

OSCAR

2001

Observatoire Sécurité Circulations de l'Agglomération Rouennaise

OSCAR en quelques mots

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

Depuis 8 ans maintenant, OSCAR propose une base de référence en terme de déplacements dans l'agglomération rouennaise. L'année 1996 a permis d'effectuer les premières analyses. Celles de 1997 à 2001 permettent également d'évaluer l'impact des nouvelles infrastructures de transports et des travaux en cours, et un suivi des projets mis en œuvre par les différents maîtres d'ouvrages : Conseil Général, Communauté d'Agglomération, État,...

Au cours des prochaines années, cet observatoire devrait pouvoir être complété pour mieux analyser les comportements des usagers lors de périodes particulières (travaux, manifestations et événements spécifiques) sur l'agglomération rouennaise. L'outil pourrait évoluer vers un système d'information géographique pour le trafic et le relevé des accidents. Il pourrait également évoluer vers un observatoire du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération rouennaise. OSCAR assure d'ores et déjà le suivi de plusieurs des objectifs d'un observatoire PDU. Certains d'entre eux pourraient être approfondis comme le trafic poids lourds et d'autres pourraient être introduits (qualité de l'air, bruit, modes doux de déplacements...).

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

Synthèse des principaux résultats

CIRCULATION

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

La période d'étiage pour la circulation dans l'agglomération rouennaise se situe en Août, avec un trafic inférieur de 13% par rapport au trafic de l'ensemble de l'année (pour les années antérieures, cette différence était de 16% en 1999 et de 14% en 2000). Ainsi l'écart des fluctuations mensuelles de trafic entre le mois le moins circulé (mois d'Août) et les autres mois se réduit régulièrement depuis quelques années.

Grâce à l'indice de trafic de semaine active, on remarque que le trafic en semaine active est 5% supérieur au trafic moyen tandis que le trafic en semaine non active est 5% inférieur à ce même trafic moyen.

Alors que le trafic croît sensiblement du lundi au vendredi, le congé de fin de semaine est nettement moins chargé (moins 13% le samedi et moins 35% le dimanche par rapport au trafic moyen).

Comme les années précédentes, les pointes horaires s'observent (deux sens confondus) le matin entre 8h et 9h et le soir entre 17h et 18h.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Sur l'ensemble de la communauté, la comparaison entre les chiffres 2000 et 2001 nous fait remarquer une augmentation du nombre d'accidents (+11%). C'est le secteur police qui enregistre la majorité des tués et blessés. Les nombres de tué et d'accidents graves sont en baisses avec respectivement -24% et -3% alors que le nombre de blessés légers est en hausse (+4%).

Le mois d'octobre devient le mois où l'indice de risque est le plus élevé alors que les indices de novembre et de décembre baissent de façon conséquente.

Puis, pour ce qui est de l'indice journalier, la veille de fête voit son indice diminuer de moitié par rapport à 2000.

TRANSPORTS COLLECTIFS

Dans les transports collectifs urbains, l'année 2001 a été l'année de la mise en service de deux lignes TEOR. 2001 voit aussi une baisse importante du nombre de voyage par rapport à l'année 2000 (-10%).

En ce qui concerne le transport ferroviaire, le nombre total de voyageur sur l'agglomération de Rouen est en baisse de 4,9% pour les TER et voit une hausse de 13% sur les trains grandes lignes par rapport à 1999.

SOMMAIRE

1 - LE RECENSEMENT DES TRAFICS	p. 6
2 - ÉVOLUTIONS 2000-2001 ET ANNÉES ANTERIEURES	p. 16
3 - LA SECURITE ROUTIERE	p. 18
4 - LES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS	p. 24
5 - LE STATIONNEMENT DANS LE CENTRE VILLE	p. 26
6 - AEROPORT ROUEN - VALLEE DE SEINE	p. 28
7 - TRANSPORTS FERROVIAIRES	p. 30
8 - NOUVELLES BREVES - FAITS MARQUANTS	p. 31

1 - LE RECENSEMENT DES TRAFICS

LES POSTES ET TYPES DE MESURES

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

- 12 postes permanents équipés de boucles magnétiques, correspondant aux principales pénétrantes et aux 5 ponts sur la Seine - 5 de ces postes recensant séparément les poids lourds.
- 81 postes secondaires (dont 31 équipés de boucles) pour des mesures de trafics sur 2 fois une semaine tous les 2 ans ; 8 d'entre eux étant équipés pour recenser séparément les poids lourds. Les résultats sur ces postes sont redressés en moyennes annuelles à partir des données des postes permanents situés sur les ponts.

Un tel ensemble de points et de mesures ne peut rester totalement figé dans le temps, le groupe de pilotage envisage donc de réfléchir à des évolutions ponctuelles en lien avec l'évolution du réseau.

● 3 mesures communes à tous les postes

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

LES INDICATEURS GLOBAUX

Sur la base des comptages permanents sur les cinq ponts (points de passages obligés), on observe :

• Fluctuations annuelles

De 2000 à 2001, les trafics 2 sens au niveau des franchissements de la Seine sont toujours en croissance, ils ont augmenté de 1,8 % pour le MJA et de 2,7 % pour le MJOSA.

• Fluctuations mensuelles

Par rapport aux années antérieures, on assiste à un nivellement des mois les plus circulés, seul le mois de Juin fait désormais figure d'exception.

Les indices calculés sur les semaines actives confirment ce phénomène de nivellement.

• Fluctuations journalières

Les fluctuations journalières ne sont sensibles que pour le vendredi, où le trafic est plus important, et le samedi et le dimanche où les trafics sont nettement plus faibles. Cette situation est invariante par rapport aux années précédentes.

• Fluctuations horaires

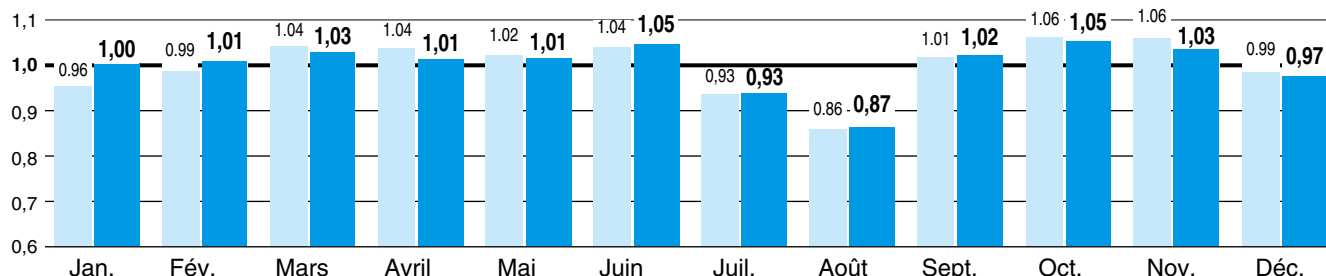
2001 confirme les résultats des années précédentes, à savoir une pointe du soir qui s'étale sur la période 16^h - 19^h. Un phénomène d'accentuation des pointes du matin et du soir est à souligner et devra être confirmé sur les années ultérieures.

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

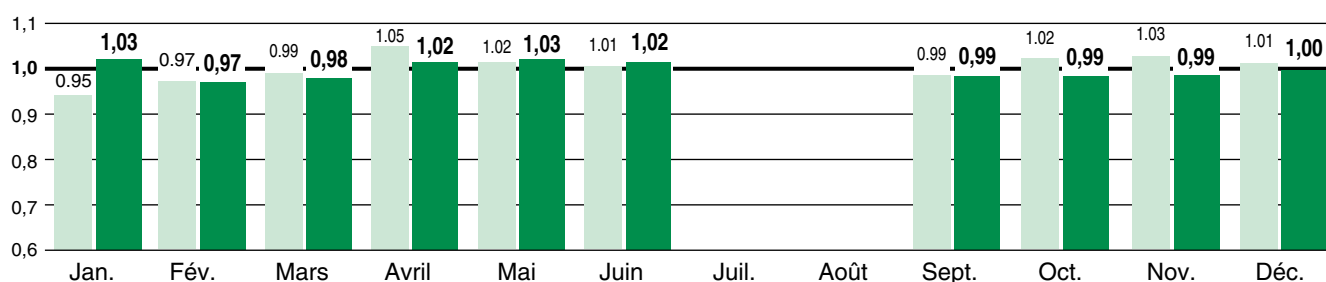
2000 2001



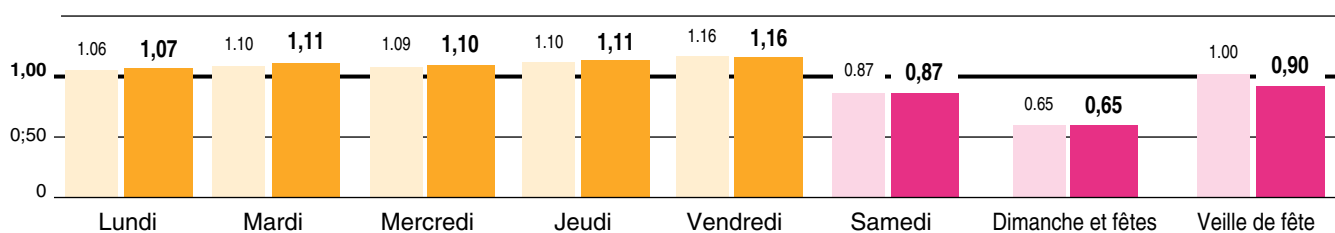
Fluctuations mensuelles - Indice / MJA



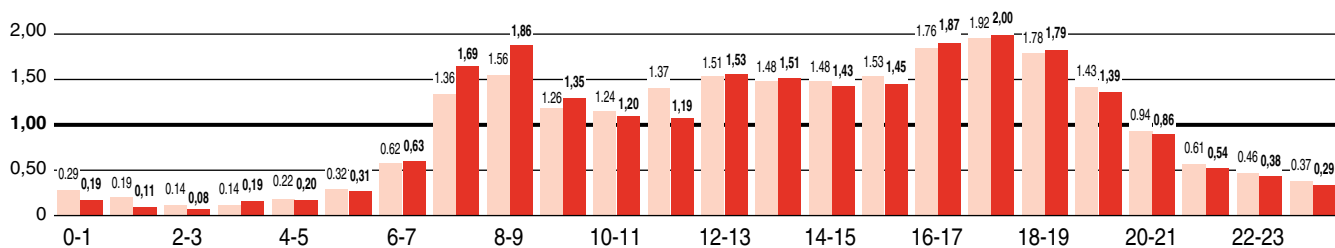
Fluctuations mensuelles - Semaines actives - Indice / MJOSA



Fluctuations journalières - Indice / MJA

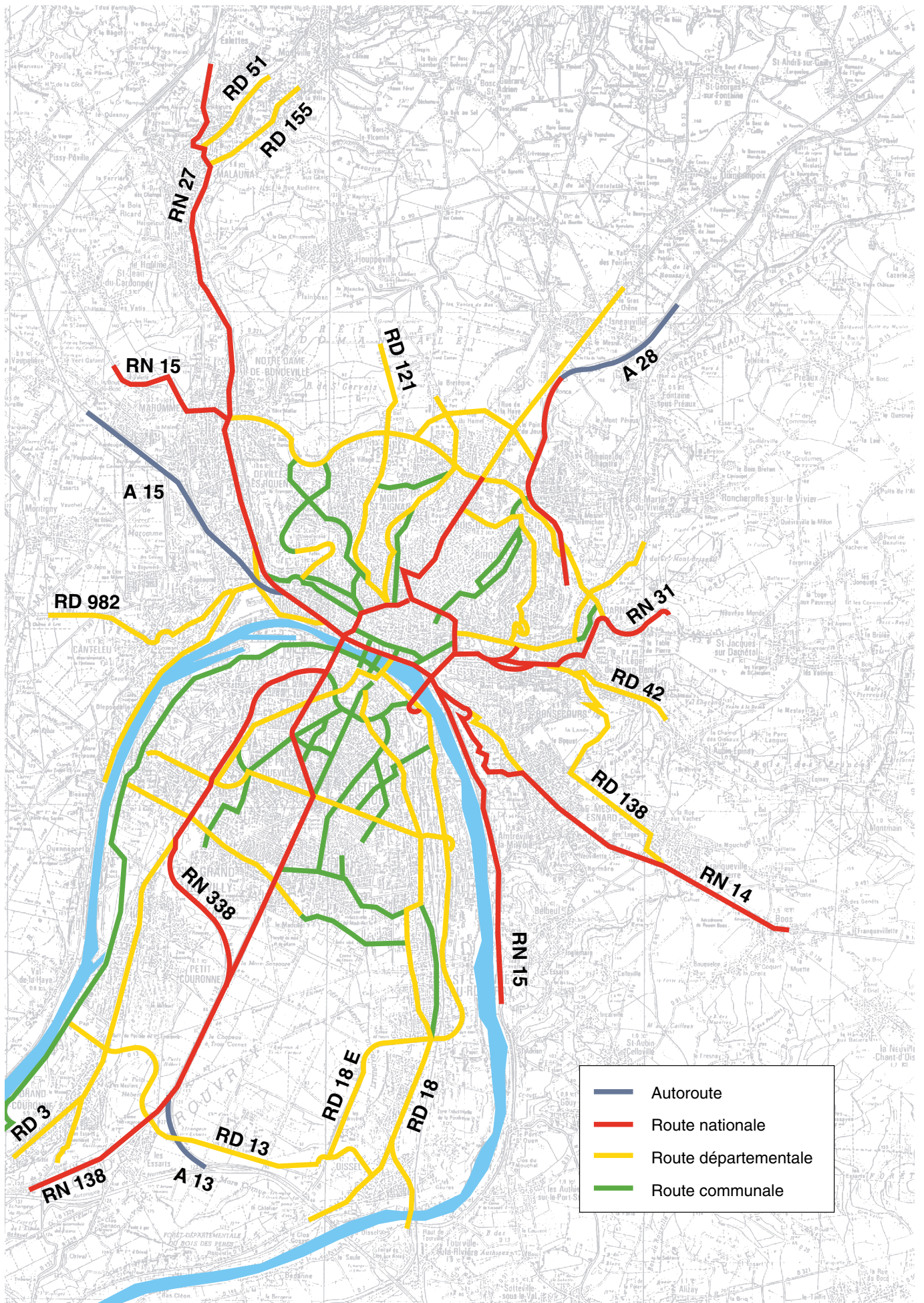


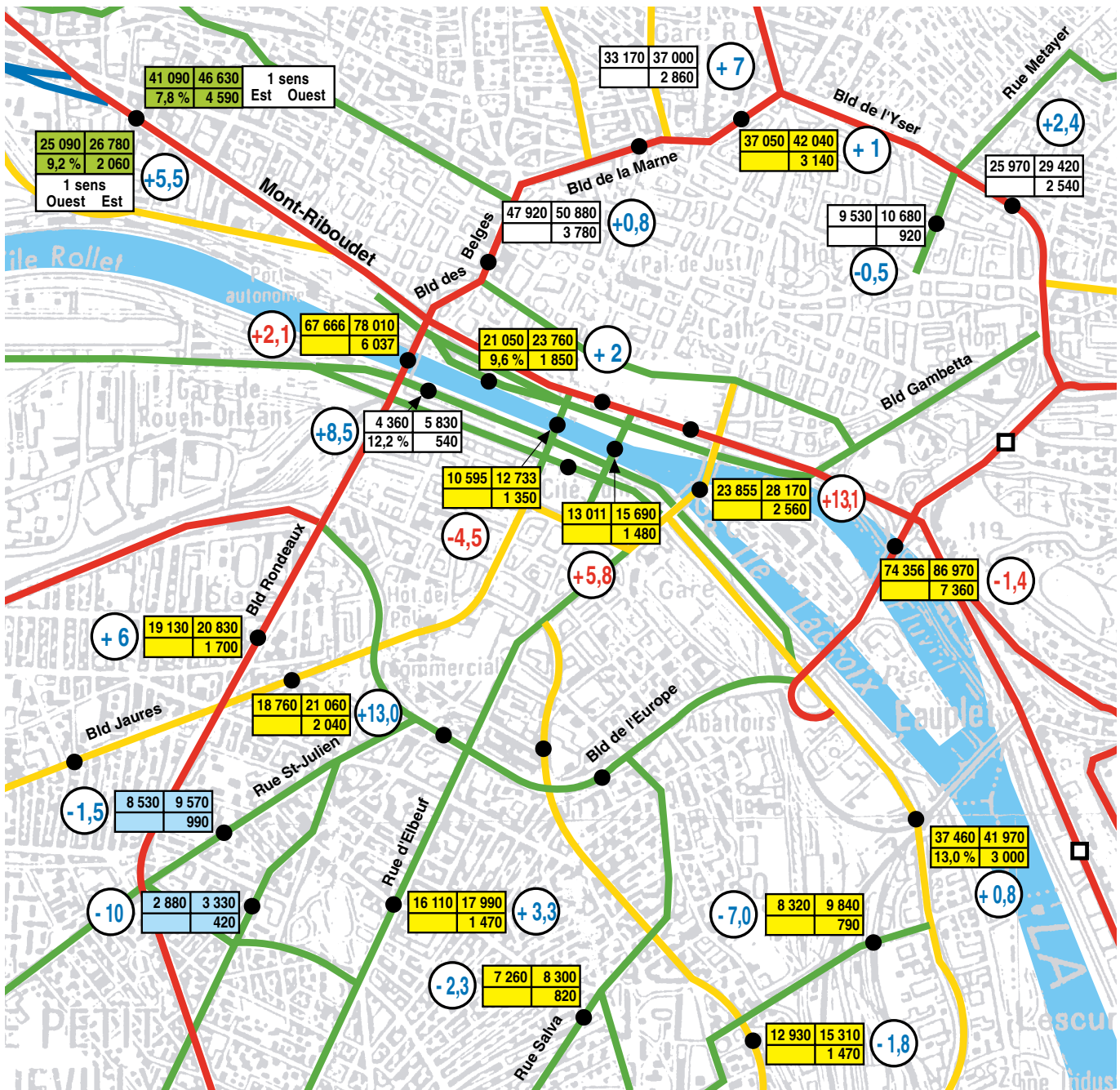
Fluctuations horaires - Indice / MJA



LES DONNÉES PAR POSTE

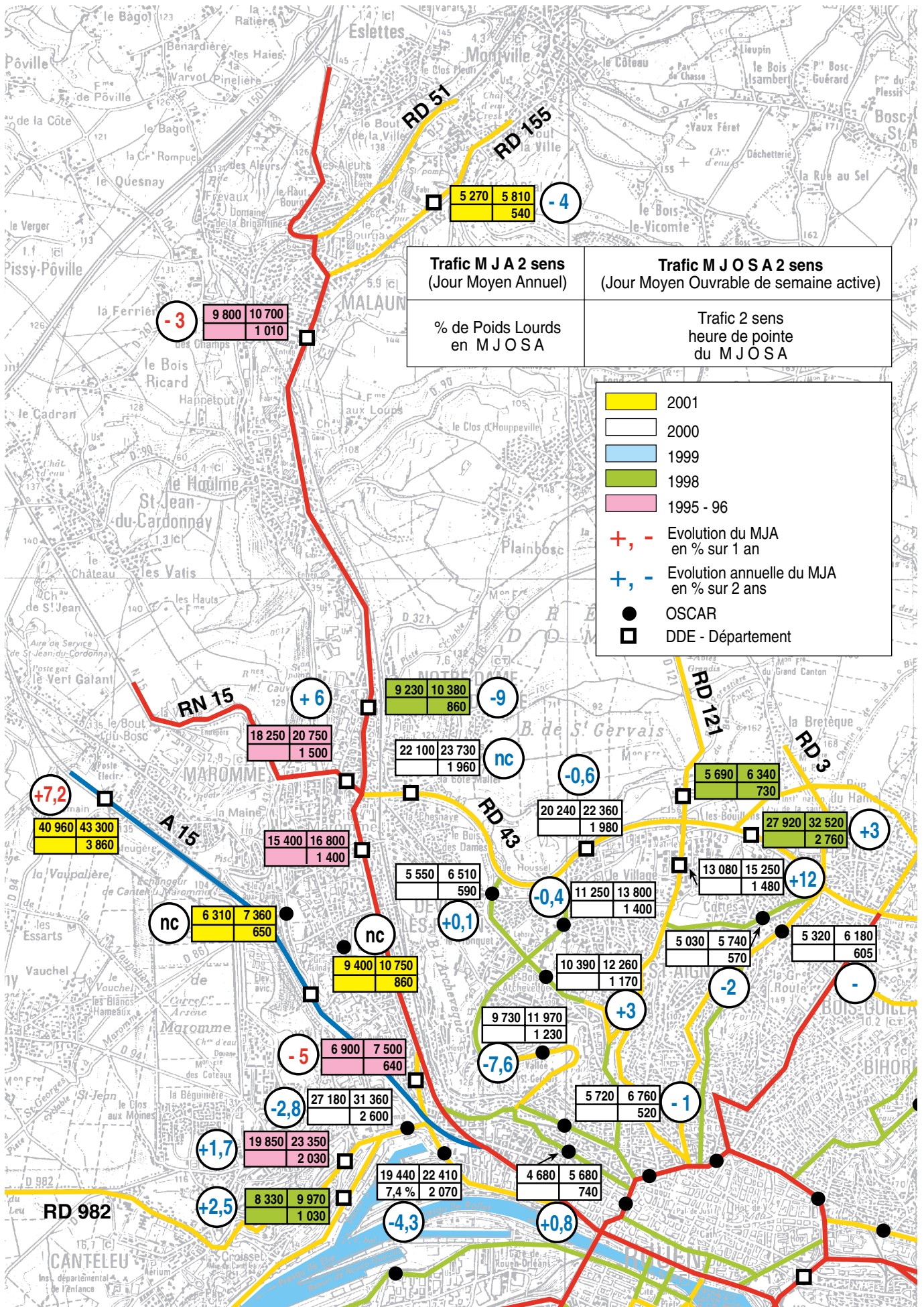
Elles sont visualisées sur les plans ci-après (pages 9 à 13).

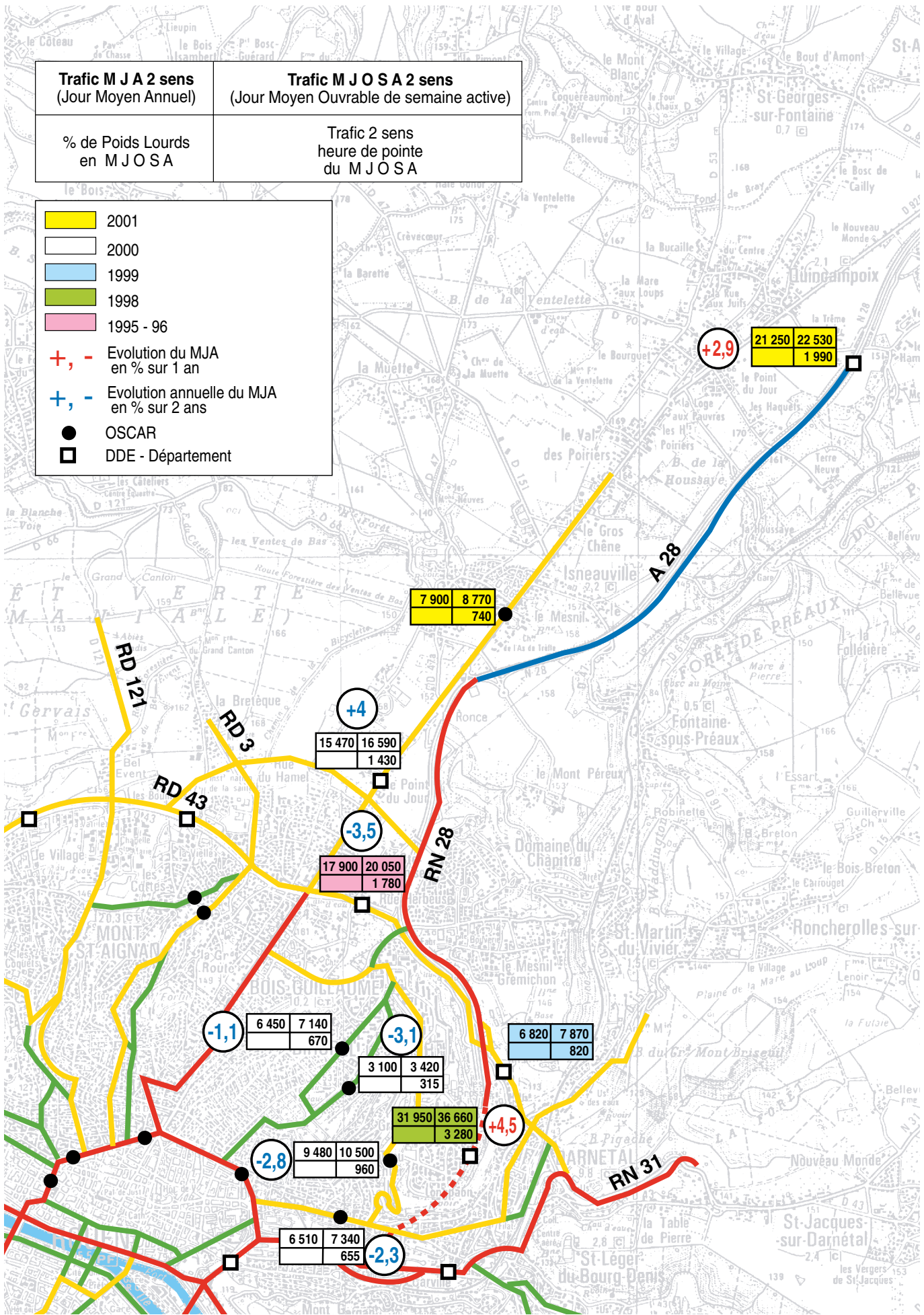




Trafic M J A 2 sens (Jour Moyen Annuel)	Trafic M J O S A 2 sens (Jour Moyen Ouvrable de semaine active)
% de Poids Lourds en M J O S A	Trafic 2 sens heure de pointe du M J O S A

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





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

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

+2,9	21 250	22 530
	1 990	

7 900	8 770
740	

+4	15 470	16 590
	1 430	

-3,5	17 900	20 050
	1 780	

-1,1	6 450	7 140
	670	

-3,1	3 100	3 420
	315	

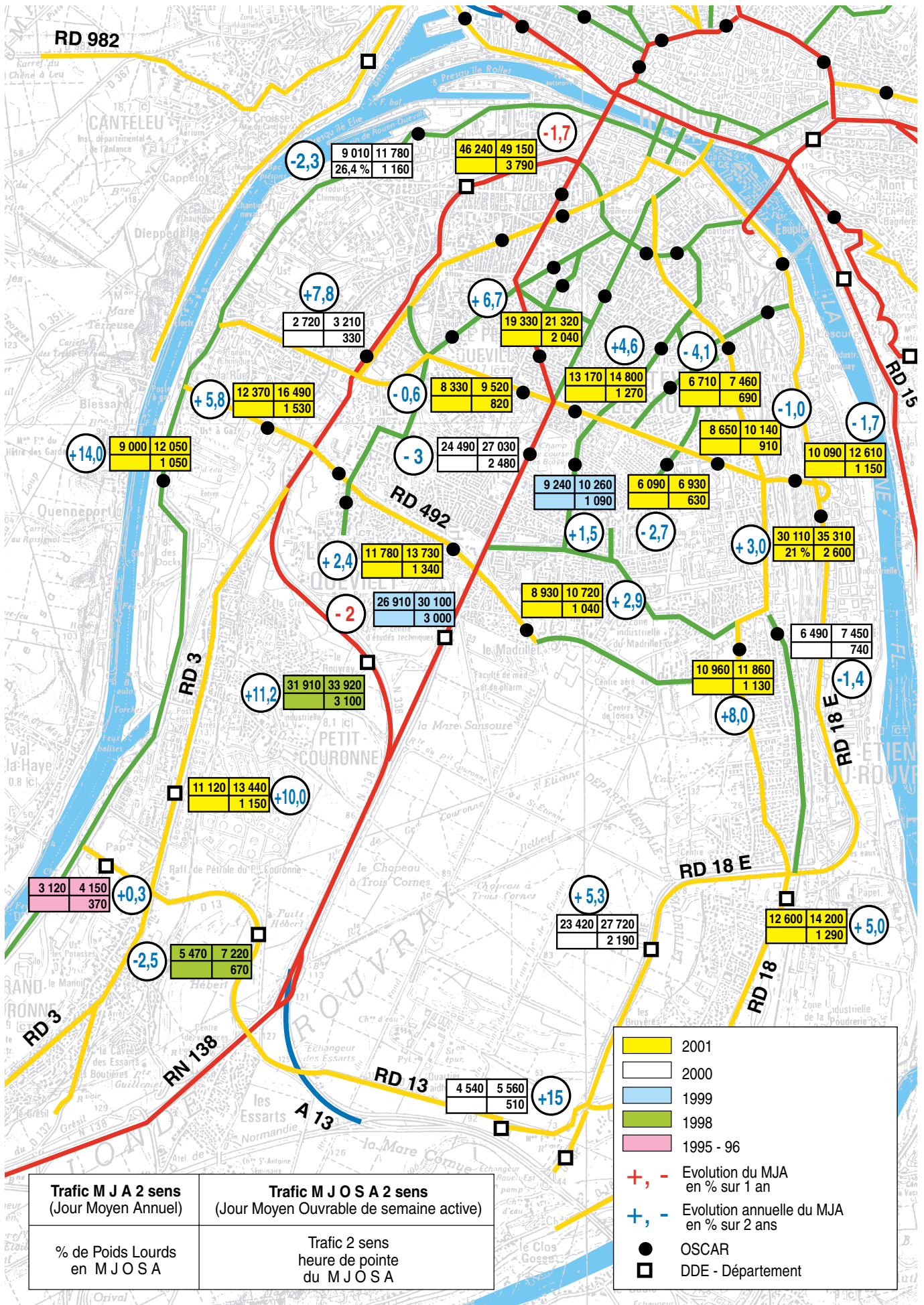
6 820	7 870
820	

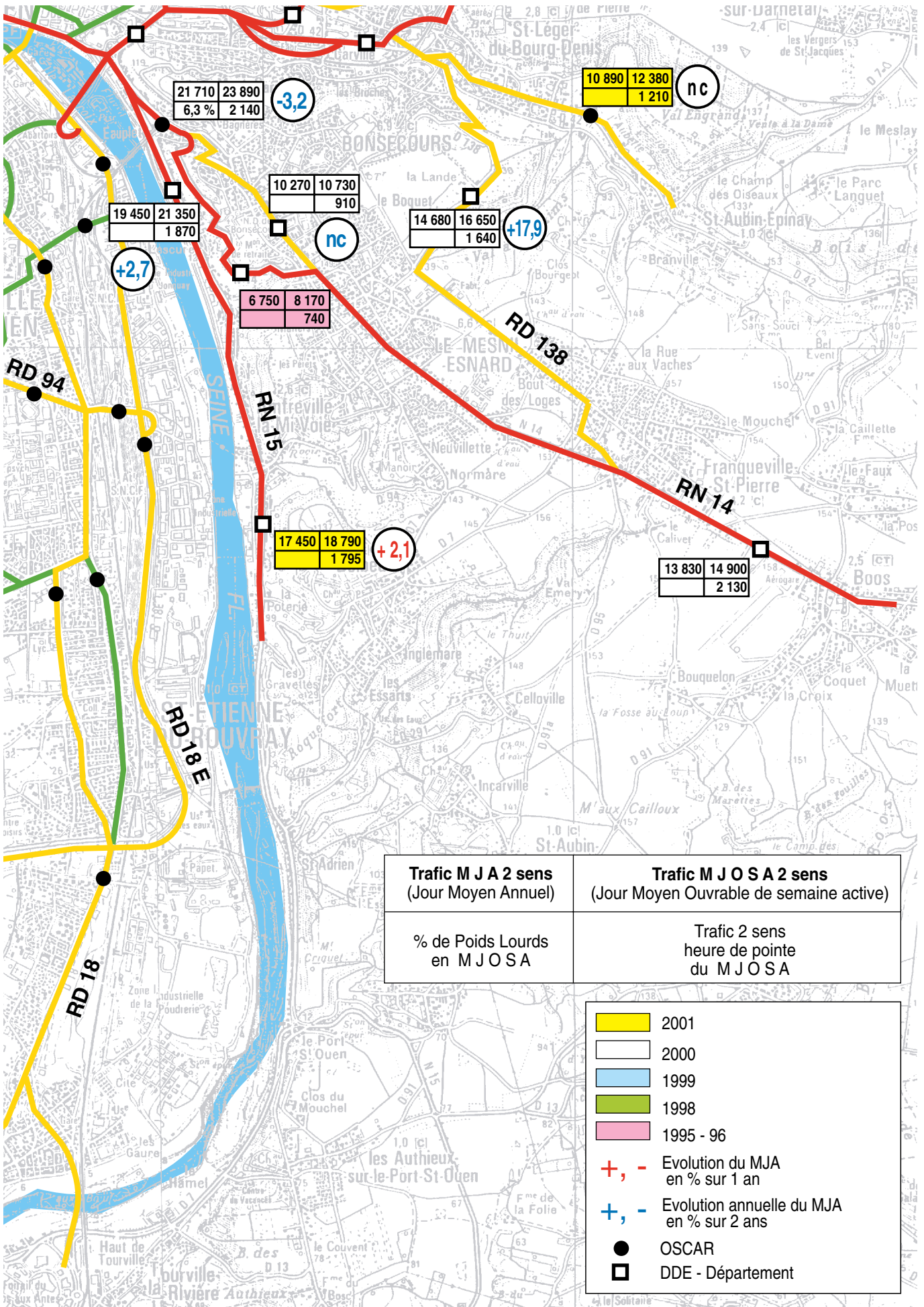
-2,8	9 480	10 500
	960	

+4,5	31 950	36 660
	3 280	

6 510	7 340
655	

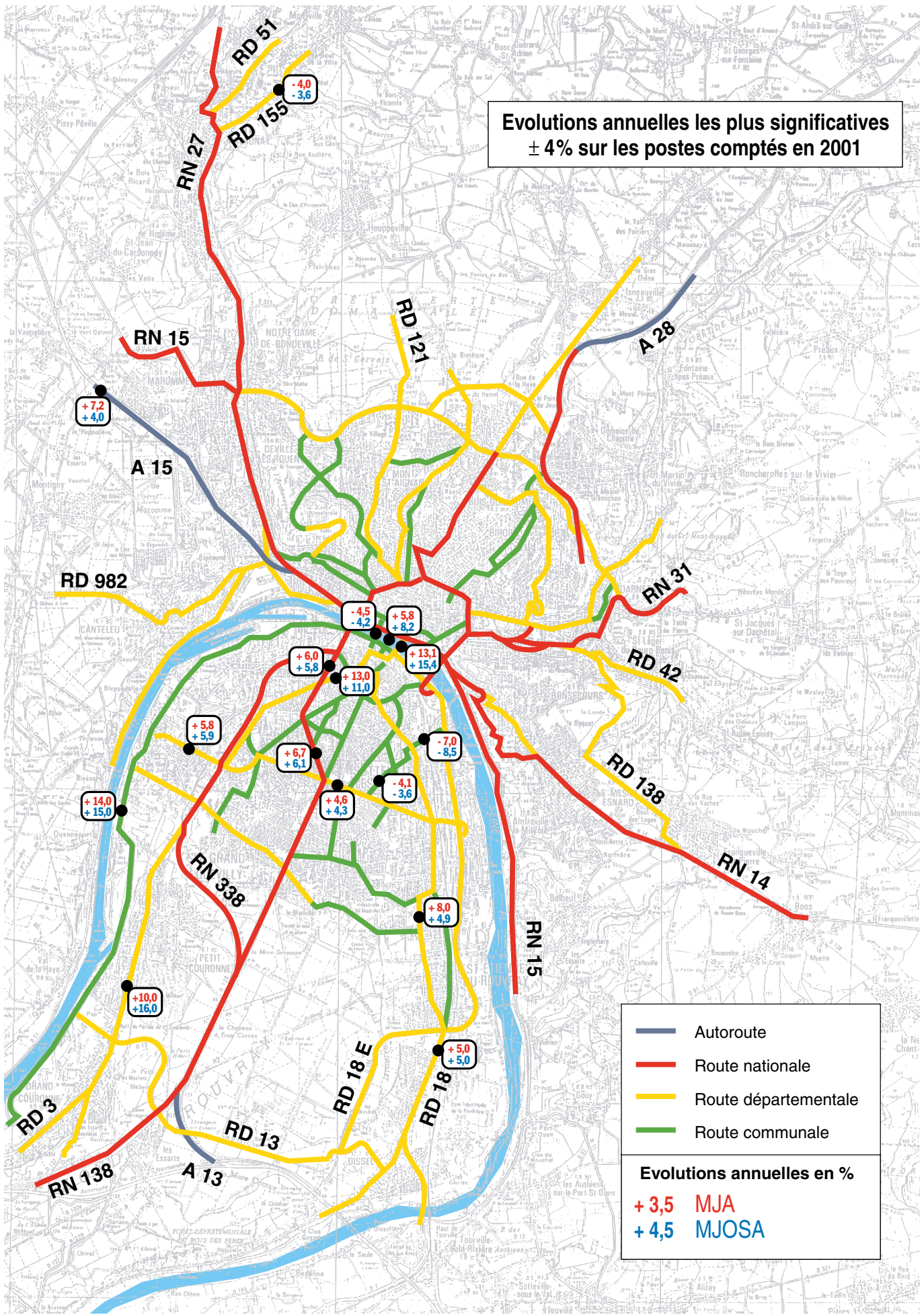
-2,3		
--	--	--





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

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



2 - ÉVOLUTIONS 2000-2001 ET ANNÉES ANTÉRIEURES

2.1. LES ÉVOLUTIONS PAR RAPPORT À L'ANNÉE 2000

2.1.1 . Les évolutions en franchissement de la Seine

Comme il a été dit précédemment le trafic est toujours à la hausse sur l'ensemble des cinq ponts urbains (+ 1,8 % pour le MJA, + 2,7 % pour le MJOSA).

Le détail par pont figure dans le tableau ci-dessous :

Sur les ponts	2000		2001		Variation 2000 / 2001	
	MJA	MJOSA	MJA	MJOSA	MJA	MJOSA
Mathilde	75 400	88 040	74 356	86 970	- 1,4 %	- 1,2 %
Corneille	21 100	24 420	23 855	28 170	+13,1 %	+15,4 %
Boïeldieu	12 300	14 500	13 011	15 690	+ 5,8 %	+ 8,2 %
Jeanne-d'Arc	11 100	13 290	10 595	12 733	- 4,5 %	- 4,2 %
Guillaume-le-Conquérant	66 300	75 460	67 666	78 010	+ 2,1 %	+ 3,4 %
TOTAL	186 200	215 710	189 483	221 573	+ 1,8 %	+ 2,7 %

On assiste donc à une baisse sensible des trafics sur le pont Mathilde due de toute évidence aux restrictions de circulation pour travaux qui se sont étalées durant toute l'année 2001 sur cet ouvrage.

Les difficultés de circulation sur le pont Mathilde se traduisent par un accroissement considérable du trafic sur les ponts Corneille (13 %) et Boïeldieu (6 %).

Le pont Jeanne d'Arc enregistre quant à lui une baisse de trafic de 4,5 % difficilement explicable. Le pont Guillaume le Conquérant voit son trafic croître sensiblement comme la moyenne de l'ensemble.

D'une façon générale les remarques ci-dessus faites sur le MJA sont relativement amplifiées sur la moyenne les jours ouvrables de semaine active.

Malgré ces divers transferts les deux ponts extrêmes assurent toujours leurs fonctions d'évitement du centre ville puisque comme en 2000 ils continuent d'assurer les trois quarts des franchissements quotidiens de la Seine.

2.1.2. Les évolutions par secteurs géographiques

Les comptages 2001 portent pour l'essentiel sur la rive gauche de la Seine. Il convient de noter les fortes augmentations de trafic enregistrées sur le secteur Est de la rive gauche.

Avenue de Caen	+ 13 %
Avenue Jean Rondeaux	+ 6 %
Boulevard du 11 Novembre	+ 7 %
RD 3	+ 10 %
Boulevard de Stalingrad	+ 14 %

Sur Sotteville on enregistre une forte diminution de trafic sur :

L'avenue Jean Jaurès	- 4 %
Pont d'Eauplet	- 7 %

Rive droite, il convient de noter un accroissement de circulation sur A.15 de + 7 %.

2.2. LA CROISSANCE DU TRAFIC SUR LES PONTS DEPUIS 1995

Cette analyse a été menée sur la base des évolutions de trafics observées sur les périodes 1995-2000. Les résultats doivent être utilisés et interprétés avec précaution dans la mesure où différents facteurs en limitent la représentativité ou ne peuvent être prise en compte :

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

Ceci étant dit, cette analyse demeure intéressante au niveau de la photographie des évolutions de trafics observées dans l'agglomération rouennaise.

Sur les ponts	1995		2001		Evolution 1995 / 2001	
	MJA	MJOSA	MJA	MJOSA	MJA	MJOSA
Mathilde	68 400	80 400	74 400	87 000	+ 8,8 %	+ 8,2 %
Corneille	25 600	30 300	23 900	28 200	- 6,6 %	- 6,9 %
Boïeldieu	12 900	15 300	13 000	15 700	+ 0,8 %	+ 2,6 %
Jeanne-d'Arc	10 800	13 200	10 600	12 700	- 1,9 %	- 3,8 %
Guillaume-le-Conquérant	60 000	69 400	67 700	78 000	+12,8 %	+12,4 %
TOTAL	177 700	208 600	189 600	221 600	+ 6,7 %	+ 6,2 %

En six ans, le trafic global au franchissement de la Seine est donc de 6,7 % soit annuellement de 1,2 % en MJA et 1 % en MJOSA.

Il est remarquable de constater que cette augmentation de trafic ne porte que sur les deux ponts extrêmes (Mathilde et Guillaume-le-Conquérant). De 1995 à 2000, le trafic sur les trois ponts les plus urbains baisse de près de 2 000 véhicules jours.

3 - LA SECURITE ROUTIERE

Les éléments présentés sont issus de l'exploitation :

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

QUELQUES DÉFINITIONS

● Accident corporel

Accident ayant occasionné au moins une victime sur une voie ouverte à la circulation publique et impliquant au moins un véhicule.

● Accident grave

Accident ayant occasionné un tué ou un blessé grave.

● Blessé

Victime ayant subi un traumatisme nécessitant un traitement médical (avec ou sans hospitalisation), si ce traitement entraîne six jours d'hospitalisation ou davantage, la blessure est qualifiée de grave.

● Indice de risque

Pondération de l'indice d'accidents sur une période par l'indice de circulation correspondant.

● Tué

Victime décédée sur le coup ou au cours d'une période de six jours après l'accident.

BILAN

Par rapport à 2000, on note sur l'ensemble de l'agglomération une hausse de 11 % du nombre d'accidents corporels. Cette hausse ne se manifeste que pour les blessés, puisque les indicateurs sur les victimes graves sont à la baisse :

- tués (- 24 %),
- accidents graves (- 3 %),

pour leur part, les blessés légers augmentent de 4 %.

Les 33 communes de la Communauté de l'Agglomération secteurs Sécurité Publique et Gendarmerie BILAN 2000					
Accidents 815	Tués 16	Blessés Graves 50	Blessés Légers 998	Accidents Graves 56	Proportion d'accidents Graves 6,9 %

Les 23 communes de la Communauté de l'Agglomération secteur Police Ces 23 communes représentent par rapport à l'ensemble de la Communauté de l'Agglomération					
Accidents 97,9 %	Tués 81,3 %	Blessés Graves 90,0 %	Blessés Légers 97,0 %	Accidents Graves 91,1 %	Proportion d'accidents Graves 97,1 %
798	13	45	968	51	6,4 %

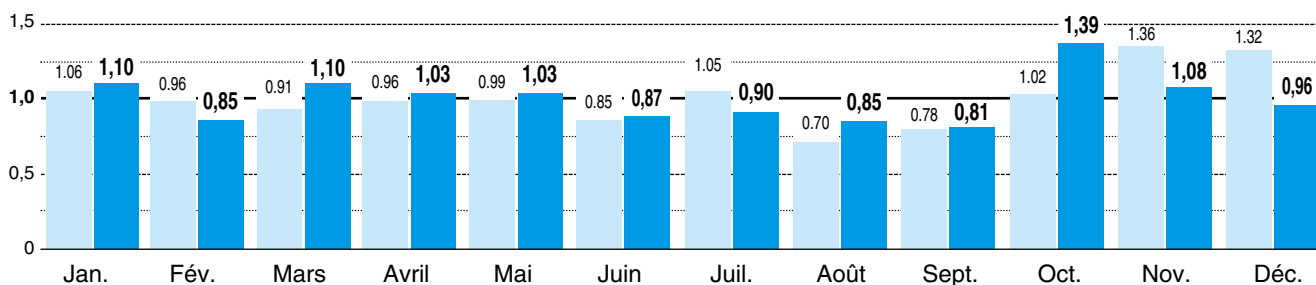
QUAND

INDICES DE RISQUE

2000 2001

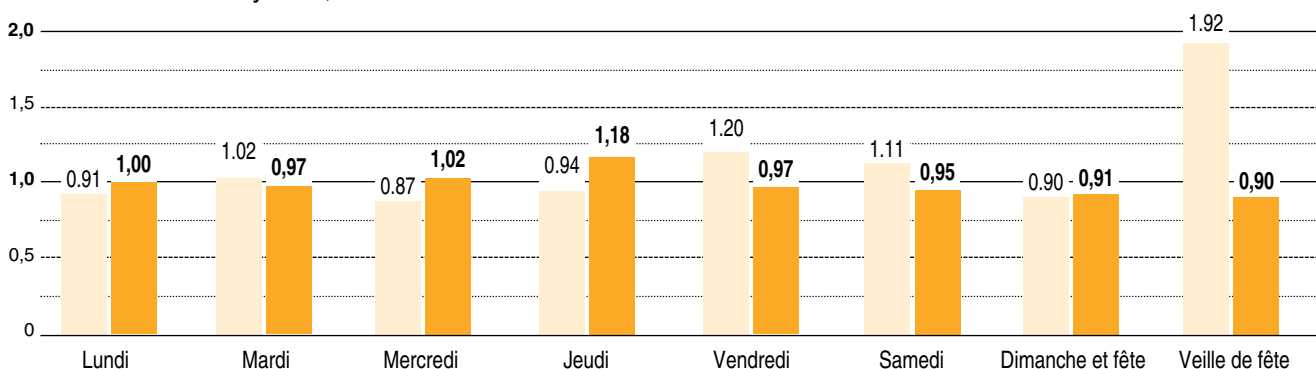
● Selon le mois

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



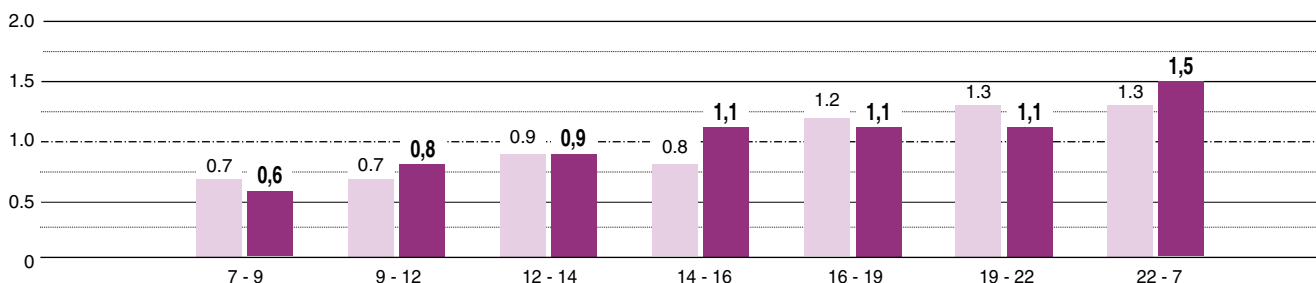
● Selon le jour

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



● Selon l'heure

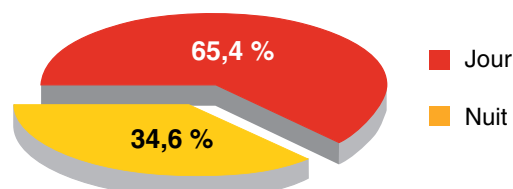
L'indice de risque demeure plus important en soirée et sur la période 22^h-7^h, pour laquelle la proportion d'accidents graves est de 12,9 %.



REPARTITION Jour/nuite

35 % des accidents ont lieu de nuit, et 9,6 % d'entre eux sont des accidents graves (5,3 % pour les accidents de jour).

Répartition du nombre d'accidents



QUI

REPARTITION DES VICTIMES PAR CATEGORIE D'USAGERS ET PAR CLASSE D'AGES

Par rapport à 2000, on constate :

- une légère augmentation de 4 % des victimes* (rappelons que cette augmentation ne porte pour l'essentiel que sur les blessés légers). La baisse des victimes piétons constatée en 2000 ne se confirme pas.

Au niveau des impliqués (victimes ou non), on observe un poids de 70 % pour les hommes.

Le tableau ci-dessous qui ventile les victimes par tranche d'âge, ne fait que confirmer la tendance nationale. Sur le total des impliqués, on note une large sur-représentation des victimes de 14 à 44 ans, alors que les jeunes enfants (0 - 13 ans) et les usagers de 45 ans et plus sont sous-représentés en tant que victimes.

En ce qui concerne les impliqués piétons, on note une sur-représentation des classes d'âge (0 - 14 ans), ainsi qu'une légère sur-représentation des 65 ans et plus.

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

Quatre victimes ne figurent pas dans ce tableau, leur âge n'étant pas renseigné

% pop totale	Total 100,0 %		0 - 13 ans 16,4 %	14 - 17 ans 5,6%	18 - 24 ans 11,4%	25 - 44 ans 29,6%	45 - 64 ans 21,8%	> 60 ans 15,2 %
Total	1 062 100,0 %	➡	87 8,2 %	126 11,9 %	268 25,2 %	347 32,7 %	161 15,2 %	73 6,9 %
Piétons	156	➡	29 %	10 %	13 %	13 %	22 %	13 %
2 roues	222	➡	5 %	39 %	32 %	12 %	9 %	2 %
Motos	131	➡	0 %	7 %	28 %	57 %	4 %	0 %
V.L.	533	➡	6 %	3 %	26 %	40 %	17 %	9 %
P.L.	15	➡	0 %	0 %	7 %	67 %	27 %	0 %
Autres	5	➡	0 %	5 %	0 %	40 %	40 %	5 %

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

Quatre victimes ne figurent pas dans ce tableau, leur âge n'étant pas renseigné

	Total		Piétons	2 roues	Motos	V.L.	P.L.	Autres
Total	1 062 100,0 %	➡	156 14,7 %	222 20,9 %	131 12,3 %	533 50,2 %	15 1,4 %	5 0,5 %
0 - 13 ans	87	➡	52 %	14 %	0 %	34 %	0 %	0 %
14 - 17 ans	126	➡	12 %	70 %	7 %	11 %	0 %	0 %
18 - 24 ans	268	➡	7 %	26 %	14 %	62 %	0 %	0 %
25 - 44 ans	347	➡	6 %	6 %	22 %	61 %	3 %	0 %
45 - 64 ans	161	➡	21 %	10 %	6 %	57 %	2 %	1 %
> 60 ans	73	➡	29 %	7 %	0 %	63 %	0 %	1 %

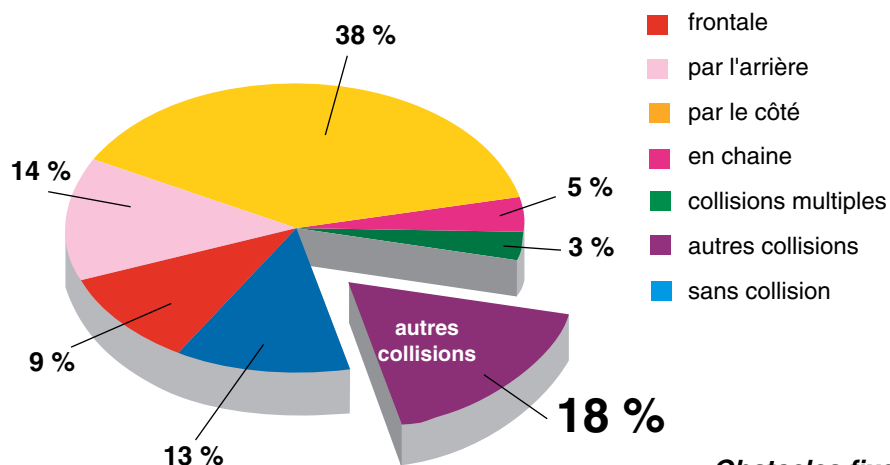
Répartition des tués par catégorie d'usagers et par classe d'âges (en nombre)

	Total		0 - 13 ans	14 - 17 ans	18 - 24 ans	25 - 44 ans	45 - 64 ans	> 60 ans
Total	16	➡	0	2	4	5	3	2
Piétons	1	➡	0	0	0	1	0	0
2 roues	4	➡	0	1	1	0	2	0
Motos	2	➡	0	0	0	2	0	0
V.L.	9	➡	0	1	3	2	1	2
P.L.	0	➡	0	0	0	0	0	0
Autres	0	➡	0	0	0	0	0	0

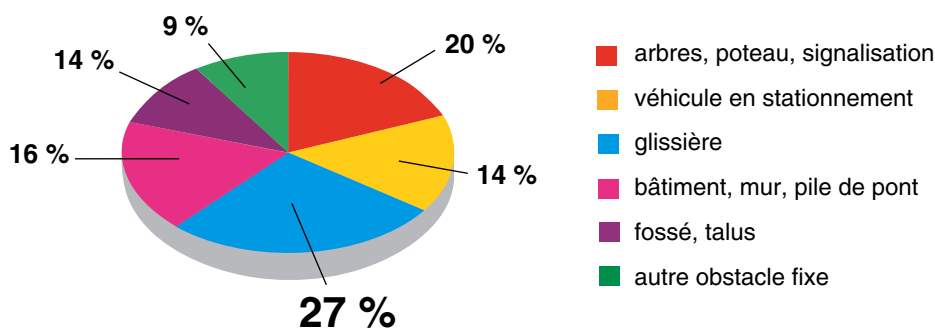
(*) Une victime est un tué, un blessé grave ou un blessé léger.

COMMENT

Types de collision



Obstacles fixes heurtés



Types de conflits

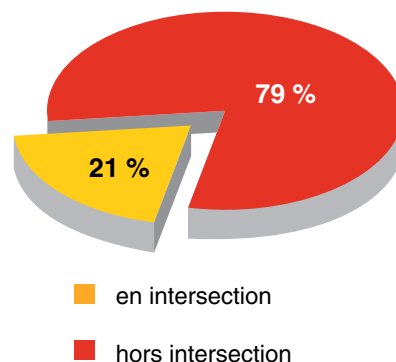
- 88,0 % des accidents impliquent un usager de la voiture, avec principalement une voiture (35 % des cas) ou un 2 roues léger (20,0 % des cas), un piéton (16,0 % des cas) ou seul (24,0 % des cas) ;
- 22,0 % des accidents concernent un 2 roues léger, dont 75,0 % impliquent une voiture ;
- 18,0 % des accidents concernent un piéton, 89,0 % d'entre eux ont lieu avec une voiture ;
- 14,0 % des accidents concernent une moto, avec principalement un conflit avec une voiture (84,0 % des cas) ou seul (10,0 % des cas).

où

Le poids des accidents en intersection est quasiment stable : **21 % en 2001.**

La gravité des accidents est quasiment égale dans les deux cas : **7 % en intersection contre 6,7 % hors intersection.**

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



Répartition par commune

On observe des augmentations significatives dans cinq communes : Grand-Couronne, Oissel, Petit-Couronne, Sotteville-les-Rouen et Rouen.

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

BILAN 2001 PAR COMMUNE

COMMUNES	Population (rec. 99)	Accidents		Tués	Blessés	
		total	graves		graves	légers
AMFREVILLE LA MIVOIE	2 869	3	1	1	1	5
BELBEUF	2 032	6	1	0	1	8
BIHOREL	9 057	10	0	0	0	11
BOIS-GUILLAUME	11 968	22	4	1	3	20
BONSECOURS	6 853	13	0	0	0	16
LA BOUILLE	791	2	0	0	0	2
CANTELEU	15 430	27	2	0	4	30
DARNETAL	9 225	10	1	1	0	10
DEVILLE-LES-ROUEN	10 441	18	0	0	0	25
FONTAINE-SOUS-PREAUX	464	0	0	0	0	0
FRANQUEVILLE SAINT-PIERRE	5 099	5	1	0	2	5
GRAND-COURONNE	9 442	36	2	1	1	58
GRAND-QUEVILLY	26 679	36	5	2	3	45
LE HOULME	4 397	9	0	0	0	11
HOUPEVILLE	2 405	7	2	3	1	8
ISNEAUVILLE	2 324	2	0	0	0	3
MALAUNAY	6 022	5	1	1	0	6
MAROMME	12 411	26	2	0	3	24
LE MESNIL-ESNARD	6 486	12	0	0	0	16
MONT-SAINT-AIGNAN	21 265	21	0	0	0	28
MOULINEAUX	890	4	0	0	0	4
NOTRE-DAME DE BONDEVILLE	7 652	11	1	0	1	12
OISSEL	11 053	23	1	1	0	32
PETIT-COURONNE	8 621	22	3	2	3	29
PETIT-QUEVILLY	22 332	32	2	0	2	43
ROUEN	106 592	325	18	2	16	390
SOTTEVILLE-LES-ROUEN	29 553	72	5	1	5	92
ST-AUBIN EPINAY	949	0	0	0	0	0
ST-ETIENNE-DU-ROUVRAY	29 092	44	3	0	3	54
ST-JACQUES SUR DARNETAL	2 492	6	0	0	0	6
ST-LEGER DU BOURG-DENIS	3 124	5	0	0	0	5
ST-MARTIN DU VIVIER	1 484	1	1	0	1	0
VAL DE LA HAYE	789	0	0	0	0	0

 Commune du Secteur Gendarmerie
Fichier BAAC "370 c"

 Commune du Secteur Sécurité Publique
Fichier accidents "AURORE"

ZONES ACCIDENTOGENES EN 2001

Comme déjà évoqué, les problèmes de localisation des accidents ne nous permettent pas d'établir les tableaux des zones accidentogènes (sections et intersections).

4 - LES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS

LES RESULTATS GLOBAUX

Il est à noter qu'au début de l'année 2001, deux lignes TEOR ont été mises en service. Pour ce est des résultats globaux, l'année 2001 voit une baisse importante du nombre de voyage par rapport à l'année 2000 (-10%).

L'offre kilométrique annuelle a été de 12,173 millions de kilomètres en 2001 ce qui correspond à une stagnation par rapport à 2000.

Pour la fréquentation, la tendance est à la baisse avec un nombre de voyage total de 34,436 millions soit une baisse conséquente par rapport à 2000, année qui enregistrait 38,331 millions de voyages. Le nombre de déplacement passe, quant à lui, à 28,082 millions contre un peu plus de 31 millions en 2000.

Le métro seul enregistre un nombre de kilomètre parcouru de 1,4 millions et un nombre de voyage effectué de 13,820 millions ce qui correspond à une baisse significative. Le taux de remplissage V/K tombe à 9,87 (forte baisse par rapport à 2000 où le taux de remplissage était de 10,97).

L'année 2001 a été l'année de la mise en service de deux lignes TEOR. La fréquentation du réseau TEOR pour cette période de mise au point (année 2001 incomplète pour ces lignes car la mise en service a eu lieu le 12 février 2001) a été de 2,992 millions de voyages pour 969 429 kilomètres parcourus.

INFRASTRUCTURES, REALISATIONS ET PERSPECTIVES

Deux lignes sur trois au total de TEOR ont été mise en service le 12 février 2001 :

- La ligne T2 entre Notre-Dame-de-Bondeville et le CHU
- La ligne T3 entre Canteleu et le Théâtre des Arts

À terme, la ligne T2 sera prolongée jusque Darnétal et la ligne T3, quant à elle, sera prolongée jusqu'au CHU Charles Nicolle puis vers les plateaux est.

La troisième ligne TEOR (T1) va relier directement le CHU de Rouen à Mont-Saint-Aignan. Ultérieurement, elle sera prolongée vers les Hauts de Rouen.

Avec près de 26 km de lignes, le réseau TEOR desservira à terme plus de 150 000 habitants et de nombreux pôles d'activités (préfecture, CHU, Conseil Général...).

La liaison Rapide Sud Ouest (LISOR) avec un trajet de 7,3 km reliant Grand Quevilly à la Bouille desservira potentiellement près de 50 000 habitants. Le terminus Georges Braque deviendra un véritable pôle d'échanges en faisant la liaison entre le métro et LISOR. Cette ligne sera mise en service en 2002.

5 - LE STATIONNEMENT DANS LE CENTRE VILLE

En l'absence d'information, nous avons repris les éléments de l'année 2000.

La principale action concernant la gestion du stationnement payant sur voirie dans le centre de Rouen en 2000 a consisté en la création de deux types de zones :

- **Zone ORANGE** : stationnement limité à deux heures,
- **Zone VERTE** : stationnement pour la demi-journée ou la journée.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

• l'Offre

	Zone ORANGE	Zone VERTE
<i>Rive Droite</i>	1 894	1 295
<i>Rive Gauche</i>	553	345
TOTAL	2 447	1 640

• la Tarification

Zone ORANGE	Zone VERTE
stationnement limité à DEUX HEURES	stationnement limité à la DEMI-JOURNÉE ou la JOURNÉE
<ul style="list-style-type: none"> • Payant du Lundi au Samedi de 9^h00 à 13^h00 et de 14^h00 à 19^h00 	<ul style="list-style-type: none"> • Payant du Lundi au Vendredi de 9^h00 à 13^h00 et de 14^h00 à 18^h00
<ul style="list-style-type: none"> • TARIFS 15 mn : 1 F 1 h : 5 F 1h 30 : 10 F 2 h : 15 F 	<ul style="list-style-type: none"> • TARIFS le matin ou l'après-midi : 5 F la journée : 10 F
<ul style="list-style-type: none"> • Gratuit : Dimanche et Jours Fériés 	<ul style="list-style-type: none"> • Gratuit : Samedi, Dimanche et Jours Fériés

Stationnement payant - RIVE DROITE

Zone ORANGE - Courte durée	1 894 places
Zone VERTE - Longue durée	1 295 places



Stationnement payant - RIVE GAUCHE

Zone ORANGE - Courte durée	553 places
Zone VERTE - Longue durée	345 places

6 - AEROPORT ROUEN - VALLEE DE SEINE

● **Types d'avions**

La structure de l'aéroport permet d'accueillir des avions court et moyen courrier entre 20 et 150 places en vols réguliers ou affrétés, en aviation d'affaires.

● **Compagnies**

3 compagnies opèrent en lignes régulières : AIR France – BRIT AIR – AIR LIBERTE .

D'autres petites et grandes compagnies assurent des vols à la demande : PHENIX AVITION – CHAMPAGNES AIRLINES – CHARLAIR – CORPORATE JETS – EUROPE AIR LINES – AIR TAXI CHARTER...

● **Parking**

Parking gratuit de 300 places.

● **Destinations**

32 destinations nationales et internationales sont assurées au départ de l'aéroport de Rouen via Lyon, 1^{er} hub régional d'Air France :

Nationales :

Ajaccio – Bastia – Brest – Biarritz – Bordeaux – Calvi – Clermont-Ferrand – Figari – Limoges – Lyon – Marseille – Mulhouse – Nantes – Nice – Pau – Strasbourg – Toulouse.

Internationales :

Barcelone – Berlin – Bologne – Bruxelles – Casablanca – Düsseldorf – Francfort – Lisbonne – Madrid – Milan malpensa – Munich – Prague – Rome – Stuttgart – Venise – Zurich.

La nouvelle configuration Air France en 2001 a été établie avec 12 rotations hebdomadaires :

- 2 vols allers-retours du lundi au vendredi,
- 1 vol aller et retour le samedi,
- et - 1 vol aller et retour le dimanche.

La ligne sur Figari s'opère en vol direct le samedi d'Avril à Septembre par Air Liberté

Le vol charter sur Prague s'opère en court-séjour en Novembre.

● **Trafics annuels**

- 35 058 passagers dont 1974 sur vols taxis et charters
- Fret : avionné 17 tonnes



AEROPORT ROUEN
VALLEE DE SEINE
www.rouen.aeroport.fr



7 - TRANSPORTS FERROVIAIRES

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

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

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

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



8 - NOUVELLES BREVES - FAITS MARQUANTS

AU NIVEAU DES INFRASTRUCTURES

Entrées d'agglomération

- **Aménagement de la RN.138** au niveau du ZENITH – fin des travaux en 2001.
- **Mise en service de la Sud.III de la bifurcation RN.138 – RN.338** jusqu'à l'échangeur de Brossolette et poursuite des travaux au-delà.

Transports collectifs urbains

- **Inauguration des lignes TEOR** (Transport Est-Ouest Rouennais) T2 et T3.
- **Continuation des travaux pour LISOR** (Ligne Sud-Ouest Rapide) et de T1, la troisième ligne de l'infrastructure TEOR (Transport Est-Ouest Rouennais).

Infrastructures routières

- **Échangeurs F. Roosevelt et Val de Seine**
Les deux échangeurs ont été mis en service le 18 décembre 2001
- **Échangeur de la Vaupalière : liaison A.150 – RD.86**
La mise en service en novembre 2001 de la voie de liaison entre l'autoroute A.150 et la RD.86 complète l'échangeur de la Vaupalière et permet d'améliorer la desserte des communes du plateau ouest, notamment celles de la Vaupalière, de Canteleu et de Maromme.
- **Rocade Sud**
Inscrite au Plan de Déplacements Urbains et au Schéma Directeur de l'Agglomération Rouen-Elbeuf, le projet de la Rocade Sud reliera la voie rapide Sud.III à la RD.18E sur une longueur de 4 km environ.

Cette liaison, prévue à 2 x 2 voies, placée sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil Général comprend quatre échangeurs et deux ouvrages de rétablissement des chemins forestiers.

Les phases de concertation auprès des différents partenaires ont été menées au cours de l'année 2001 pour adapter le projet et permettre de lancer l'enquête publique lors du 1^{er} semestre 2002.

- **Entrée Sud Est**

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

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

Les travaux d'aménagement du carrefour de la CRAM et de rénovation de l'éclairage public ont été approuvés par le Conseil Général et devraient être terminés au cours de l'année 2002.

- **Pont Mathilde**

Le Pont Mathilde est le pont le plus fréquenté de l'agglomération rouennaise. Avec un trafic de plus de 75 000 véhicules par jour, il est régulièrement saturé aux heures de pointes. D'importantes modifications permettront de redonner une capacité supplémentaire à l'ouvrage. Ces travaux commencés depuis l'été 2000 se poursuivront jusqu'à fin 2002.

La bretelle 4 partant de la rive gauche de Rouen pour accéder directement vers la rive droite a été mise en service le 21 Novembre 2001.

Commencés au 18 Octobre 2001, les travaux de réalisation de la bretelle 3 (de la RD.18E en provenance de la Cité vers le pont Mathilde) doit s'achever durant l'été 2002.

- **Le sixième franchissement**

Les travaux de construction du sixième franchissement de la seine à Rouen et des ouvrages nécessaires pour relier l'autoroute A.150 au nord des barrières du Havre à la voie rapide Sud.III à Petit-Quevilly ont été déclarés d'utilité publique par décret publié au journal officiel du 30 septembre 2001.

AU NIVEAU DES RÉFLEXIONS - DES ETUDES LANCÉES

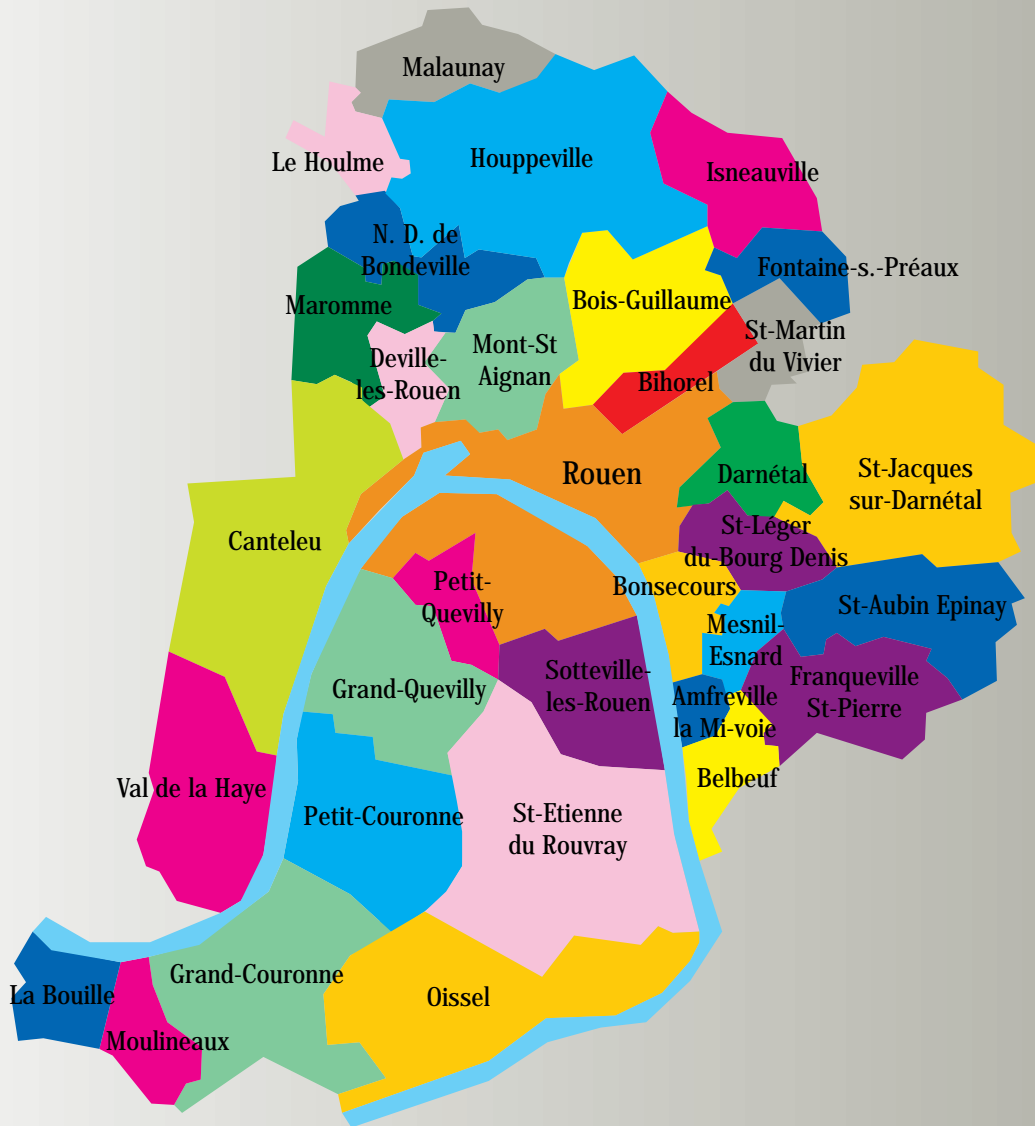
- **Schéma Directeur de l'Agglomération de Rouen-Elbeuf**

Outil d'aménagement, le schéma directeur permet d'organiser l'occupation de l'espace des 66 communes de l'Agglomération Rouen-Elbeuf pour les vingt années à venir. Il a été approuvé en comité syndical le 2 Février 2001, et a pris effet le 21 Avril 2001.

Document d'urbanisme, il détermine les espaces à vocation de développement urbain, les grands équipements d'infrastructure, la localisation des services et activités les plus importantes, les espaces à vocation agricole, la préservation et la valorisation des sites naturels ou urbains.

Notes :

A series of horizontal dashed lines for writing notes.



Direction Départementale
de l'Équipement
de la Seine-Maritime