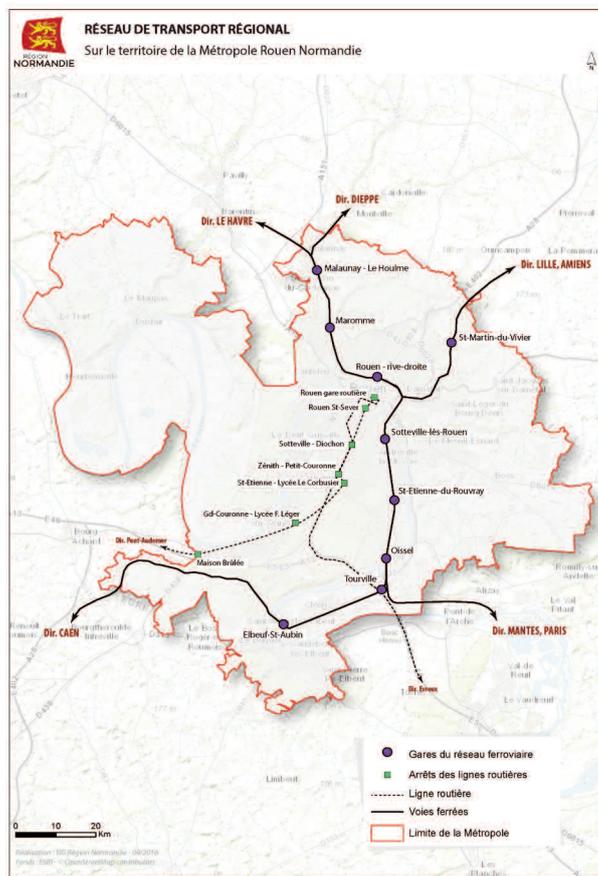
L'offre ferroviaire desservant la Métropole est composée de différents types de service : les TER, dont la Région est autorité organisatrice, les Intercités, appellation commerciale des Trains d'Équilibre du Territoire (TET), dont l'État est l'autorité organisatrice et le TGV faisant l'objet d'une délégation 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 Houleme,
- 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.



Gare	Axe Dieppe / Rouen									Axe Amiens / Rouen						
	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	Longuerue - Vieux-Manoir	Morgny	St-Martin-du-Vivier
Offre TER journalière / gare (jours ouvrés - 2 sens)	48	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 Elbeuf-Saint-Aubin / Caen-Rouen								Ligne de car		
	Axe Val-de-Reuil / Rouen			Axe Elbeuf-Saint-Aubin / Caen-Rouen					Axe Rouen/Evreux/Verneuil / Rouen/Pont-Audemer		
	Val-de-Reuil	Pont-de-l'Arche	Oissel TER	Saint-Étienne-du-Rouvray	Sotteville	Tourville-la-Rivière	Elbeuf - Saint-Aubin	Bourgheroulde	Offre kilométrique annuelle	Rouen/Evreux/Verneuil	Rouen/Pont-Audemer
Offre TER journalière / gare (jours ouvrés - 2 sens)	14	5	44	34	34	2	44	2	455 078	255 559	
Temps de trajet mini heures de pointe vers Rouen (mn)	20	15	9	10	5	22	20	31			

Avec la mise en service de la diamétralisation entre Yvetot et Elbeuf - Saint-Aubin, la desserte TER de la gare d'Yvetot a été augmentée en 2015.



8. Les transports régionaux

USAGE

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

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variation 2014 / 2015
Rouen / Pont-Audemer	38 208	33 525	39 994	39 240 ^(*)	42 356	53 962	57 182	+ 6,0 %
Rouen / Evreux-Verneuil	139 081	121 549	116 152	101 642	113 352	126 960	127 134	+ 0,1 %

(*) Données corrigées par rapport à OSCAR 2012

Lignes ferroviaires TER (trafic hors Intercités)

Axe ferroviaire	Nombre de voyageurs.km 2014	Nombre de voyageurs.km 2015	Évolution 2014 / 2015
Rouen/Caen	17 735 653	17 863 505	+ 0,7 %
Rouen/Le Havre	44 502 226	45 364 011	+ 1,9 %
Rouen/Dieppe	44 331 717	43 071 998	- 2,8 %
Rouen/Elbeuf	8 793 549	9 293 600	+ 5,7 %
Rouen/Serqueux	12 657 221	11 758 833	- 7,1 %

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 ⁽¹⁾	Nombre de voyages 2014	Nombre de voyages 2015	Évolution 2014 / 2015
Rouen - Clères	978 449	952 884	- 2,6 %
Rouen - Elbeuf	440 448	459 112	+ 4,2 %
Rouen - Monterolier-Buchy	314 143	289 337	- 7,9 %
Rouen - Val-de-Reuil	437 052	475 690	+ 8,8 %
Rouen - Yvetot	1 103 896	1 139 022	+ 3,2 %

(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 2015. La comptabilisation des montées s'effectue manuellement par des enquêteurs présents à bords des trains sur 6 jours d'une même semaine. La fréquentation du jeudi est considérée comme équivalente à celle du mardi.

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

Axe Dieppe / Rouen				Axe Val-de-Reuil / Rouen			
Gare	Montées en gare cumulées sur une semaine			Gare	Montées en gare cumulées sur une semaine		
	2015	2015/2014			2015	2015/2014	
Auffay	1 577	- 14,0 %		Val-de-Reuil TER	2 320	+ 0,4 %	
Saint-Victor	156	- 11,9 %		Pont-de-l'Arche	83	+ 41,5 %	
Clères	1 013	- 10,2 %		Oissel TER	2 165	+ 14,6 %	
Montville	1 075	- 13,2 %		St-Etienne-du-Rouvray	288	- 8,9 %	
				Sotteville-les-Rouen	690	- 2,2 %	
Axe Yvetot / Rouen				Axe Serqueux / Rouen			
Gare	Montées en gare cumulées sur une semaine			Gare	Montées en gare cumulées sur une semaine		
	2015	2015/2014			2015	2015/2014	
Yvetot TER	4 280	+ 41,3 %		Serqueux	737	- 5,6 %	
Motteville	925	- 19,9 %		Sommery	30	- 36,2 %	
Barentin	2 206	- 18,2 %		Buchy	272	+ 12,9 %	
Pavilly	1 367	- 20,8 %		Morgny	281	+ 7,3 %	
Malaunay	957	- 21,3 %		St-Martin-du-Vivier	39	- 15,2 %	
Maromme	1 140	- 23,2 %					
Axe Elbeuf - Saint-Aubin / Caen - Rouen							
Gare	Montées en gare cumulées sur une semaine						
	2015	2015/2014					
Tourville	14	- 17,6 %					
Elbeuf - Saint-Aubin	2 627	- 12,0 %					
Bourgtheroulde	16	- 30,4 %					

À la gare de Rouen, il s'est effectué 27 450 montées en gare sur une semaine en 2015, soit une baisse de 8,6 % par rapport à 2014, pour un nombre de 150 trains par jour resté stable d'une année sur l'autre.

L'année 2015 voit se poursuivre une baisse du nombre de montées sur de nombreuses gares. Cette baisse est particulièrement marquée pour l'axe Yvetot-Rouen, à l'exception de la gare d'Yvetot où l'offre et la fréquentation ont augmenté.



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

Le territoire couvert par la Métropole Rouen Normandie dispose d'un aéroport géré par un syndicat mixte composé de la Métropole et de la CCI Seine Mer Normandie. L'équipement est situé sur la commune de Boos.

Suite à la fermeture, en décembre 2009, de la ligne régulière **Rouen – Lyon**, les mouvements enregistrés concernent des vols saisonniers, d'affaires, sanitaires et de fret.

Initié depuis 2013, une réflexion est menée sur le devenir du site. La délégation de service public a été prorogée d'une année ; l'échéance a été portée au 28 février 2017.

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**.

Également, dans le cadre de séjour tout inclus, l'agence **Rond-Point Évasion** à Sotteville-lès-Rouen organise des vols directs **Rouen – Malaga** d'avril à mai.

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...

Trafic de passagers et de fret (source : www.aeroport.fr)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Passagers locaux *	4 662	4 325	3 166	3 904	3 729	5 243
Mouvements commerciaux	616	511	239	431	542	927
Mouvements non commerciaux	NC	NC	NC	NC	26 614	29 868
Frêt avionné (en tonnes)	5	16	3	7	26	31

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



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 2015

• Cy'clic

En 2015, la location de vélo en libre service s'est étoffée avec l'ouverture d'une nouvelle station en centre-ville de Rouen. Cette 22^e station, située au début de la rue des Carmes près de la Cathédrale, s'est ouverte en mars 2015 et propose 20 points d'attaches.

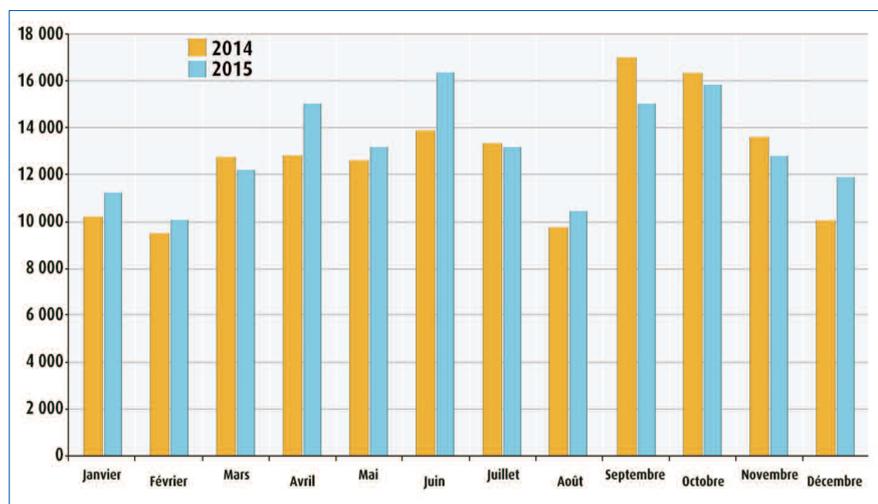
La station Hôtel-de-ville est toujours la station la plus utilisée. Elle a connu une petite baisse de fréquentation après une forte progression en 2014. De son côté, la station Gare a continué à progresser à la fois en prise et dépose.

L'évolution à la hausse du nombre de locations s'est poursuivie en 2015 avec un cumul de 157 367 locations sur l'année, soit une augmentation de 3 % par rapport à 2014. Ces locations se répartissent ainsi : 129 445 en jour de semaine et 27 922 le week-end. Les locations de courte durée – qui représentent moins de 20% des locations totales – ont par contre connu une baisse (-8 %).

Le nombre d'abonnés longue durée a continué à augmenter (+10 % par rapport à 2014) avec un total de 1 322 abonnements valides au 31 décembre 2015. Au total, en 5 ans, le nombre d'abonnés a augmenté de 180 %.

Depuis décembre 2015, la carte Astuce est devenue le support d'abonnement pour le service Cy'clic.

Évolution du nombre de locations mensuelles



En 2015, une hausse des locations est observée pour 7 mois sur 12 si on se réfère aux locations mensuelles de 2014.

Une diminution est observée pour les 3 mois d'automne (de -4 % et -12 %) qui étaient, en 2014, les mois totalisant le plus grand nombre de locations.

Les autres baisses sont enregistrées en mars (-5 %) et juillet (-1 %).

Les mois d'avril, juin et décembre enregistrent les plus fortes hausses (+17 %).

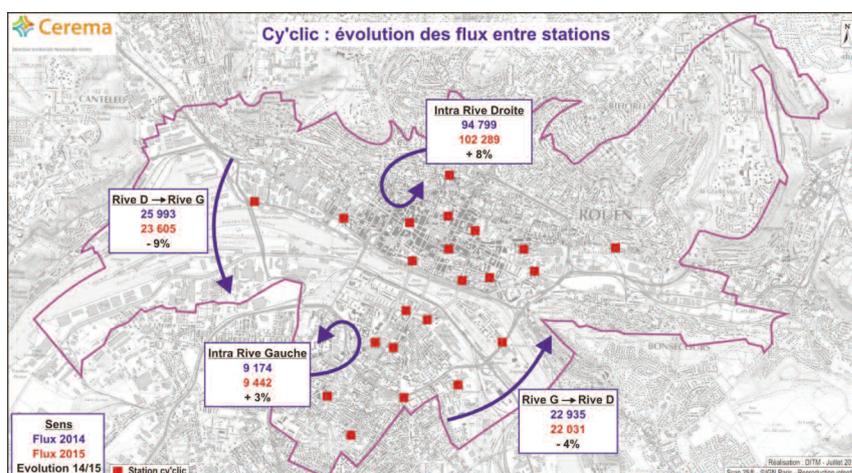
10. Le vélo dans l'agglomération rouennaise



Répartition des flux entre stations en 2014 et 2015

Les flux intra rive droite représentent 65 % des locations et continuent à progresser par rapport à l'année 2014 (62 %).

Les 5 stations les plus utilisées en prise et en dépose sont toutes situées en rive droite. La station Hôtel-de-Ville est toujours la plus utilisée en prise mais a été dépassée par la station du CHU en dépose. Elle reste la station la plus fréquentée. La station la plus utilisée en rive-gauche est la station Saint-Sever qui se positionne au 11^e rang en prise et dépose.



Il est à noter que 43 % du nombre total des locations sont regroupées sur seulement 5 stations (Hôtel-de-Ville, Gare, Vieux-Marché, CHU Gambetta et Saint-Marc).

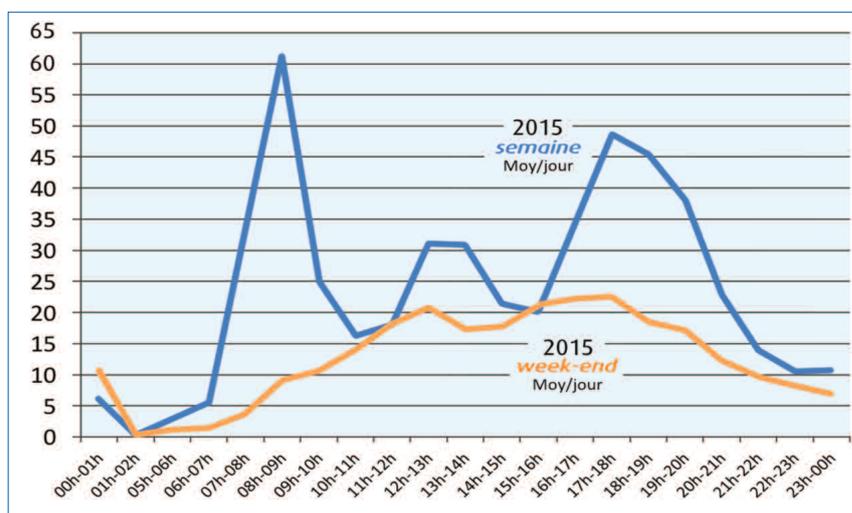
Pour la rive gauche, le nombre de flux intra-rive se stabilise à 6% des flux globaux. En répartition, les flux de traversées de Seine en Cy'clik ont peu évolué entre 2014 et 2015 et restent autour de 15 %.

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 2014.

En semaine, l'utilisation de Cy'clik présente deux périodes de fortes utilisations : le matin avec en moyenne 119 locations entre 7^h et 10^h (+ 5 % par rapport à 2014) et le soir avec une moyenne de 189 locations entre 16^h et 21^h (+ 4 % par rapport à 2014).

L'utilisation sur la période du midi reste stable avec une moyenne de 62 locations entre 12^h et 14^h.



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



10. Le vélo dans l'agglomération rouennaise

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 :

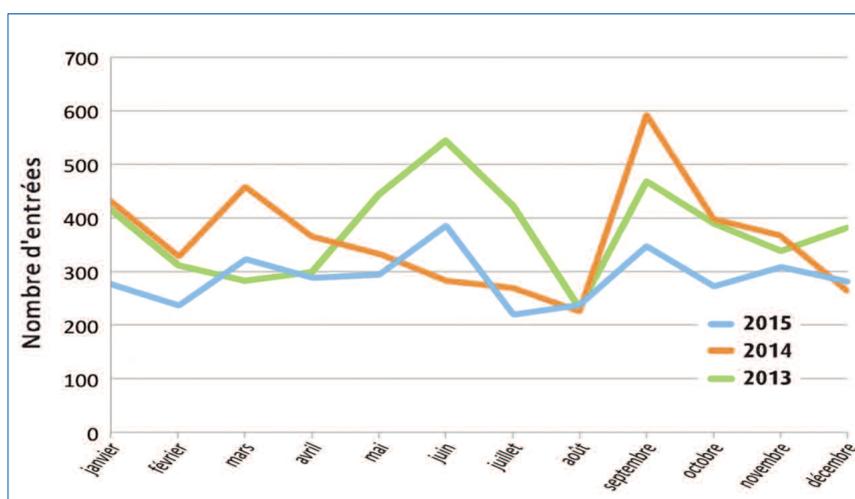
- Terminus Métrobus Georges Braque, Grand-Quevilly ;
- Station Métrobus François Truffaut, Petit-Quevilly ;
- Station T2 Mairie, Deville-lès-Rouen ;
- Terminus T1 Mont aux Malades, Mont-Saint-Aignan ;
- Terminus T2 Tamarelle, Bihorel ;
- Station T3 Mairie, Darnétal ;
- Arrêt ligne 13 et 21 Haut de la Côte, Bonsecours ;
- Terminus Métrobus Boulingrin, Rouen.

L'accès est réservé aux titulaires de la carte « Astuce » ayant préalablement activé le titre « vélo » auprès de l'agence commerciale « Astuce - Théâtre des Arts ».

La fréquentation des parcs est à la baisse et s'établit en 2015 à 3 600 entrées (-19 % par rapport à 2014). Le parc le plus utilisé, celui du Haut de la Côte à Bonsecours, voit sa fréquentation augmenter (+ 9 %).

Le parc de la station Truffaut à Petit-Quevilly connaît lui aussi une hausse de fréquentation (+ 26 %).

Pour les autres parcs, la fréquentation est à la baisse (de - 9 % à - 62 % pour la Mairie de Darnétal – dans ce dernier cas, des véhicules mal stationnés rendent difficile l'accès au parc).





Comptage Vélo

La Métropole a équipé une partie des pistes cyclables de l'agglomération de comptages automatiques. En 2015, trois nouvelles stations se sont ajoutées aux 9 déjà existantes.

La comparaison des comptages annuels entre 2014 et 2015 montre des tendances différentes suivant les sites : 5 lieux de comptage connaissent une faible baisse (de 0 à 5 %), deux sites voient leur trafic baisser modérément (-7 % à 15 %) alors que 2 autres sont en augmentation. La forte augmentation constatée sur le site de Marcel Cavelier oblige à quelques précautions.

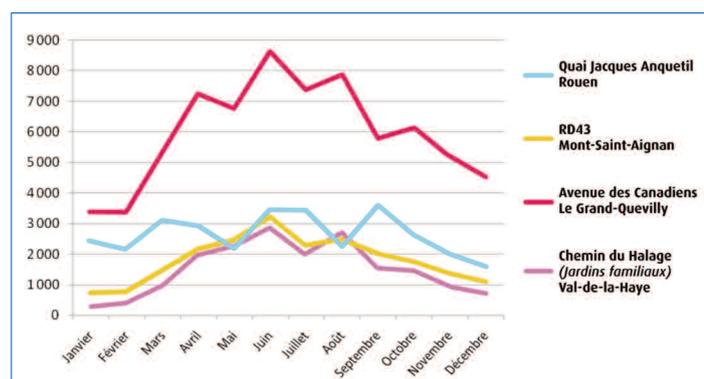
L'évolution des trafics vélos sur les 9 points de comptages que comptait déjà l'agglomération en 2014 est en stagnation en 2015 (+0,4 % de hausse en volume global). On note une légère diminution sur une majorité des sites (6 sites sur 9).

Trafics totaux annuels de comptages des vélos

Localisation	Petit-Couronne Boulevard Cordonnier	Petit-Couronne Rue Marcel Cavelier (1)	Sotteville-les-Rouen Chemin du Halage	Rouen Quai Jacques Anquetil	Rouen Rue des petites Eaux du Robec	Mont-Saint-Aignan RD.43	Bihorel Rue de la Prévotière	Bois-Guillaume Avenue de l'Europe	Bois-Guillaume Sente des Forrières	Val-de-la-Haye Avenue des Canadiens (D938)	Sahurs Chemin du Halage (Jardins familiaux)	Le Grand-Quevilly Chemin du Halage (Bac - stock GPMR)
Nombre de vélos (2 sens)	2014	1 527	13 276	11 582	31 636	-	22 109	19 438	27 400	33 014	70 978	-
	2015	1 454	20 191	11 271	29 334	75 718	21 682	16 595	27 317	32 582	71 435	18 089
	Évolution	-5 %	+52 %	-3 %	-7 %	-	-2 %	-15 %	0 %	-1 %	1 %	-

(1) Changement de compteur fin mars.

Évolution mensuelle des comptages de vélos – année 2015



L'avenue des Canadiens à Grand-Quevilly, ainsi que la rue des Petites Eaux de Robec (*hors graphe*) accueillent un trafic très important avec des pics à plus de 7 000 vélos sur la période d'avril à septembre.

Sur l'ensemble des sites, la fréquentation est la plus importante sur la période mars-octobre avec, pour la plupart des sites, une baisse plus ou moins marquée sur les mois de mai et juillet.

Le mois de mai 2015 cumule des périodes de vacances scolaires et de jours fériés avec ponts, qui influent sur le nombre de déplacements domicile-travail.

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 (*hors graphe*) sur lequel le trafic est faible toute l'année ainsi que les chemins de halages au Val-de-la-Haye, Sotteville (*hors graphe*) et Sahurs (*hors graphe*), qui accueillent un trafic principalement dédié au loisir.

Comptages vélo sur les ponts de Rouen

Dans l'objectif de mettre en place des indicateurs pérennes pour les modes doux, des comptages vélos et piétons ont été organisés sur les 4 ponts centraux de la ville de Rouen (Corneille, Boieldieu, Jeanne d'Arc et Guillaume-le-Conquérant). Ces campagnes sont menées depuis 2013, en début d'automne, par comptage vidéo sur une journée (7^h à 19^h). Cette méthode, qui reste exploratoire, permet de comptabiliser les usagers sur toute la section de l'ouvrage (voirie, trottoirs et piste).

Nombre de traversées cyclistes par jour	01 oct. 2013	02 oct. 2014	16 juin 2015	29 sept. 2015
Corneille	1 260	940	1 130	1 150
Boieldieu	580	400	770	520
Jeanne d'Arc	460	310	410	340
Guillaume	160	140	200	180
Total	2 460	1 790	2 510	2 190

Au regard de la méthodologie de recueil (une seule journée), des différents facteurs influant davantage sur la pratique du vélo que sur les autres modes (conditions météo, perturbations de circulation,...) et du peu de recul sur l'historique des données, **il convient d'être relativement prudent sur l'interprétation de ces données et de leurs évolutions.**

Pour l'heure, on peut simplement noter que les ponts qui supportent les plus forts trafics sont ceux qui offrent des aménagements cyclables.

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'État et des pouvoirs publics, de la mise en œuvre des moyens de surveillance sur le territoire.

En 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 de sept stations fixes ainsi que de treize stations complémentaires 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 2015. L'ensemble des données est accessible sur le site internet de l'association.

SITUATION AU REGARD DES VALEURS RÉGLEMENTAIRES

Dans le respect de la législation européenne, 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^{er} niveau) et d'alerte (2^{ème} niveau) en cas d'épisodes de pollution. Ces procédures concernent quatre polluants : l'ozone O₃, le dioxyde de soufre SO₂, le dioxyde d'azote NO₂ et les particules PM₁₀. Concernant les particules, il est à noter qu'en 2012 les seuils de déclenchement des procédures d'information et d'alerte ont été abaissés. Dans le cadre de l'arrêté interministériel du 24 mars 2014, un nouvel arrêté inter-préfectoral gérant les épisodes de pollution atmosphérique (sauf pour le SO₂) est entré en vigueur le 9 mars 2015 pour la Haute-Normandie. Ainsi, pour le transport et en cas d'atteinte des niveaux d'alerte, il est prévu, notamment, une restriction de la vitesse autorisée sur route et autoroutes de 20 km/h et la gratuité du stationnement résidentiel.

En 2015, la région a connu 24 procédures d'information et de recommandation (contre 13 en 2014) dont 19 concernant les poussières PM₁₀ du fait de la prévision des dépassements de seuils et aucune procédure d'alerte (4 en 2014). Lors des mois de mars 2015, les épisodes de pollution aux particules étaient qualifiés de généralisés ; c'est-à-dire que l'échelle de l'épisode était régionale, interrégionale voir plus large et touchent aussi bien les zones urbaines que rurales. Comme en 2013 et 2014, les oxydes d'azote NO₂ n'ont donné lieu à aucune procédure d'alerte ou d'information. Néanmoins, pour l'ozone O₃, 4 journées sont concernées par une procédure d'information (aucune pour 2013 et 2014).

L'indice ATMO obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, prend en compte les quatre principaux polluants mesurés : l'ozone O₃, le dioxyde de soufre SO₂, le dioxyde d'azote NO₂ et les particules PM₁₀. Il exprime de façon synthétique la qualité de l'air. Au regard de cet indice, à Rouen, l'année 2015 a compté 38 jours où la qualité de l'air était de médiocre à mauvais, principalement du fait des particules (contre 40 jours en 2014).

Lors de l'épisode de pollution courant mars 2015, il est noté une action concomitante et totalement fortuite de mouvements sociaux dans les réseaux de transports urbains.

Impliquant le transport routier, le dioxyde d'azote NO₂ et les particules en suspension PM₁₀ sont deux polluants à enjeu pour la santé humaine du fait de dépassement des valeurs réglementaires.



• Dioxyde d'azote NO₂

Le dioxyde d'azote NO₂ appartient à la famille des oxydes d'azote NO_x.

Sur les 9 160 tonnes/an émises d'oxydes d'azote, 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 50 % environ des émissions de NO_x selon le dernier inventaire disponible.

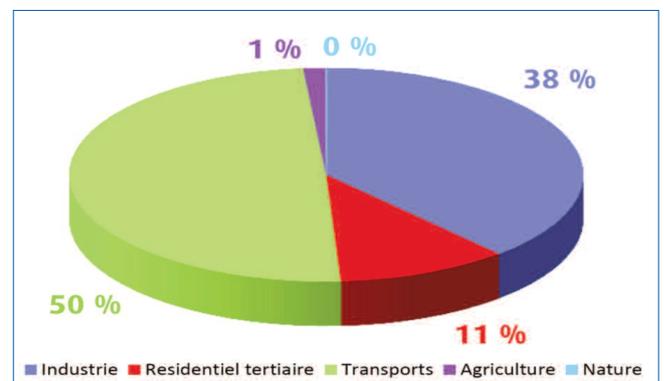
Selon l'«évaluation des émissions et des concentrations des particules en suspension et des oxydes d'azotes sur le territoire de la Métropole en 2020» (publication décembre 2014), les émissions de NO_x s'élèveraient à 1 428 tonnes pour le secteur routier (4 350 tonnes en 2013) en raison des aménagements prévus au Plan de Déplacements Urbains de la Métropole et essentiellement du renouvellement du parc automobile.

Bilan au niveau de la Métropole en 2015 (NO₂)

La valeur limite européenne pour le NO₂ est fixée à 40 µg/m³ en moyenne annuelle. Pour la première fois depuis 2008, ce seuil n'est pas dépassé à Rouen en proximité trafic (station fixe Guillaume le Conquérant). Néanmoins, sur les sites complémentaires Quai du Havre et Barentin – Gare à l'extérieur de la Métropole, ces seuils sont atteints malgré une baisse significative des moyennes annuelles.

La tendance à la baisse à la fois sur les stations de fond et de proximité trafic continue à se confirmer.

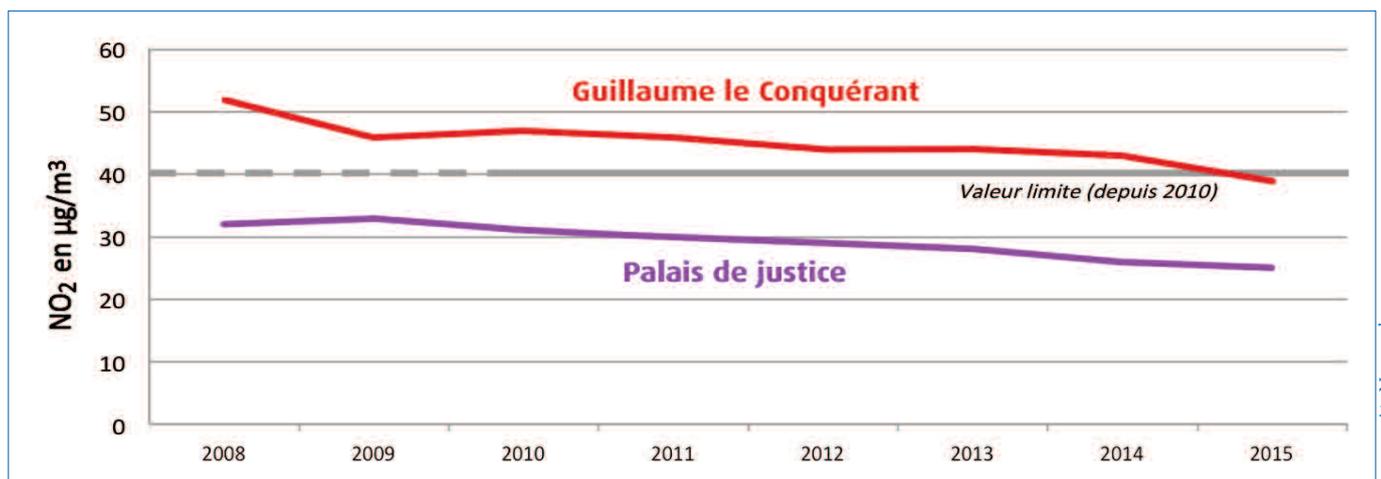
Répartition des NO_x par activité au sein de la Métropole



Source : Site OCEHN 2010 - version 2013-vl - Air Normand

Évolution des concentrations en NO₂

sur un site de fond urbain (Palais de Justice) et un site de proximité du trafic (Guillaume le Conquérant)



Source : Air-Normand

• Les particules en suspension PM₁₀

Ce polluant fait l'objet de fréquents dépassements constatés à l'échelle régionale et nationale. Les valeurs limites des PM₁₀, pour la protection de la santé humaine, sont pour l'année 2015 :

- 50 µg/m³ en moyenne journalière, à ne pas dépasser plus de 35 jours par an ;
- 40 µg/m³ en moyenne annuelle.

Quant aux objectifs de qualité, ils sont de 30 µg/m³ en moyenne annuelle.



11. La qualité de l'air

Sur les 1 224 tonnes/an émises de PM_{10} selon le dernier inventaire des émissions réalisé par Air Normand, le trafic routier est responsable des émissions de particules 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.

À l'horizon 2020, les émissions de PM_{10} s'élèveraient à 246 tonnes pour le secteur routier (avec remise en suspension des particules) (412 tonnes en 2013) en raison des aménagements prévus au Plan de Déplacements Urbains de la Métropole et essentiellement du renouvellement du parc automobile.

Lors des épisodes de pollution généralisée, 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.

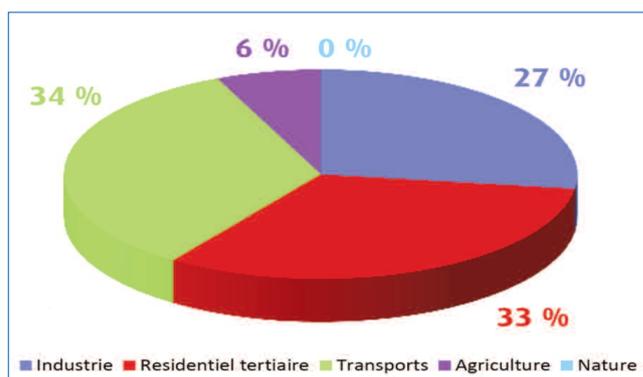
Bilan au niveau de la Métropole en 2015 (PM_{10})

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 généralisée qu'a connu une grande partie de la France en mars 2015, 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.

Sur le ressort territorial de la Métropole Rouen Normandie, la valeur limite en concentration moyenne annuelle fixée à $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ et l'objectif de qualité en moyenne annuelle à $30\mu\text{g}/\text{m}^3$ sont respectés sur l'ensemble des stations de mesure. Aucun dépassement du seuil fixé par la valeur limite n'a été constaté depuis 2007. L'observation d'une baisse des moyennes annuelles des PM_{10} tend à se confirmer.

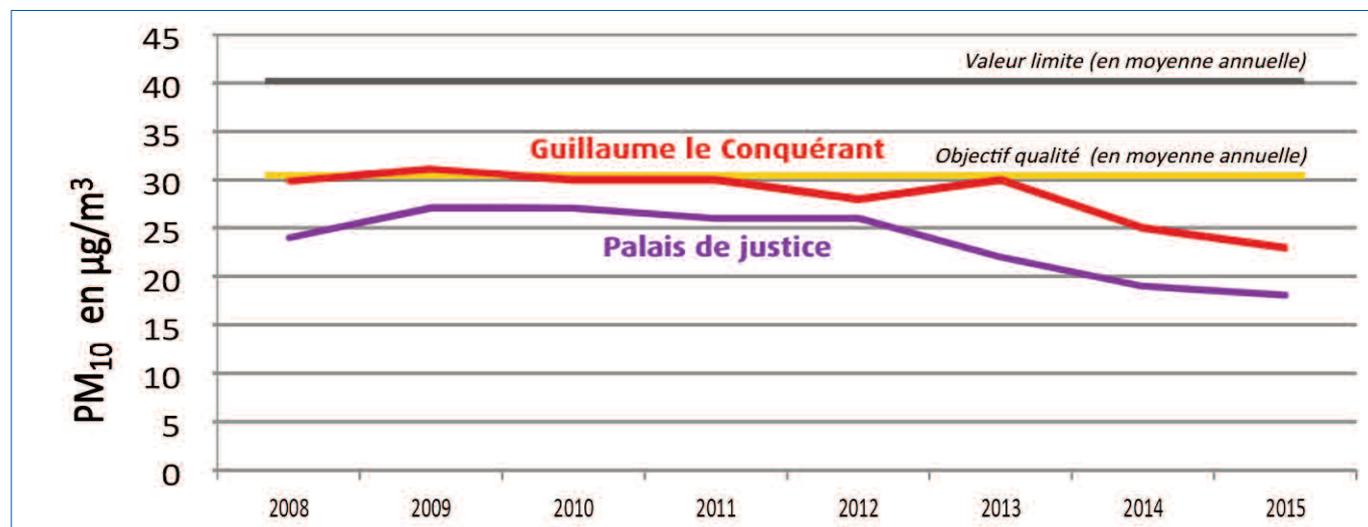
Répartition des PM_{10} par activité au sein de la Métropole



Source : Site OCEHN 2010 - version 2013-vl - Air Normand

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 : Air-Normand



12. Nouvelles brèves Faits marquants

Déploiement de l'information sur le temps de parcours sur les grands axes routiers

Dans le cadre des objectifs du projet partenarial Géricault, les partenaires ont souhaité pouvoir afficher des estimations de temps de parcours sur le réseau routier structurant. La SAPN le fait sur son réseau ainsi que la Métropole sur la commune de Rouen.

La DIRNO le propose depuis 2015 à partir de ses boucles de comptage et depuis le printemps 2016, via des balises « Bluetooth » qui captent les traces des véhicules et/ou des téléphones mobiles des usagers.

Suite à un plan de déploiement de ce type de bornes, en partenariat avec la SAPN et la Métropole Rouen Normandie, les usagers bénéficieront d'un affichage de temps de parcours multigestionnaires, à partir du second semestre 2016 .

Actualités autour des nouvelles infrastructures

Suite à la concertation menée au cours de l'été 2014, l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de contournement Est de Rouen, liaison A28-A13, s'est déroulée du 12 mai au 11 juillet 2016. Les citoyens étaient invités à s'informer sur le projet grâce à la mise à disposition du dossier d'enquête public dans les 67 lieux d'enquête, sur les sites Internet de la Préfecture de Seine-Maritime et du projet www.liaisonA28A13.com.

Plusieurs moyens d'information et d'expression ont été proposés au public : organisation de 40 permanences de la commission d'enquête dans les communes traversées par le projet et de 4 réunions publiques, tenue d'un registre électronique accessible sur les sites Internet précités et de registres papier dans les lieux d'enquête et possibilité d'adresser un courrier à l'attention de la commission d'enquête.

La commission d'enquête a remis, le 9 septembre 2016, son rapport et ses conclusions à la préfète coordinatrice de l'enquête publique, Nicole Klein. Les éléments techniques et administratifs du dossier d'enquête publique ainsi que son déroulement ont permis de donner un avis favorable pour chacun des volets de l'enquête accompagné de réserves et de recommandations.

Du côté de la future ligne T4, Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), après une phase de concertation en 2015, les premiers travaux ont commencé à l'été 2016. Pilotés par la Métropole, ils concernent tout d'abord une phase préparatoire d'intervention sur les réseaux puis se poursuivront en fin d'année par le lancement des aménagements propres au futur BHNS.

La mise en service de cette ligne reliant Boulingrin au Zénith est prévue à l'horizon 2018.

Ouverture d'une nouvelle section de l'autoroute A150

Le 29 janvier 2015, la section Barentin/Ecalles-Alix a été mise en service. Cette nouvelle infrastructure offre dorénavant une continuité autoroutière entre le cœur de la Métropole et l'agglomération havraise en rive droite de la Seine.

La DREAL Normandie a mandaté le Cerema pour mener un suivi des trafics depuis la mise en service.



12. Nouvelles Brèves – Faits marquants

Enquête Ménages Déplacements 2016

Programmée environ tous les 10 ans - la dernière a été réalisée en 2006/2007 - une nouvelle Enquête Ménages Déplacements est organisée par la Métropole Rouen Normandie en association avec l'Agglomération Seine-Eure dont les habitants sont également concernés.

Elle permet d'obtenir une «photographie» des déplacements effectués par les habitants de 5 ans et plus, un jour moyen de semaine (hors vacances scolaires). Le périmètre de l'enquête va couvrir plus de 330 communes autour des bassins de vie de la Métropole et de l'Agglomération Seine-Eure, soit environ 740 000 habitants répartis sur les départements de la Seine-Maritime et de l'Eure.

De manière aléatoire et uniformément répartis sur le territoire d'enquête, plus de 19 000 logements ont été tirés au sort. Plus de 5 000 ménages, dont ces logements constituent la résidence principale, seront interrogés, ce qui représentera au moins 11 000 personnes.

L'enquête respectera une méthodologie standardisée nationalement et pour laquelle le CEREMA assure un rôle de garant. Elle sera réalisée en face à face, avec tous les membres du ménage de 5 ans et plus.

La société TEST SA a été désignée afin de procéder au recueil des données, selon le calendrier suivant :

- d'août à octobre 2016, repérage des adresses conformément à l'échantillon des logements tirés au sort ;
- de novembre 2016 à mars 2017, réalisation des entretiens au domicile des ménages pour collecter les données de mobilité.

Les données commenceront à être exploitées à compter de l'été 2017.

L'enquête fait l'objet d'un soutien financier de l'État, de la Région Normandie et du Département de l'Eure.



Aménagement et développement des territoires, égalité des territoires - Villes et stratégies urbaines - Transition énergétique et changement climatique - Gestion des ressources naturelles et respect de l'environnement - Prévention des risques - Bien-être et réduction des nuisances - Mobilité et transport - Gestion, optimisation, modernisation et conception des infrastructures - Habitat et bâtiment



Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement - 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