



OMMeR

Observatoire
des mobilités
de la Métropole
Rouen Normandie

Chiffres clés
2019



Agence d'Urbanisme
de Rouen et des Boucles
de Seine et Eure

Paru pour la première fois en 1995, l'Observatoire de la Sécurité et des Circulations sur l'Agglomération Rouennaise (OSCAR) a connu de nombreuses transformations liées aux évolutions sociétales et législatives en matière de transports publics, d'environnement et d'urbanisme. Outil de « suivi » des circulations dans les années 2000, puis observatoire des déplacements, il devient Observatoire des Mobilités de la Métropole Rouen Normandie (OMMeR) en 2018. Il conserve sa mission d'origine qui consiste à compiler les données de transports de la métropole, tous modes confondus, et à les présenter sous la forme de chiffres clés de l'année précédant sa publication (ici les chiffres de 2019).

Cette édition s'accompagne également de la valorisation des données de l'observatoire via le portail de cartographie interactive du site web de l'Agence d'urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure (AURBSE), permettant la consultation de nombreuses données géographiques et de leurs historiques sur le transport collectif urbain, le vélo, le trafic routier, la sécurité routière et le stationnement (www.aurbse.org/observatoire).

Sommaire

Les transports collectifs urbains	4
Les transports régionaux interurbains.....	10
Le vélo	16
La qualité de l'air.....	24
Les trafics routiers.....	28
La sécurité routière	34
Le stationnement	40
Le transport aérien	49
L'actualité de 2020	51
Lexique	55



Les transports collectifs urbains

LE RÉSEAU ASTUCE

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

TCAR (Transports en Commun de l'Agglomération de Rouen) pour le pôle urbain rouennais ;

TAE (Transports de l'Agglomération d'Elbeuf) pour le pôle urbain elbeuvien ainsi que 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 qui est également une ligne interurbaine régionale ;

Cars Hangars pour les lignes à vocation principalement scolaire sur le secteur Seine-Austreberthe.

L'ensemble des services assurés par ces exploitants sont 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 une communication adaptée en fonction des différentes typologies de clientèle.

Depuis mars 2019, les titres de transport sont disponibles sur 4 supports différents :

- Carte papier avec bande magnétique pour les titres 1 voyage, 10 voyages, 24 heures, groupe, in'Cité et congrès.
- Carte à puce rechargeable pour tous les titres et abonnements à l'exception In'Cité et congrès.
- Les titres SMS 1 voyage et 24 h, disponibles en envoyant V1 ou J1 au 93000. Du fait de leur caractère délocalisé, ces

titres ne sont pas comptabilisés dans les déplacements par lignes.

- Les «M-ticket» sont également disponibles pour les titres : 1 voyage, 10 voyages et découverte 24 heures. À chaque montée dans un véhicule (y compris en correspondance), l'usager flashe le code disponible à chaque entrée pour valider son titre acheté préalablement sur le site ou sur l'application mobile. La durée de validité du titre est de 60 minutes comme les autres titres. Étant affectés à un véhicule, leur comptabilisation est possible par ligne.

Au cours de l'année 2019, le réseau Astuce a évolué à 2 reprises.

Ainsi, le 25 mai 2019, le réseau Astuce s'est développé avec la mise en service du bus à haut niveau de service T4 qui relie, sur 8,5 km d'itinéraire (16 stations), les sites du Boulingrin à Rouen et du Zénith au Grand-Quevilly avec un passage toutes les 8 minutes en heures de pointe. Avec cette nouvelle ligne, quelques mesures ont été prises telles que :

- Le raccourcissement de la ligne F1, dans sa partie sud, en déplaçant le terminus Zénith au Stade Diochon,
- L'élargissement des grilles horaires des principales lignes (Tram, TEOR et Fast) jusqu'à minuit,
- L'augmentation des rotations du Noc-tambus toutes les nuits de 1h30 à 4h30 sauf le dimanche.

En sus d'un renforcement du réseau, cette nouvelle offre a permis d'accueillir dans les meilleures conditions possible les nombreux visiteurs de l'Armada qui s'est tenue du 6 au 16 juin 2019.

À la rentrée scolaire de septembre 2019, les modifications ont été les suivantes :

- Le lancement d'une nouvelle application multimodale My Astuce,
- La réalisation de contrôle de titres de voyage en tenue civile,
- Le prolongement de la ligne F1 de la Plaine de la Ronce à Bois-Guillaume jusqu'au collège Lucie Aubrac d'Isneauville engendrant :
 - > Le déplacement du terminus nord de la ligne 11 d'Isneauville au collège Léonard de Vinci à Bois-Guillaume,
 - > Le remplacement de la Ligne T57 par la ligne L37 à Isneauville avec une fréquence de passage plus élevée afin d'assurer un service de desserte équivalent à la ligne 11,
- La simplification de la ligne 5.
- Le renforcement de ligne 32.
- La fusion des 8 zones FILOR en 5 zones avec l'ajout de 2 points d'échanges supplémentaires (11 au lieu de 9). La réservation doit être faite la veille avant 19 heures. Toutefois, en fonction de la disponibilité, il est désormais possible de s'insérer dans un voyage lors d'une réservation hors délais.

En 2019, le service de transports collectifs urbains a fait l'objet de plusieurs mouvements sociaux :

- Sur le réseau TCAR (Lignes à vocation scolaire et Taxis non concernés) du 24 septembre au 31 décembre, arrêt du service pendant 55 minutes quotidien sur la période de pointe du matin ou du soir ;
- Le 16 décembre (jusqu'à 9 h), blocage complet du dépôt principal de bus de la TCAR ;
- Dans le cadre de mouvements nationaux, les 5 février, 30 mars, 5 - 10 et 17 décembre, le service de transport a été suspendu à 19h30.

Évolution des titres SMS

	2017	2018	2019	Variation 2018/2019
Titres SMS 1 voyage	326 490	699 429	839 298	+20 %
Titres SMS 24h	-	7 712	23 276	-

Source : Métropole Rouen Normandie



Le réseau a également été fortement perturbé par d'autres mouvements tels que :

- Le mouvement des Gilets jaunes tous les samedis jusqu'à l'été,
- Les manifestations contre la réforme des retraites de l'été jusqu'à décembre.

Par ailleurs, le transport scolaire a été interdit par décision préfectorale les 22 et 30 janvier en raison de chutes de neige.

En marge du réseau Astuce, en partenariat avec le GPMR (Grand Port Maritime de Rouen), l'UPR (Union Portuaire Rouennaise), Transdev Rouen et ENGIE, la Métropole Rouen Normandie apporte son soutien au test d'une navette fluviale électro-solaire depuis le 15 juillet. Initialement prévu pour une durée de 4 mois, le test est reconduit jusqu'en juillet 2020. Gratuit pour les piétons et cycles, la tra-

versée s'effectue entre l'embarcadere de l'Espace des Marégraphes en rive droite et le 108 en rive gauche

LE RÉSEAU EXPLOITÉ PAR LA TCAR

Le réseau exploité par la TCAR (Transports en Commun de l'Agglomération de Rouen) se compose de 2 lignes de tramway, 4 lignes de bus à haut niveau de service (BHNS), 24 lignes de bus dont 5 lignes FAST ainsi que 4 lignes de

taxis collectifs. Il dessert un total de 45 communes. Depuis 2018, le nombre de déplacements et voyages sur le réseau TCAR a connu une augmentation (avec respectivement une hausse de 2,8 % et 1,7 %) malgré la survenue de divers mouvements sociaux parfois importants. Si la fréquentation du tramway a connu une progression depuis 2018

(+3,8 %), celles des TEOR (Transport Est Ouest Rouennais) et des bus ont baissé (jusqu'à près de -5 % pour le T2). Parallèlement, l'offre kilométrique du réseau TCAR a très légèrement décru entre 2018 et 2019 (-0,1 %). Le tramway enregistre la plus forte baisse avec -4,9 % (alors que sa fréquentation est en hausse durant la même période).

Fréquentation du réseau

		2014	2018***	2019***	Variation 2014/2019	Variation 2018/2019
Nombre total de DÉPLACEMENTS *		40 318 137	44 396 814	45 364 010	+ 12,5 %	+ 2,8 %
Nombre total de VOYAGES		51 295 071	56 601 751	57 544 478	+ 12,1 %	+ 1,7 %
Taux de correspondances		1,27	1,27	1,27	-	-
Nombre total de voyages TRAMWAY		17 567 618	18 881 519	19 604 503	+ 11,6 %	+ 3,8 %
Nombre total de voyages TEOR	T1	4 901 889	5 095 869	5 049 211	+ 3 %	- 0,9 %
	T2	5 773 934	5 979 683	5 684 254	- 1,6 %	- 4,9 %
	T3	5 095 426	5 129 136	4 916 017	- 3,5 %	- 4,2 %
	T4	-	-	956 823		
	Renfort **	-	1 053 204	1 568 270	-	+ 48,9 %
Nombre total de voyages BUS		17 956 204	20 462 340	19 765 401	+ 10,1 %	- 3,4 %

Source : Métropole Rouen Normandie

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

** Le renfort TEOR correspond à la mise en place de service spécifique lors de grandes manifestations telles que la Foire Saint-Romain.

*** Hors titre SMS



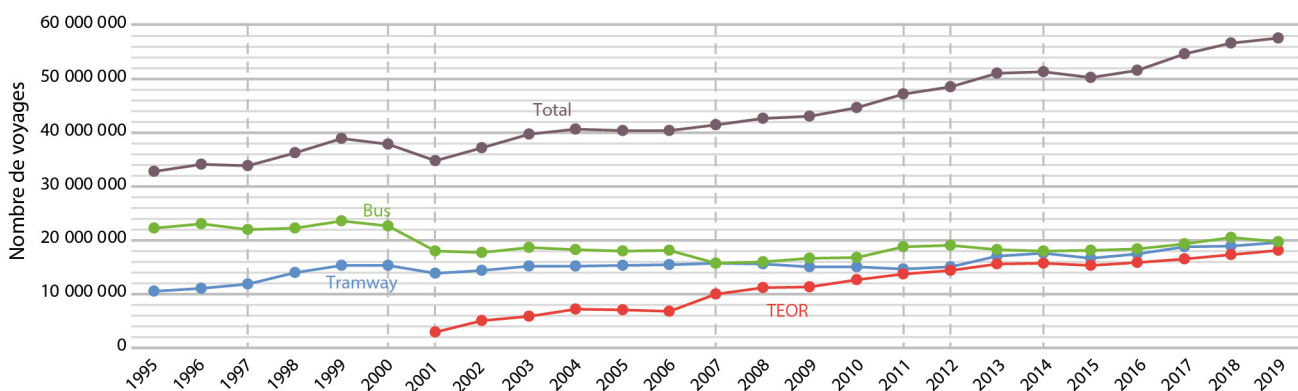
Caractéristiques de l'offre

	Caractéristiques		2014	2018	2019	Variation 2014/2019	Variation 2018/2019
Desserte annuelle (en km)	Offre kilométrique annuelle (tout type de matériel)		13 977 916	14 341 024	14 328 960	+ 2,5 %	- 0,1 %
	Offre kilométrique annuelle	Tramway	1 470 611	1 482 491	1 410 060	- 4,1 %	- 4,9 %
		T1	790 108	770 549	790 882	+ 0,1 %	+ 2,6 %
		T2	1 207 627	1 217 941	1 235 559	+ 2,3 %	+ 1,4 %
		T3	1 045 860	1 053 015	1 050 713	+ 0,5 %	- 0,2 %
		T4			305 162	-	-
		bus	9 074 850	9 437 869	9 150 285	+ 0,8 %	- 3 %
Vitesse commerciale (en km/h)	Tramway		18,2	18,2	18,3	+ 0,3 %	+ 0,2 %
	TEOR		17,9	18,6	18,8	+ 4,9 %	+ 0,7 %
	Bus		17,7	18	18	+ 1,6 %	- 0,1 %
Nombre de véhicules	Tramway		27	27	27		
	TEOR		67	79	79		
	Bus		163	158	155		
Nombre de lignes accessibles aux PMR ⁽¹⁾ (hors TEOR et tramway)			14 lignes	14 lignes	14 lignes		
Âge moyen du parc (au 31 déc.) (en année)	TEOR		2,4	7,2	8,2		
	Bus TCAR		7,8	6,5	6,4		
	Tramway		2,4	6,4	7,4		
Taux de fraude (nombre de procès-verbaux/nombre de clients contrôlés)			2,6 %	3 %	3,6 %		
Fréquence de contrôle (nombre de clients contrôlés/nombre de validations)			2,6 %	3 %	2 %		

Source : Métropole Rouen Normandie

(1) PMR : personnes à mobilité réduite

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



Source : Métropole Rouen Normandie

1997 : Prolongement du tramway jusqu'au Technopôle de Saint-Étienne-du-Rouvray et ouverture de la station Palais de Justice.

2000 et 2001 : Perturbation du trafic par d'importants mouvements sociaux.

2001 et 2002 : Mise en service des lignes TEOR

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

2019 : Mise en service de T4 – Perturbation du trafic par d'importants mouvements sociaux



LE RÉSEAU EXPLOITÉ PAR LA TAE

Le réseau exploité par la TAE (Transports de L'Agglomération d'Elbeuf) se compose de 8 lignes de bus ainsi que 4 lignes de transport à la demande Allobus. Il dessert un total de 18 communes. Depuis 2018, le nombre de déplacements et voyages sur le réseau TAE a augmenté de 3 % (soit une hausse continue de 36 % depuis 2014). La fréquentation des 8 lignes de bus a connu une hausse de 3,2 % alors que celle des 4 lignes Allobus a chuté de 8,1 % (avec une offre kilométrique qui a enregistré une diminution de 6,8 % dans le même temps).

Fréquentation du réseau

		2014	2018**	2019**	Variation 2014/2019	Variation 2018/2019
Nombre total de DÉPLACEMENTS*		1 903 249	2 513 514	2 591 121	+ 36,1 %	+ 3 %
Nombre total de VOYAGES		2 226 801	2 940 811	3 031 611	+ 36,1 %	+ 3 %
Taux de correspondances		1,17	1,17	1,17		
Nombre total de voyages	Bus	2 154 170	2 914 448	3 007 275	+ 39,6 %	+ 3,2 %
	TAD Allobus	37 717	25 234	23 188	- 38,5 %	- 8,1 %
	PMR	1 109	1 129	1 148	+ 3,5 %	+ 1,7 %

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

** Hors titre SMS

Source : Métropole Rouen Normandie

Caractéristiques de l'offre

	Caractéristiques		2014	2018	2019	Variation 2014/2019	Variation 2018/2019
Desserte annuelle (en km)	Offre kilométrique annuelle	Tout type de matériel	1 387 339	2 099 480	2 096 012	+ 51,1 %	- 0,2 %
		Bus	1 282 450	1 923 856	1 932 285	+ 50,7 %	+ 0,4 %
		TAD Allobus	104 889	175 624	163 727	+ 56,1 %	- 6,8 %
Nombre de véhicules	Bus		38	56	55		
	TAD Allobus		9	8	8		
Âge moyen du parc (au 31 déc.) (en année)	Bus		8,2	6,9	7,9		
	Bus articulé		13,1	16,9	18,1		
	TAD Allobus		4,8	6,2	7,4		
	TPMR		5,1	10	11,2		
Taux de fraude (nombre de procès-verbaux/nombre de clients contrôlés)			1,6 %	2 %	2,8 %		
Fréquence de contrôle (nombre de clients contrôlés/nombre de validations)			6,1 %	5,2 %	5 %		

Source : Métropole Rouen Normandie



LE RÉSEAU EXPLOITÉ PAR VTNI

Le réseau VTNI permet de relier les différents pôles urbains de la Métropole Rouen Normandie. En 2019, VTNI exploite 2 lignes régulières :

- Ligne 26 – Rouen/Saint-Pierre-de-Varengeville ;
- Ligne 30 – Rouen/Le Trait.

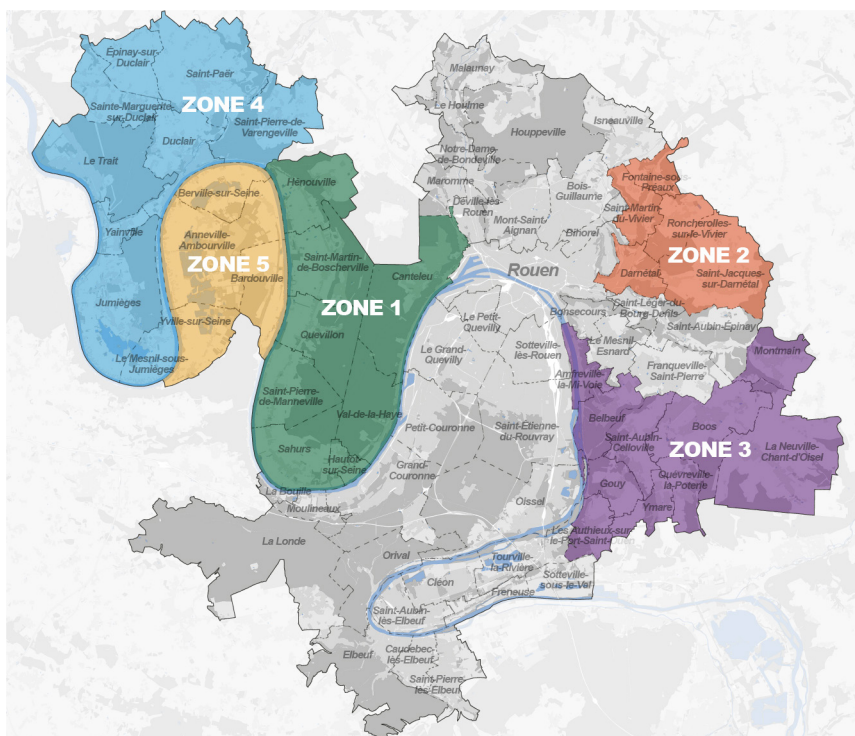
Les 9 bus, tous accessibles PMR (personnes à mobilité réduite), ont parcouru 421 300 km (- 1,8 % par rapport à 2018) et ont transporté 402 100 voyageurs, soit une hausse de 9,2 % de sa fréquentation par rapport à l'année précédente.

LE RÉSEAU EXPLOITÉ PAR KEOLIS

Le service de transport à la demande Filo'R permet aux habitants des communes rurales et périurbaines de l'agglomération (hors secteur elbeuvien) 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, accessibles en correspondance avec le même titre de transport.

En 2019, les 26 véhicules, tous accessibles aux personnes à mobilité réduite, ont parcouru 1 285 600 km et transporté 166 400 voyageurs, soit une légère diminution de 0,9 % du nombre de voyageurs et de 0,5 % des distances parcourues par rapport à 2017.

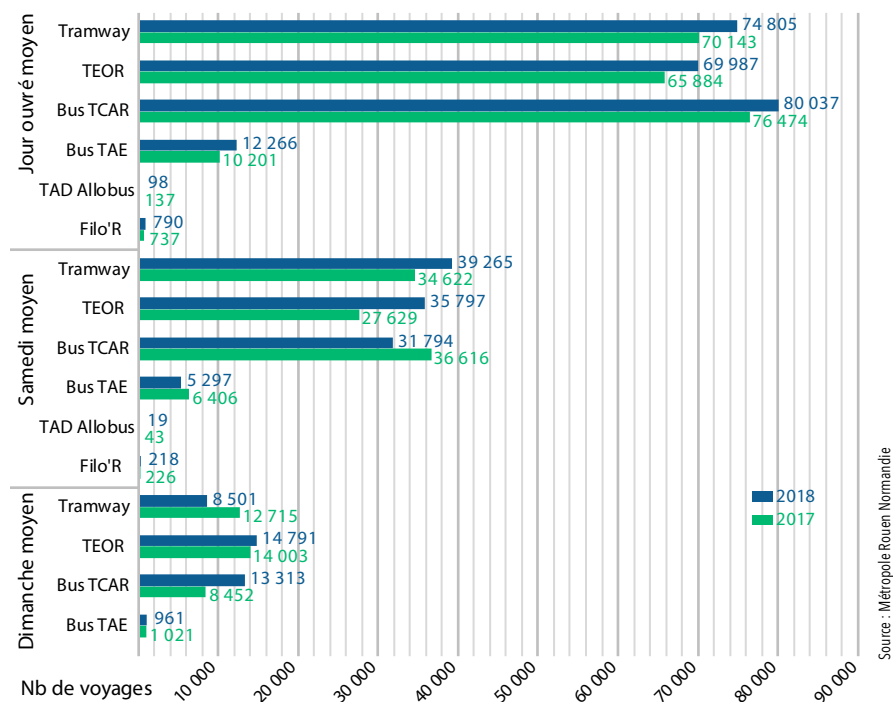
Zones desservies par le service Filo'R au 1^{er} septembre 2019



Sources : Métropole Rouen Normandie
Fond : MOS 2009 région Normandie/Open Street Map
Réalisation : AURBSE, 2018



Fréquentation journalière moyenne par type de matériel et par exploitant 2018-2019



Source : Métropole Rouen Normandie

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. En 2019, cette période a fait l'objet de nombreuses perturbations par des mouvements sociaux.



○ Gares et haltes ferroviaires
 — Réseau ferroviaire TER
 — Réseau lignes routières régionales

0 2 000 4 000

L'offre ferroviaire desservant la Métropole comprend les trains TER (Transport express régional) dont la Région est autorité organisatrice, les Intercités, appellation commerciale des TET (Trains

Malaunay-Le Houllme, Maromme, Oissel,
Rouen-Rive-Droite, Saint-Etienne-du-
Rouvray, Sotteville et Tourville-la-Rivière.
La halte ferroviaire de Saint-Martin-du-
Vivier a arrêté d'être desservie fin aout
2019.



Offre journalière en gare (TER + TET)

Gares	Axe Le Havre/Rouen									
	Yvetot	Motteville	Pavilly	Barentin	Malaunay- Le Houllme	Maromme	Montville	Clères	Saint-Victor	Auffay
	74 (+ 26)	44	43	47	54	56	31	31	12	31
Axe Dieppe/Rouen										

Gares	Axe Val-de-Reuil/Rouen							
	Val-de-Reuil	Pont de l'Arche	Oissel	Saint-Etienne- du-Rouvray	Sorteville	Tournville	Elbeuf-St-Aubin	Bourgheroulde- Thuit-Hébert
	14 (+ 22)	5	44 (+ 21)	34	34	2	44	4
Axe Rouen/Elbeuf-Saint-Aubin/ Caen								

Source : Région Normandie

* Ajout des TET

* Ajout des TET

Axe Amiens/Rouen				
Serqueux	Sommery	Buchy	Longueue-Vieux Manoir	Morgny
9	5	7	5	6

Source : Région Normandie

Par rapport à 2018, les gares de Serqueux et de Montérol-Buchy ont respectivement perdu 10 et 4 trains journaliers (cela est lié aux travaux sur la ligne Serqueux-Gisors) alors que la gare de Morgny a connu une augmentation d'un train journalier.

Fréquentation du TER par axe

Axes ferroviaires	Nb de voyageurs.km* 2018	Nb de voyageurs.km 2019	Évolution 2018/2019
Rouen/Caen	17 679 000	7 636 000	- 56,8 %
Rouen/Le Havre	41 193 000	43 865 000	6,5 %
Rouen/Dieppe	41 181 000	44 953 000	9,2 %
Rouen/Elbeuf	7 764 000	5 153 000	- 33,6 %
Rouen/Serqueux	9 673 000	9 833 000	1,7 %

* Nb voyageurs.km : Unité de mesure qui équivaut au transport d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre.

Entre 2018 et 2019, les axes ferroviaires Rouen/Caen (-57 %) et Rouen/Elbeuf (-34 %) ont connu une diminution marquée du nombre de voyageurs rapporté au kilomètre. A contrario, les axes Rouen/Serqueux (+1,7 %), Rouen/Le Havre (+6,5 %) et Rouen/Dieppe (+9,2 %) ont vu leurs fréquentations augmenter.

Source : Région Normandie



Fréquentation du TER par section de ligne

Concernant la fréquentation par section de ligne, seule celle de Rouen/Elbeuf a connu une baisse depuis 2018 (-24,8 %). La section de ligne Rouen/Yvetot a connu la plus forte hausse de fréquentation (+ 8,1 %).

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 de l'observatoire antérieures à 2013 pour cet indicateur.

Sections de lignes ⁽¹⁾	Nombre de voyages ⁽²⁾		Évolution 2018/2019
	2018	2019	
Rouen/Clères	923 738	991 720	7,36 %
Rouen/Elbeuf	389 372	292 809	- 24,8 %
Rouen/Montérolier-Buchy	244 212	250 008	2,37 %
Rouen/Val-de-Reuil	421 077	440 751	4,67 %
Rouen/Yvetot	1 037 612	1 121 159	8,05 %

Source : Région Normandie

(1) Les données cumulent les deux 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, sont comptabilisés un voyage sur la section Rouen-Clères et un autre sur Clères-Dieppe.

Fréquentation par gare (TER+TET)

En 2019, les comptages en gares n'ont pu être effectués de manière complète sur la majeure partie des axes de l'étoile ferroviaire rouennaise. Seuls les axes Yvetot-Rouen et Dieppe-Rouen ont fait l'objet d'une campagne exhaustive. De ce fait, les données pour les autres axes (Serqueux-Rouen, Val-de-Reuil-Rouen et Elbeuf-Saint-Aubin-Rouen) dont les comptages ont été complétés de manière partielle en 2019 ne seront pas présentées pour des raisons de cohérence de données avec les années précédentes. De plus, étant donné que l'ensemble des gares n'avaient pas été comptées en 2018 (ou partiellement pour l'axe Yvetot-Rouen), l'évolution de fréquentation des axes Yvetot-Rouen et Dieppe-Rouen se fait donc avec l'année 2017.

Entre 2017 et 2019, l'ensemble des gares des axes Yvetot-Rouen et Dieppe-Rouen ont connu une progression de leur fréquentation. Les plus fortes progressions sont observées en gare d'Yvetot (+ 161 %), de Saint-Victor (+ 55 %) et de Motteville (+ 40 %).

Axe Yvetot/Rouen		
Gare	Montées en gare cumulées sur une semaine	
	2019	Évolution 2017/2019
Yvetot TER	10 116	161%
Motteville	1 070	40 %
Barentin	2 101	1 %
Pavilly	1 590	7 %
Malaunay-Le Houlme	1 224	16 %
Maromme	1 389	12 %

Source : Région Normandie

Axe Dieppe/Rouen		
Gare	Montées en gare cumulées sur une semaine	
	2019	Évolution 2017/2019
Aufay	1 888	14 %
Saint-Victor	211	55 %
Clères	1 281	24 %
Montville	1 332	16 %

Source : Région Normandie



L'offre TER routière

Depuis le 1^{er} janvier 2017, dans le cadre de l'application de la loi NOTRe, la gestion des lignes régulières, des services à la demande et des transports scolaires départementaux a été transférée à la Région Normandie. Les services territorialisés des cinq départements ont été regroupés au sein de la même Direction régionale des transports publics routiers. En plus

des lignes départementales historiques, trois lignes de cars TER régionales complètent l'offre ferroviaire (dont la Région possédait déjà la gestion directe).

des lignes départementales historiques, trois lignes de cars TER régionales complètent l'offre ferroviaire (dont la Région possédait déjà la gestion directe).

Offre kilométrique annuelle des lignes de car

	Lignes de cars TER desservant la MRN	
	Rouen/Évreux/Verneuil	Rouen/Pont-Audemer
Offre kilométrique annuelle (2019)	442 658	257 157

Source : Région Normandie

L'évolution de la fréquentation des lignes de car (en nombre de voyages)

	2015	2016	2017	2018	2019	Variation 2018/2019
Rouen/Évreux/Verneuil	127 134	122 463	123 328	NC	132 281	-
Rouen/Pont-Audemer	57 182	56 135	58 134	60 760	58 745	- 3,3 %

Source : Région Normandie

LES LIGNES INTER-URBAINES RÉGIONALES

En plus du transport scolaire, 8 lignes de cars du réseau régional desservent la Métropole Rouen Normandie. Ces 8 lignes régulières ont permis de transporter plus de 216 000 élèves pendant la période scolaire 2018-2019, soit une hausse de 11 % par rapport à l'année scolaire 2017-2018. Concernant les passagers non scolaires, on observe également une hausse entre 2017-2018 et 2018-2019 (+ 6,4 %) avec 340 000 passagers transportés (contre 320 000 en 2017-2018). Chacune des lignes a une évolution positive différente.

Sur l'année civile de 2019, ces 8 lignes ont transporté plus de 202 000 scolaires, soit une baisse d'environ 12 % par rapport à 2018 (229 500). A contrario, les non scolaires ont été plus nombreux en 2019 (400 000 passagers) qu'en 2018 (368 500 passagers) où l'on observe une hausse de 9 % de fréquentation.

Nombre de voyages en année scolaire

		Scolaires 2017-2018	Scolaires 2018-2019	Variation	Hors scolaires 2017-2018	Hors scolaires 2018-2019	Variation
LR19	Rouen/Catenay	8 613	9 221	7,1 %	9 529	10 137	6,4 %
LR26Y	Rouen/Yvetot/Yerville	30 436	34 563	13,6 %	64 659	68 786	6,4 %
LR29	Rouen/Montville/Clères/Bosc-le-Hard	34 183	37 415	9,5 %	50 642	53 874	6,4 %
LR30	Rouen/Caudebec-en-Caux ⁽¹⁾	11 817	14 739	24,7 %	45 774	48 696	6,4 %
LR40	Rouen/Roumare	3 883	4 474	15,2 %	9 266	9 857	6,4 %
LR56	Rouen/Perriers-sur-Andelle	4 463	4 498	0,8 %	543	578	6,4 %
LR71	Rouen/Neufchâtel-en-Bray	71 060	77 060	8,4 %	94 005	100 005	6,4 %
LR73	Rouen/Gournay-en-Bray	31 123	34 553	11 %	45 593	48 503	6,4 %

Source : Région Normandie

Nombre de voyages en année civile

		Scolaires 2018	Scolaires 2019	Variation	Hors scolaires 2018	Hors scolaires 2019	Variation
LR19	Rouen/Catenay	8 292	8 014	- 3 %	10 976	12 540	14 %
LR26Y	Rouen/Yvetot/Yerville	38 934	33 174	- 15 %	73 880	79 740	8 %
LR29	Rouen/Montville/Clères/Bosc-le-Hard	39 762	37 500	- 6 %	61 020	64 686	6 %
LR30	Rouen/Caudebec-en-Caux ⁽¹⁾	16 401	13 220	- 19 %	53 671	59 060	10 %
LR40	Rouen/Roumare	5 049	4 395	- 13 %	9 939	11 667	17 %
LR56	Rouen/Perriers-sur-Andelle	4 900	4 001	- 18 %	610	451	- 26 %
LR71	Rouen/Neufchâtel-en-Bray	81 529	72 002	- 12 %	107 381	116 773	9 %
LR73	Rouen/Gournay-en-Bray	34 552	30 568	- 12 %	51 020	55 449	9 %

Source : Région Normandie

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



Le réseau eurois comprend 31 lignes régulières dont 9 desservent la Métropole Rouen Normandie. Ces 9 lignes ont transporté 68 000 scolaires durant la période 2018-2019 soit une forte baisse (- 58 %) par rapport à 2017-2018 (161 000 scolaires). Même tendance

pour les passagers non scolaires avec une fréquentation en chute de 46 % entre 2017-2018 et 2018-2019.

Sur l'année civile de 2019, ces 8 lignes ont transporté près de 134 000 scolaires, soit une baisse d'environ 14 % par rapport à 2018 (155 500). On observe éga-

lement la même tendance pour les passagers non scolaires avec une baisse de fréquentation de 17 %.

Toutes les lignes sont concernées par des baisses de fréquentation avec des évolutions différentes, que ce soit en année scolaire ou civile.

Nombre de voyages en année scolaire

		Scolaires 2017- 2018	Scolaires 2018- 2019	Variation	Hors scolaires 2017- 2018	Hors scolaires 2018- 2019	Variation
LR100	Le Landin/Elbeuf	5 965	2 340	- 60,8 %	468	295	- 37 %
LR120	Elbeuf/Louviers	8 718	5 354	- 38,6 %	1 430	1 250	- 12,6 %
LR150b	Boissey-le-Châtel/ Bourgtheroulde/Elbeuf	44 369	15 546	- 65 %	918	380	- 58,6 %
LR390	Évreux/Louviers/Rouen	65 368	30 828	- 52,8 %	79 723	50 517	- 36,6 %
LR500	Perriers-sur-Andelle/ Lyons-la-Forêt/Rouen	604	230	- 61,9 %	5 084	2 358	- 53,6 %
LR520	Gisors/Rouen	20 453	8 347	- 59,2 %	28 823	10 799	- 62,6 %
LR530	Les Andelys/Écouis/Rouen	2 243	402	- 82,1 %	6 445	2 038	- 68,4 %
LR540	Alizay/Rouen	8 292	3 023	- 63,5 %	5 854	2 558	- 56,3 %
LR550	Le Bosc en Roumois/Rouen	5 054	1 933	- 61,8 %	3 340	1 001	- 70 %

Source : Région Normandie

Nombre de voyages en année civile

		Scolaires 2018	Scolaires 2019	Variation	Hors scolaires 2018	Hors scolaires 2019	Variation
LR100	Le Landin/Elbeuf	6 414	3 920	- 39 %	626	375	- 40 %
LR120	Elbeuf/Louviers	8 829	5 026	- 43 %	1 414	1 144	- 19 %
LR150b	Boissey-le-Châtel/ Bourgtheroulde/Elbeuf	42 552	22 980	- 46 %	1 029	577	- 44 %
LR390	Évreux/Louviers/Rouen	62 264	81 332	31 %	95 523	81 895	- 14 %
LR500	Perriers-sur-Andelle/ Lyons-la-Forêt/Rouen	524	239	- 54 %	5 360	4 488	- 16 %
LR520	Gisors/Rouen	20 661	12 089	- 41 %	30 249	24 130	- 20 %
LR530	Les Andelys/Écouis/Rouen	1 717	550	- 68 %	7 541	5 290	- 30 %
LR540	Alizay/Rouen	7 596	4 974	- 35 %	6 025	5 751	- 5 %
LR550	Le Bosc en Roumois/Rouen	4 941	2 605	- 47 %	3 651	2 611	- 28 %

Source : Région Normandie



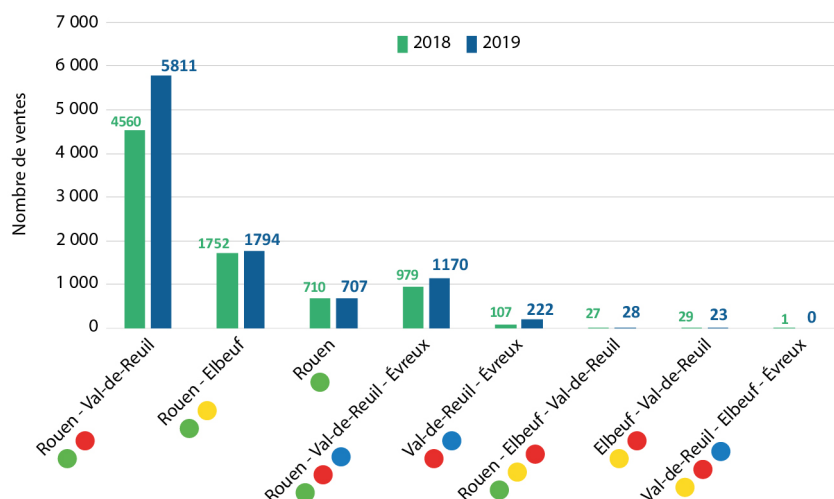
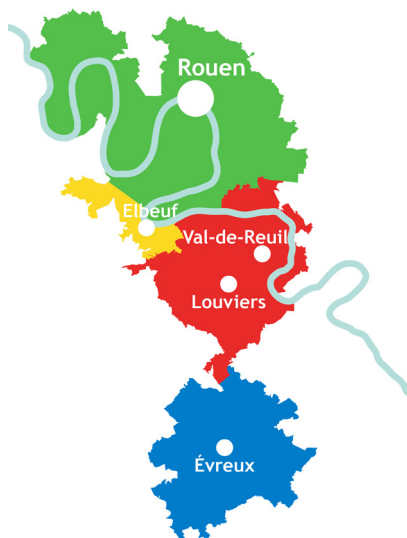
ATOUMOD

Depuis 2007, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et des transports (AOT) de l'ancienne Région Haute-Normandie coopèrent à travers le dispositif Atoumod qui offre un support billettique unique, la carte Atoumod, mise en place en 2013. Celle-ci permet d'accueillir tous

les abonnements en transports collectifs de la Région Normandie, ainsi disponibles sur une seule et même carte. Depuis sa création, le Syndicat mixte Atoumod a permis de développer une véritable tarification multimodale par zones, appelée Atoumod'Multi. Ce système est constitué de quatre zones (Rouen, Louviers/Val-de-Reuil, Elbeuf et

Évreux), à l'intérieur desquelles - ou entre lesquelles - l'utilisateur a la possibilité d'acquiescer un abonnement mensuel unique lui permettant d'utiliser l'intégralité des transports collectifs de son parcours, pour un coût d'abonnement inférieur à la somme des abonnements de transports nécessaires qui seraient pris séparément.

Nombre de ventes par zone Atoumod'Multi



Source : Syndicat mixte Atoumod

À ce jour, l'évolution du nombre d'abonnés tend à montrer que la fréquentation s'est davantage développée dans les zones ouvertes à Atoumod'Multi avec notamment une croissance de + 26 % entre septembre 2018 et septembre 2019 sur le trajet Rouen-Val-de-Reuil. Pour les tarifications TER, les baisses observées des taux d'induction entre septembre 2018 et septembre 2019 sont à relativiser car elles témoignent principalement d'un glissement des abonnements annuels du mois de septembre vers le mois d'octobre (abonnements scolaires, étudiants).

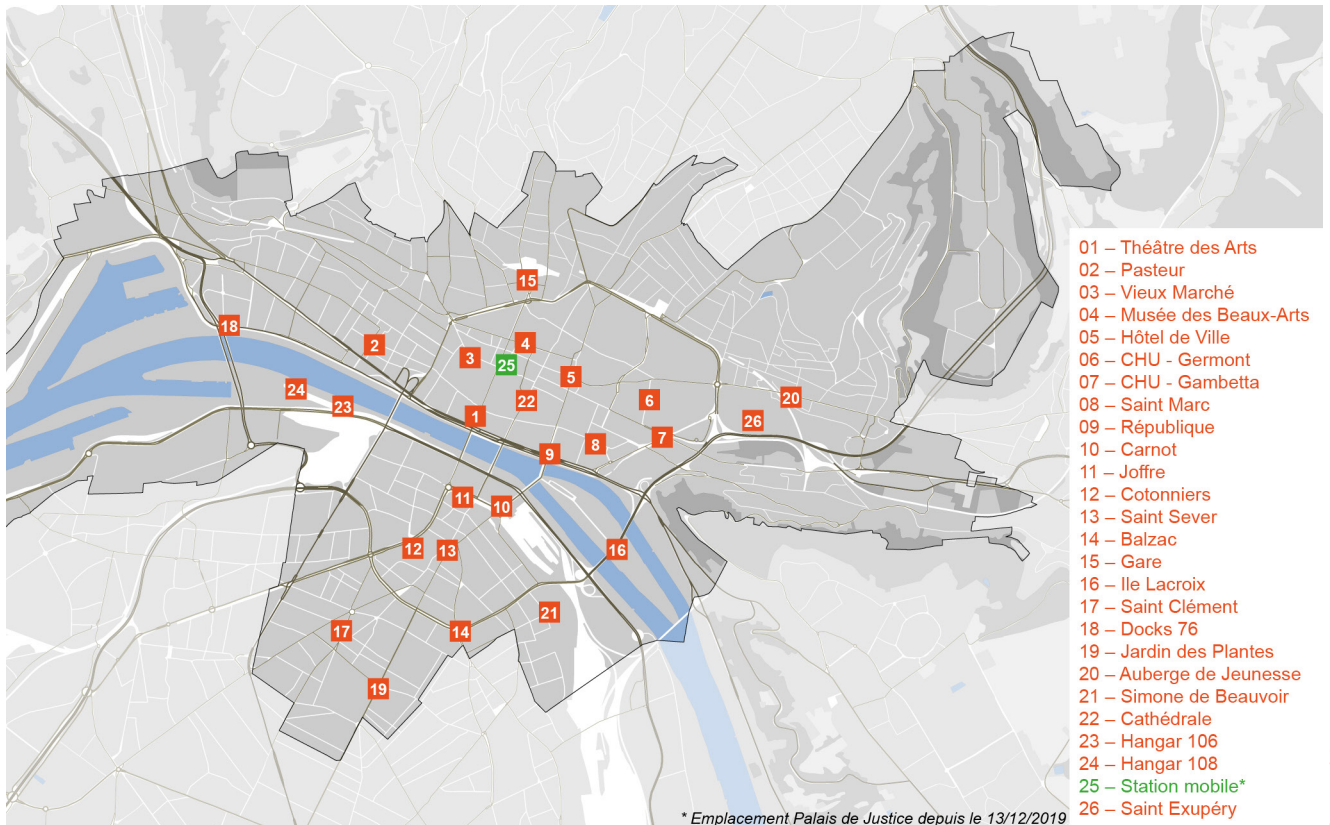
	Origine-Destination En train	Tarification	Sept. 2012	Sept. 2018	Sept. 2019	Taux d'induction* (2018-2019)
Zones sans tarification multimodale	Rouen-Dieppe	TER	350	365	277	- 24 %
	Rouen-Yvetot	TER	614	679	386	- 43 %
	Rouen-Vernon	TER	270	265	229	- 14 %
Zones ouvertes à Atoumod'Multi (depuis 2014)	Rouen- Val-de-Reuil	TER	295	90	88	- 2 %
		Atoumod'Multi	0	500	630	+ 26 %
		Total	295	590	718	+ 22 %
	Rouen-Elbeuf	TER	305	216	173	- 25 %
		Atoumod'Multi	0	177	191	+ 7 %
		Total	305	393	364	- 8 %

Source : Région Normandie

* Taux d'induction : Volume de trafic supplémentaire généré par la création ou l'amélioration d'un système de transport.



Localisation des stations Cy'clik



Source : J.-C. Deaux
Fond : IMOS 2009 région Normandie/Open Street Map
Réalisation : AURBSE - 2020

CY'CLIC LE VÉLO EN LIBRE-SERVICE (VLS)

Évolution de l'offre et de la demande en 2019

En 2019, le service de vélos en libre-service de la ville de Rouen est composé de 26 stations, soit deux de plus par rapport à l'année précédente (ouvertures d'une station mobile et de la station « Saint Exupéry »).

Après avoir enregistré une légère hausse entre 2017 et 2018, le nombre de locations repart à la baisse entre 2018 et 2019 avec -7 % (150 142 locations). Deux

stations ont été fortement impactées par les travaux relatifs au projet Cœur de Métropole (accessibilité difficile), à savoir Vieux Marché et Musée des Beaux-Arts. 82 % de ces locations se font en semaine contre 18 % le week-end.

Après une hausse en 2018, le nombre d'abonnés longue durée baisse en 2019 (-5 %) avec un total de 1337 abonnements valides au 31 décembre 2019. Le nombre d'abonnements de courte durée baisse lui aussi de 4 % par rapport à 2018 (18 668 abonnements cumulés en 2018).

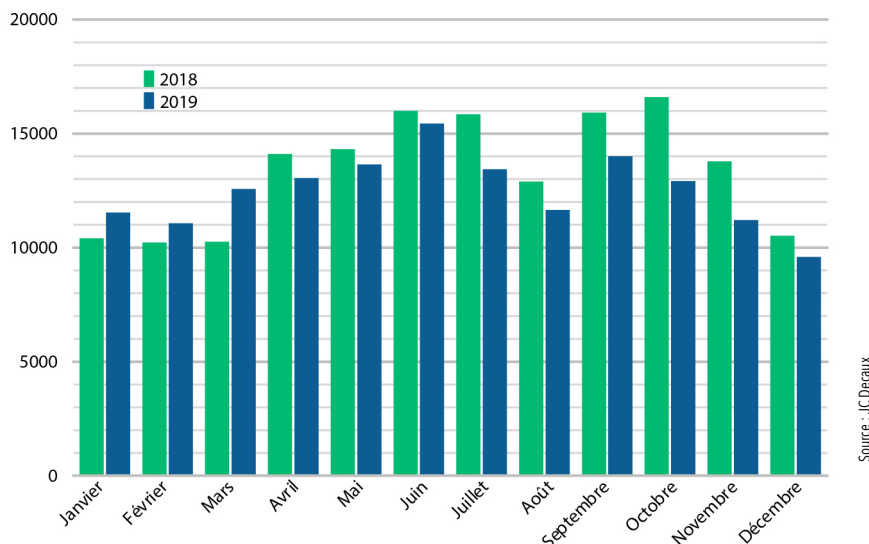
La grande majorité des abonnés longue durée restent des Rouennais pour 76 %,

13 % sont domiciliés dans le reste de la Métropole (dont 9 % à moins de 10 km de Rouen) et 12 % à l'extérieur. La catégorie des 26-35 ans est la plus représentée (30 %), suivie des 36-45 ans (24 %) et des 18-25 ans (23 %).

Alors que les mois de janvier (+11 %), février (+8 %) et mars (+23 %) voient leurs locations augmenter, la période s'étalant d'avril à décembre connaît quant à elle une baisse consécutive par rapport aux mois de l'année 2018 (-22 % en octobre, -19 % en novembre...). Juin est le mois où la fréquentation est la plus forte avec environ 15 500 locations.

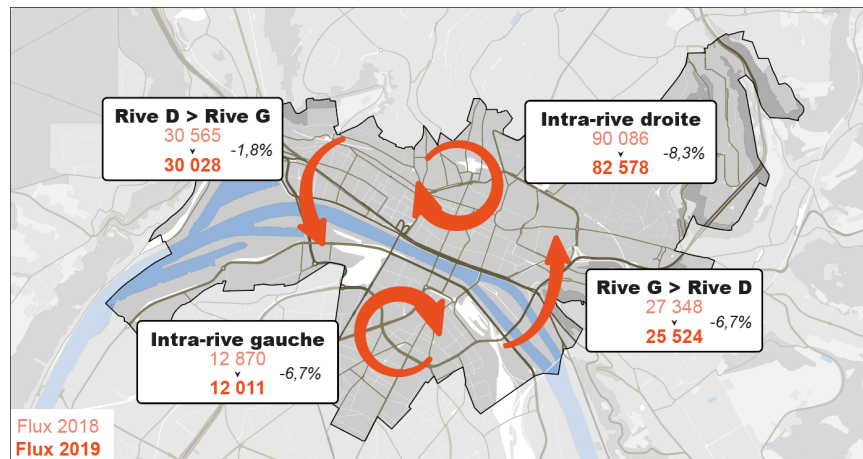


Évolution du nombre de locations mensuelles



Les flux intra-rive droite représentent 55 % des 150 142 locations, soit une baisse de 8,3 % par rapport à 2018. Sur les 10 stations les plus utilisées en prise et en dépose, 9 sont situées sur la rive droite et représentent à elles seules 58 % des locations effectuées en 2018 (Gare, Hôtel de Ville, Vieux-Marché, CHU Gambetta, Saint-Marc, Théâtre des Arts, CHU Germont, Cathédrale, République/Quai Corneille). Une seule est située rive gauche, à savoir Place Carnot avec 5 % des locations effectuées (9e en prise et 7e en dépose) et qui enregistre une croissance de 7,7 % depuis 2018. Il s'agit de la première station de la rive gauche à faire son entrée dans le top 10 depuis 2014.

Répartition des flux entre stations



Source : J.-C. Decaux
Fond : MOS 2009 région Normandie/Open Street Map
Réalisation : AURBSE - 2020

En rive gauche, les flux intra-rive baissent de 6,7 % en 2018 et représentent 8 % des flux globaux. Les traversées de Seine ont elles aussi baissé par rapport à 2018 et atteignent 17 % des flux globaux à destination de la rive droite et 20 % à destination de la rive gauche, soit une baisse respective de 6,7 % et 1,8 %. Malgré une baisse de fréquentation (-4,2 % en prise et -7,2 % en dépose entre 2018 et 2019), la station Hôtel de Ville reste la station la plus utilisée du réseau

et représente 9 % des prises (deuxième station) et 8 % des déposes (première station). Si la station Gare est la dixième en dépose (5 % des déposes soit une augmentation de 10,2 % entre 2018 et 2019), elle est la première en prise (10 % des prises soit une augmentation de 4,2 % entre 2018 et 2019). Les deux stations du CHU (Boulevard Gambetta et Rue de Germont) sont toujours les deuxième et troisième stations en dépose malgré des baisses annuelles

observées depuis 2016 (respectivement -5 % et -13 % par rapport à 2018) alors que ce sont les stations Vieux-Marché et le CHU Gambetta qui sont les troisième et quatrième pour les déposes (respectivement -15,5 % et -5,4 %). Les plus fortes progressions des prises de locations enregistrées entre 2018 et 2019 sont les stations Place Carnot (+7,7 %, soit 5 % des prises en 2019) et Balzac/Boulevard de l'Europe (+7,1 % pour atteindre 2 % des prises) situées



sur la rive gauche ainsi que la station République/Quai Corneille (+5,9 % pour atteindre 5 % des prises). Les plus fortes baisses sont enregistrées par les stations Musée des Beaux-Arts, Place des Cotonniers et Jardin des Plantes (respectivement -30,4 %, -27,6 % et -25,9 %). Après avoir connu une forte hausse de fréquentation depuis leur ouverture en 2017, les stations Hangar 106 et Hangar 108 connaissent une baisse respective de -17,9 % et -9,8 %.

Les plus fortes progressions observées en dépose sont les stations Auberge de Jeu-

nesse (+11,2 %), Balzac/Boulevard de l'Europe (+11,2 %) et Gare (10,2 %) avec une représentativité dans le total des déposes respectivement de 2 %, 2 % et 5 %. Les plus fortes baisses observées sont la station Musée des Beaux-Arts (-28,2 %), Place des Cotonniers (-26,2 %) et Jardin des Plantes (-20,9 %), soit les mêmes stations qui ont enregistré les plus fortes chutes pour les prises.

Le nombre de locations par heure sur une journée de semaine permet de retrouver les périodes de pointe du matin et du soir, soit deux périodes de forte utilisation

entre 7 h et 9 h et entre 16 h et 20 h. Elles correspondent à un usage pour des motifs contraints, type études ou travail. Une autre période de pointe beaucoup plus modeste est présente entre midi et 14 h et correspond plutôt à usage pour des motifs achats/loisirs (pause déjeuner). La baisse des locations moins brutale jusqu'à 21 h laisse entrevoir d'autres motifs en début de soirée. L'utilisation de Cy'clik le week-end est plus homogène sur l'ensemble de la journée avec une période d'utilisation plus forte s'étalant de 11 h à 20 h.

Classement des stations Cycli'c en prise (du 01/01/19 au 31/12/19)

Rang	Station de départ (prise)	2018	2019	Part en %	Variation 2018/2019
1	Gare	13 967	14 547	10 %	4,2 %
2	Hôtel de ville	14 947	14 320	9 %	- 4,2 %
3	Vieux-Marché	11 057	9 339	6 %	- 15,5 %
4	CHU-Boulevard Gambetta	9 171	8 678	6 %	- 5,4 %
5	Saint-Marc	8 540	8 493	6 %	- 0,6 %
6	Théâtre des Arts	9 222	8 428	6 %	- 8,6 %
7	CHU-Rue de Germont	9 544	8 243	5 %	- 13,6 %
8	Cathédrale	8 428	7 392	5 %	- 12,3 %
9	Place Carnot	6 779	7 299	5 %	7,7 %
10	République-Quai Corneille	6 856	7 259	5 %	5,9 %
11	Musée des Beaux Arts	9 770	6 799	4 %	- 30,4 %
12	Pasteur-Fac de droit	6 208	6 232	4 %	0,4 %
13	Île Lacroix	6 154	5 761	4 %	- 6,4 %
14	Saint-Sever	6 112	5 660	4 %	- 7,4 %
15	Hangar 108	5 253	4 738	3 %	- 9,8 %
16	Clémenceau Joffre	4 154	4 062	3 %	- 2,2 %
17	Jardin des Plantes	4 616	3 420	2 %	- 25,9 %
18	Balzac-Boulevard de l'Europe	2 899	3 106	2 %	7,1 %
19	Place des Cotonniers	4 283	3 101	2 %	- 27,6 %
20	Docks	3 286	3 087	2 %	- 6,1 %
21	Auberge de Jeunesse	2 921	2 989	2 %	2,3 %
22	Simone de Beauvoir	2 666	2 396	2 %	- 10,1 %
23	Saint-Clément	2 808	2 321	1 %	- 17,3 %
24	Station mobile*	0	1 442	1 %	
25	Hangar 106	1 228	1 008	1 %	- 17,9 %
26	Saint-Exupéry	0	22	0 %	
TOTAL		160 869	150 142		- 7 %

* Emplacement au Palais de Justice depuis le 13/12/2019



Classement des stations Cycli'c en dépose (du 01/01/19 au 31/12/19)

Rang	Station de départ (prise)	2018	2019	Part en %	Variation 2018/2019
1	Hôtel de ville	12 917	11 985	8 %	- 7,2 %
2	CHU-Boulevard Gambetta	11 455	10 868	7 %	- 5 %
3	CHU-Rue de Germont	11 494	10 000	7 %	- 13 %
4	Saint-Marc	9 497	9 403	6 %	- 1 %
5	Théâtre des Arts	10 180	9 123	6 %	- 10,4 %
6	Vieux-Marché	10 371	9 086	6 %	- 12,4 %
7	Place Carnot	7 358	7 573	5 %	2,9 %
8	Île Lacroix	7 814	7 335	5 %	- 6,1 %
9	Pasteur-Fac de droit	7 384	7 314	5 %	- 0,9 %
10	Gare	6 409	7 065	5 %	10,2 %
11	Cathédrale	7 818	6 850	5 %	- 12,4 %
12	République-Quai Corneille	6 713	6 821	5 %	1,6 %
13	Saint-Sever	6 969	6 772	5 %	- 2,8 %
14	Musée des Beaux Arts	8 045	5 778	4 %	- 28,2 %
15	Hangar 108	5 649	4 909	3 %	- 13,1 %
16	Clémenceau Joffre	4 378	4 138	3 %	- 5,5 %
17	Jardin des Plantes	4 904	3 880	3 %	- 20,9 %
18	Docks	3 734	3 567	2 %	- 4,5 %
19	Balzac-Boulevard de l'Europe	2 961	3 292	2 %	11,2 %
20	Place des Cotonniers	4 421	3 264	2 %	- 26,2 %
21	Saint-Clément	2 896	2 705	2 %	- 6,6 %
22	Simone de Beauvoir	3 096	2 643	2 %	- 14,6 %
23	Auberge de Jeunesse	2 363	2 627	2 %	11,2 %
24	Station mobile*	0	1 425	1 %	
25	Hangar 106	1 262	998	1 %	- 20,9 %
26	Saint-Exupéry	0	20	0 %	
TOTAL		160 088	149 441		- 7%

* Emplacement au Palais de Justice depuis le 13/12/2019

PARCS À VÉLOS

Pour favoriser l'intermodalité vélo/TC, la Métropole a mis en place en 2007 des parcs à vélos sécurisés et situés à proximité de stations de transports en commun. L'accès est réservé aux titulaires de la carte «Astuce» ayant préalablement activé le titre vélo auprès de l'Espace Conseil Mobilité.

La fréquentation des parcs a de nouveau augmenté en 2019 avec 5145 entrées, soit une hausse de 11 % par rapport à

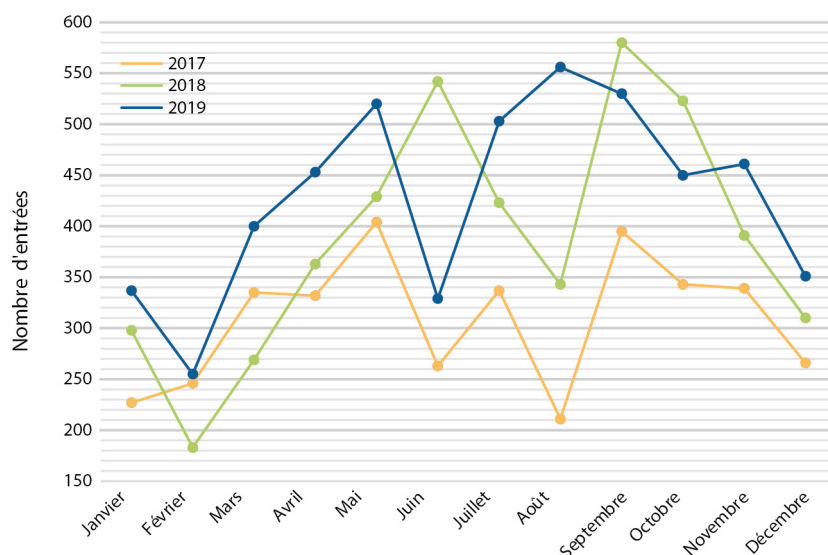
2018 (+39 % depuis 2017). Le parc le plus utilisé reste celui du Haut de la Côte à Bonsecours (1580 entrées, soit 31 % du total des entrées en parcs à vélos) qui voit néanmoins sa fréquentation baisser de 17 % depuis 2018. Il est suivi du parc Boulingrin à Rouen (943 entrées, soit 18 % du total) avec une fréquentation qui double pratiquement depuis 2018 (forte hausse de 95 %) et du Mont-aux-Malades à Mont-Saint-Aignan (836 entrées, soit 16 % du total) qui connaît également une situation similaire (fréquentation

qui a doublé entre 2018 et 2019). Les plus fortes hausses de fréquentation sont observées à Braque au Grand-Quevilly (+ 211 %) et surtout à Mairie de Déville (+ 288 %) où l'on enregistre 341 entrées contre moins de 100 les précédentes années. Outre le Haut de la Côte à Bonsecours, deux autres parcs enregistrent une baisse de fréquentation : Truffaut à Petit-Quevilly (12 % des entrées) et Tamarelle à Bihorel (3 % des entrées) avec respectivement -35 % et -65 % d'entrées en 2019.



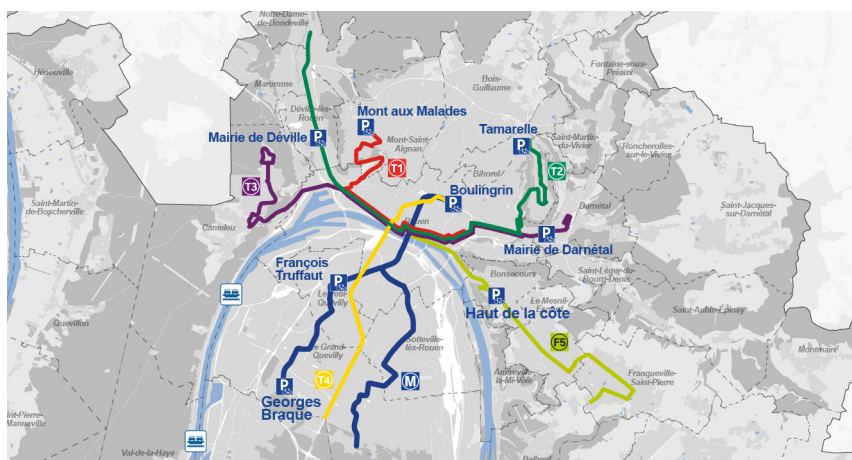
Globalement, il convient d'être prudent sur ces données. En effet, est comptabilisé le nombre de validations pour accéder à l'équipement et non l'usage réel ou le nombre de vélos réellement présents dans l'infrastructure. Les comptages aléatoires effectués six jeudis dans l'année montrent eux aussi une augmentation importante du nombre de vélos présents en 2019 (+21 %), tout en restant sur des effectifs assez faibles (sauf au parc de Boulingrin où l'on observe plus de 10 vélos lors des comptages aléatoires entre avril et juillet).

Évolution du nombre d'entrées en parcs à vélos



Source : Métropole Rouen Normandie

Localisation des parcs à vélos



Source : Réseau Astuce
Fond : MOS 2009 région Normandie/Open Street Map
Réalisation : AURSE - 2020

COMPTAGES VÉLOS

La Métropole a équipé de comptages automatiques une partie des pistes cyclables de l'agglomération. On dénombre 17 sites de comptage à ce jour soit un de plus qu'en 2018 (ouverture d'un compteur sur l'avenue Jacques Cartier à Rouen).

L'année 2019 a connu de très nombreuses avaries ou fermetures de pistes pour travaux : 11 sites de comptage sur

17 ont connu des dysfonctionnements plus de 6 mois dans l'année (dont 6 d'entre eux durant la totalité des 12 mois), empêchant toutes caractérisations d'évolution avec les années précédentes. L'amoindrissement de la qualité des données ne permet donc pas de mettre en avant les dynamiques de fréquentation de certaines pistes cyclables dans un contexte de promotion des modes de déplacements actifs.

En revanche, si l'on considère unique-

ment les trois sites de comptage n'ayant subi que peu ou pas de problèmes sur les années 2018 et 2019 (toutes situées à Rouen), il est observé une augmentation de plus de 6 %. La plus forte hausse parmi ces trois sites de comptage concerne le quai Pierre Corneille avec une fréquentation en augmentation de 10 % depuis 2018 (24 % depuis 2017). D'ailleurs, avec environ 144 000 vélos comptabilisés, elle constitue la piste la plus fréquentée. Concernant la rue des Petites Eaux du



Robec, sa fréquentation augmente de 9 % depuis 2018 (alors même que les données pour le mois de décembre sont incomplètes) avec environ 113 000 passages de vélos annuellement (soit la troi-

sième piste la plus fréquentée). Depuis 2015, cette piste enregistre une hausse de 49 % de son trafic. Pour le boulevard Gambetta, la fréquentation est identique à 2018, mais avec deux mois incomplets

(novembre et décembre), soit environ 132 000 vélos (deuxième piste la plus fréquentée).

Trafic vélos annuel par site

		Petit-Couronne		Notteville-lès-Rouen	Rouen					
		Boulevard Cordonnier	Rue M. Cavellier	Chemin du Halage	Boulevard Gambetta Mai 2017	Quai Jacques Anquetil	Rue des Petites Eaux du Robec	Quai du Pré au Loup Septembre 2016	Quai Pierre Corneille (MNT) Septembre 2016	Avenue Jacques Cartier Décembre 2018
Nombre de vélos (deux sens)	2015	1 454	20 191	11 271	-	29 334	75 718	-	-	-
	2016	1 576	18 729	10 998	-	30 300	81 834	16 686	31 128	-
	2017	1 850	19 690	12 438	84 765	28 013	64 743	69 412	116 153	-
	2018	1 286	2 760	19 265	131 638	25 926	103 257	11 601	131 184	-
	2019	1 587	805	9 755	131 604	5 804	112 757	41 214	144 407	66 327
Évolution 2018/2019		-	-	-	0 %	-	9 %	-	10 %	-
Évolution 2017/2019		-	-	-	55 %	-	74 %	-	24 %	-

Source : Métropole Rouen Normandie

		Mont-Saint-Aignan	Bihorel	Bois-Guillaume		Le Grand-Quevilly	Sahurs	Val-de-la-Haye	Elbeuf
		RD 43	Rue de la Prévotière	Avenue de l'Europe	Sente des Forrières	Avenue des Canadiens (D938)	Chemin du Halage (entre Bac et stockage GPMR)	Chemin du Halage (jardins familiaux)	Bords de Seine Septembre 2016
Nombre de vélos (deux sens)	2015	21 682	16 595	27 317	32 582	71 435	22 067	18 089	-
	2016	19 469	18 099	27 971	31 164	73 367	20 095	17 143	9 082
	2017	19 946	20 180	32 253	33 588	44 373	23 915	10 584	42 713
	2018	20 864	17 350	35 607	15 923	0	4 011	12 995	11 155
	2019	2 442	0	6 317	0	0	13 113	0	49 702
Évolution 2018/2019		-	-	-	-	-	-	-	-
Évolution 2017/2019		-	-	-	-	-	- 45 %	-	16 %

Source : Métropole Rouen Normandie

* Les chiffres en italique indiquent des relevés incomplets.



Évolution mensuelle des comptages de vélos

Les variations de tendances mensuelles entre deux années sont difficiles à apprécier. De nombreux facteurs entrent en effet en ligne de compte dans l'usage des infrastructures cyclables existantes comme la météo ou des événements ponctuels impactant la circulation routière (grève, manifestation des Gilets Jaunes, etc.).

Globalement, la courbe de répartition sur l'année 2019 des pistes considérées est sensiblement la même qu'en 2018. La période entre novembre et mars est la moins pratiquée en vélo alors que les mois de juin et de septembre sont les plus pratiqués. Les mois de juillet et août connaissent également un creux de fréquentation (période de congés d'été). Néanmoins, il convient d'être prudent puisque la majorité des pistes cyclables ont connu des dysfonctionnements dans la comptabilisation des vélos (avec des mois sans données).

Comptages vélos sur les ponts de Rouen

Chaque année, une double campagne de comptages des modes actifs est réalisée sur les ouvrages de la commune de Rouen. Ces comptages sont récurrents depuis 2013 sur les ponts Guillaume le Conquérant, Jeanne d'Arc, Boieldieu et Pierre Corneille. Le pont Mathilde, exclusivement routier, est exclu des comptages. La campagne de mesures sur le pont Flaubert ouverte en octobre 2019 n'a pas été reconduite en 2019.

Les deux campagnes de mesures par an (juin et octobre) sont réalisées un mardi ou un jeudi de 7 h à 19 h, sur la partie sud des différents ouvrages.

Influençant les traversées de Seine en modes actifs, les relevés météorologiques sont effectués pour chaque campagne. Les conditions climatiques sont sensiblement les mêmes d'une année sur l'autre et permettent la comparaison (absences de neige, verglas, chaleur, tempêtes, fortes précipitations, etc.). Toutefois, il faut noter que la dernière campagne (1^{er} octobre 2019) a eu lieu 5 jours après l'incendie des sociétés Lubrizol et Normandie Logistique (incendie du 26 septembre 2019).

Au regard des particularismes méthodologiques du suivi des modes actifs sur les ponts de Rouen, les données obtenues ne permettent que de mesurer les évolutions tendancielle.

Le pont Guillaume le Conquérant est très routier, il est le premier en matière de trafic avec environ 40 000 véhicules/jour. Le trottoir amont est le principal support des modes actifs. Après une année 2018 qui a vu le nombre de vélos baisser suite aux travaux d'aménagement pour le futur BHNS (Bus à Haut Niveau de Service), le trafic est reparti sensiblement à la hausse en 2019 avec une augmentation de 160 % en octobre et 280 % en juin. Les cyclistes bénéficient désormais d'une piste cyclable bidirectionnelle de 2,5 m de largeur sur le trottoir amont.

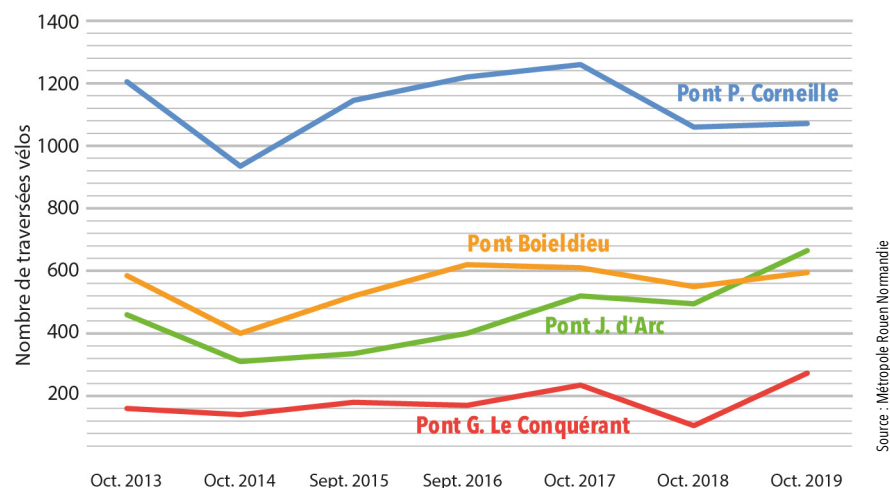
Le pont Jeanne d'Arc est l'ouvrage le plus emprunté par les marcheurs avec environ 5000 piétons par jour. Si la fréquentation

des vélos restait en moyenne à peu près stable jusqu'en 2016 (avec des variations saisonnières), la tendance est à la hausse depuis 2016. La mise en place de bandes cyclables unidirectionnelles de part et d'autre de la voirie semble avoir contribué à cette hausse du trafic (il ne reste plus qu'environ 10 % de cyclistes sur le trottoir amont contre 25-30 % avant son aménagement). Par ailleurs, c'est le seul pont qui voit son nombre de vélos quasi similaire entre les mois d'octobre et juin. Le pont Boieldieu est équipé d'une piste cyclable bidirectionnelle en aval depuis 2012 empruntée par la quasi-totalité des cyclistes. Après une légère baisse en 2018, la tendance de fréquentation est à la hausse en 2019 (notamment durant le mois de juin avec une progression de 42 %).

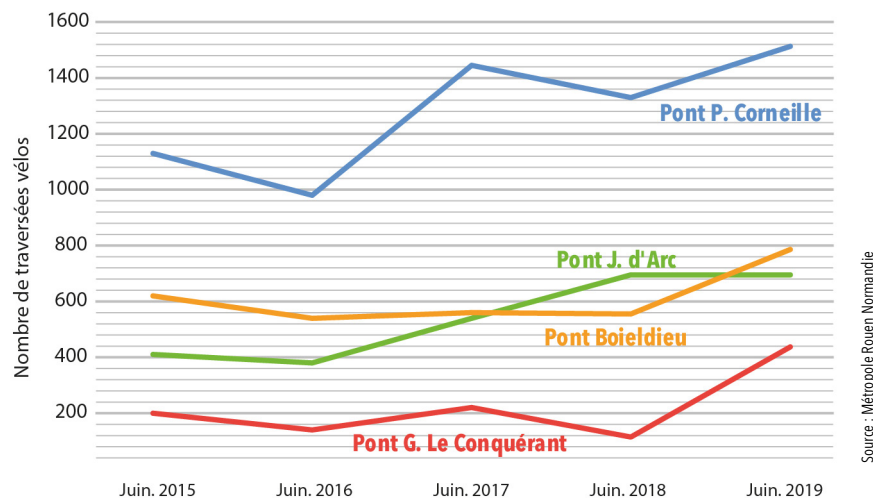
Le pont Corneille reste l'ouvrage le plus utilisé par les cyclistes avec environ 1200 vélos/jour comptabilisés. Les couloirs de bus y sont en effet ouverts aux cyclistes. Cependant, près d'un quart de ces usagers préfère emprunter les trottoirs, déplaçant le risque de conflit cette fois vers les piétons. Si ce pont a connu une légère baisse de fréquentation entre 2017 et 2018, la tendance est à la hausse en 2019.



Évolution annuelle des traversées en vélo (mois de septembre et octobre)



Evolution annuelle des traversées en vélo (mois de juin)



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, perturbation de cir-

culatation...) et du peu de recul sur l'historique des données, il convient d'être relativement prudent sur l'interprétation de ces données et leurs évolutions.



La qualité de l'air

La surveillance de la qualité de l'air ambiant est assurée en France par des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air chargées, pour le compte de l'État et des pouvoirs publics, de la mise en œuvre des moyens de surveillance sur le territoire. ATMO Normandie a pour mission de réaliser les mesures et prévisions de qualité de l'air sur la région Normandie.

Sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie, il existe un réseau de huit stations fixes et quelques stations complémentaires sur lesquelles sont effectuées des mesures ponctuelles. Ces stations ont des typologies différentes :

- **les stations urbaines (U)** : elles mesurent 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 mesurent 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 mesurent l'exposition maximale sur les zones soumises directement à la pollution d'origine industrielle ;

- **les stations rurales (R)** : elles mesurent, au niveau régional ou national, la pollution des zones peu habitées ;

- **les stations « d'observation »** : elles ne répondent pas aux critères des stations précédentes, mais elles sont utiles à la compréhension des phénomènes de pollution étudiés.

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

Dans le cadre d'OMMeR, seules les données relatives à la pollution dont la part liée au trafic routier est importante sont présentées (dioxyde d'azote NO₂ et particules PM₁₀). Ces éléments sont issus de synthèses des mesures réalisées par ATMO Normandie.

L'ensemble des données est accessible sur le site internet de l'association (www.atmonormandie.fr).

LES PICS DE POLLUTION

Outre les émissions de polluants, les épisodes de pollution dépendent fortement des conditions météorologiques. Pour le dioxyde d'azote NO₂ et les particules PM₁₀, 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^e niveau) en cas d'épisodes de pollution.

Pour le transport, en cas d'atteinte des niveaux d'alerte, il est prévu une réduction de la vitesse autorisée sur route et autoroutes de 20 km/h ainsi que la gratuité du stationnement résidentiel.

Depuis 2013, le dioxyde d'azote NO₂ n'a donné lieu à aucune procédure d'alerte ou d'information. En revanche, les seuils limites de concentration de poussières dans l'atmosphère sont parfois dépassés déclenchant les procédures ad hoc auprès de la population.

Les épisodes de pollution dus aux poussières sont, en général, vécus en hiver ou au printemps et sont issus d'une combinaison de conditions météorologiques favorables à leurs déclenchements (chauffage de bois, activité agricole, retombées de particules de sable en provenance du Sahara, etc.). Tel fut le cas en 2019 où la procédure d'alerte fut déclenchée lors de trois journées (22 et 27 février, 21 avril). Par ailleurs, ils sont généralement qualifiés de généralisés ; c'est-à-dire que l'échelle de l'épisode était régionale, voire plus large (inter-régionale, internationale), touchant aussi bien les zones urbaines que rurales. Le laboratoire central de surveillance de la qualité de l'air (www.lcsqa.org) retrace ces différents épisodes de pollution de l'air ambiant.

Évolution des procédures de constat, d'information et d'alerte de pollution de l'air

	2015	2016	2017	2018	2019
Nombre de procédures d'information	24	18	11	10	18
> Dont pour les poussières PM ₁₀	19	15	7	7	1
Nombre de procédures d'alerte sur persistance	-	-	-	-	3
> Dont pour les poussières PM ₁₀	-	-	-	-	3
Nombre de procédures d'alerte	0	2	3	0	0
> Dont pour les poussières PM ₁₀	0	2	3	0	0
Nombre de constats de pollution de l'air (non prévue)	-	5	3	6	3
> Dont pour les poussières PM ₁₀	-	3	2	4	3

Source : ATMO Normandie

Le dispositif de déclenchement des alertes a été revu au cours de l'année 2018 (arrêté interpréfectoral du 20 avril 2018). L'activation des mesures de restriction, dites d'urgence, sur persistance de l'épisode de pollution sera plus fréquente. En effet, l'activation a lieu dorénavant dès le 2^e jour au-dessus du seuil d'information et de recommandation et non plus à compter du 4^e jour comme cela était auparavant.



L'INDICE ATMO

Obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, cet indice prend en compte les quatre principaux polluants mesurés : l'ozone O_3 , le dioxyde de soufre SO_2 , le dioxyde d'azote NO_2 et les particules PM_{10} . Il exprime de façon synthétique la qualité de l'air.

Évolution de l'indice Atmo

	2015	2016	2017	2018	2019
Nombre de jours avec un indice ≥ 6 (qualité de l'air médiocre à mauvaise)	38	36	34	39	35
Nombre de jours avec un indice ≥ 8 (qualité de l'air mauvaise à très mauvaise)	4	12	8	5	8
Nombre de jours avec un indice = 10 (qualité de l'air très mauvaise)	1	2	3	0	0

Source : ATMO Normandie

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.

Dioxyde d'azote NO_2

En termes d'émission, les estimations sont estimées en prenant en compte le monoxyde d'azote (NO) et le dioxyde

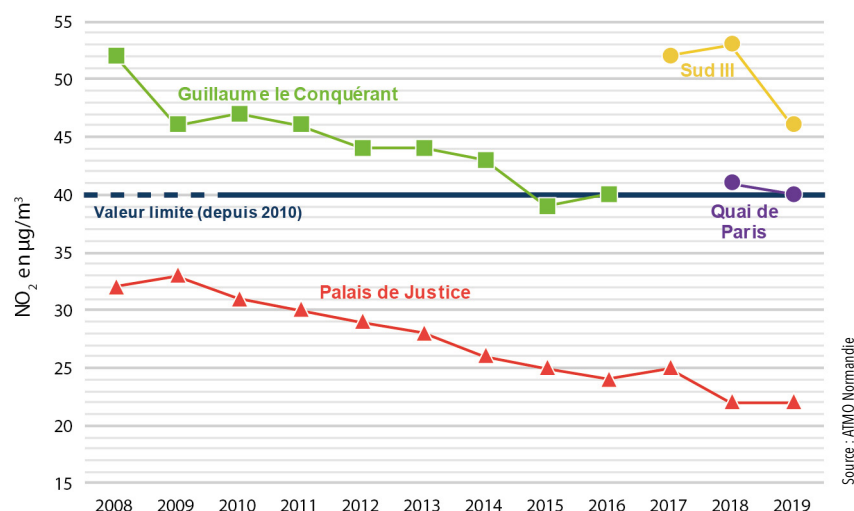
d'azote (NO_2) dont la somme est regroupée sous le terme d'oxydes d'azote (NOx). Sur le territoire de la Métropole, le transport est responsable de 50 % environ des émissions de NOx.

Pour mesurer la concentration de NO_2 dans l'atmosphère, ATMO Normandie fait appel à son réseau de capteurs fixes. Il faut noter que suite au déplacement de la station fixe de proximité du trafic automobile du pont Guillaume le Conquérant à Rouen au long de la voie Sud III à Petit-Quevilly, les comparaisons des évolutions annuelles ne sont plus possibles. Pour l'année 2019, les deux

stations fixes de proximité du trafic automobile atteignent la valeur limite réglementaire pour le NO_2 fixée à $40 \mu g/m^3$ en moyenne annuelle. (Voie Sud III : $46 \mu g/m^3$, quai de Paris : $40 \mu g/m^3$)

Sur les autres stations de fond, il est constaté une stagnation des concentrations moyennes par rapport à 2018.

Évolution des concentrations en NO_2 sur un site de fond urbain (Palais de Justice) et deux sites de proximité du trafic (Sud III/Quai de Paris)



Source : ATMO Normandie



Les particules en suspension PM₁₀

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

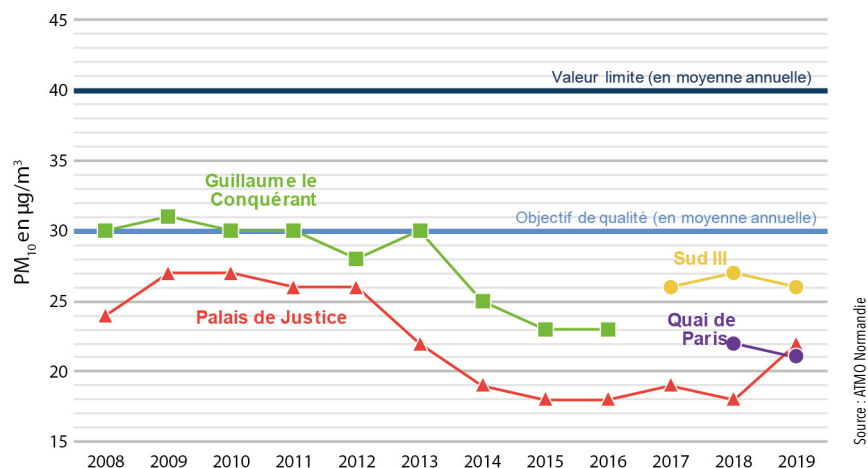
- 50 µg/m³ en moyenne journalière, à ne pas dépasser plus de 35 jours par an ;
- 40 µg/m³ en moyenne annuelle.

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

Le transport est responsable de 34 % environ des émissions de PM₁₀ sur le territoire de la Métropole. La combustion des carburants est en cause ainsi que l'usure et l'abrasion des freins, pneus, revêtement des routes. 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.

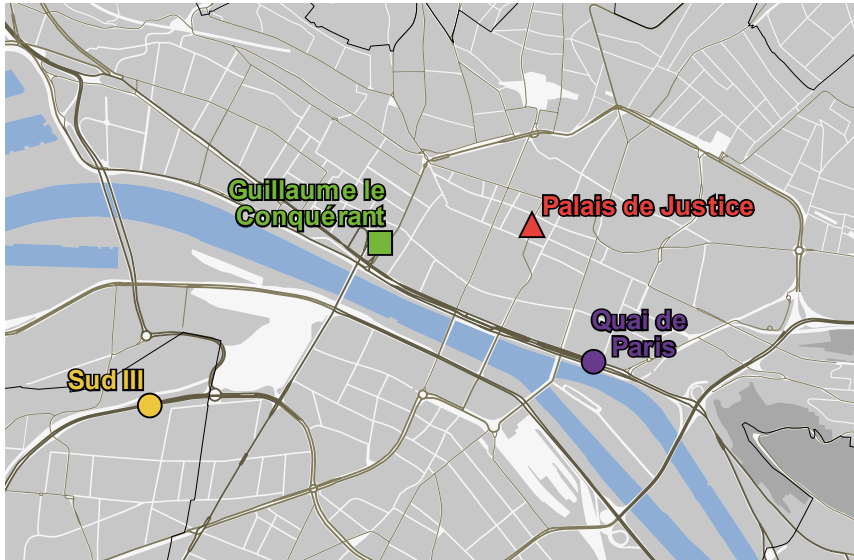
Sur le ressort territorial de la Métropole Rouen Normandie, la valeur limite en concentration moyenne annuelle fixée à 40 µg/m³ et l'objectif de qualité en moyenne annuelle à 30 µg/m³ sont respectés sur l'ensemble des stations de mesure. Aucun dépassement du seuil fixé pour la valeur limite n'a été constaté depuis 2007 malgré les périodes de pollution.

Évolution des concentrations en PM₁₀ sur un site de fond urbain (Palais de Justice) et deux sites de proximité du trafic (Sud III/Quai de Paris)





Carte de localisation des stations de mesure





Les trafics routiers

DÉFINITIONS

Comme chaque année, OMMeR présente les données du trafic routier des différents exploitants présents sur le périmètre d'observation. Ces comptages se répartissent en deux catégories :

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

Les données présentes dans OMMeR sont issues :

- de points de **comptages permanents** principalement situés sur les axes structurants de l'agglomération, les six fran-

chissements 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 la **DIRNO** (Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest) et le PCRT (Poste de commandement et régulation du trafic de la Métropole), un poids lourd est un véhicule dont la longueur est supérieure à 6 m ;

- pour les **compteurs pneumatiques** à tubes, est considéré comme poids lourd tout véhicule dont la distance entre les essieux avant et arrière est de plus de 3,30 m.

Durant l'année 2019, des données de trafics ne nous ont pas été transmises sur plusieurs compteurs (notamment ceux gérés par l'État). Par ailleurs, plus de 200 points de comptages issus de campagnes dites « études particulières » ont été rajoutés en 2019 et ces relevés de trafics seront géolocalisés dans la version cartographique d'OMMeR¹.

¹ <https://www.aurbse.org/observatoire/observatoire-des-mobilites-de-la-metropole-rouen-normandie-ommer/>

TUNNEL DE LA GRAND'MARE

Le tunnel de la Grand'Mare est un ouvrage de la RN 28 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.

La RN28 est un axe routier important de la métropole puisqu'elle dessert une grande partie du quart nord-est du territoire vers le pont Mathilde et la rive gauche de la métropole rouennaise.

En 2019, le tunnel a été fermé 15 nuits pour maintenance dans les deux sens de circulation et 18 nuits dans les sens Rouen-Abbeville (9 nuits) et Abbeville-Rouen (9 nuits). Des fermetures pour régulation de trafic ont également été nécessaires.

La DIR Nord-Ouest (DIRNO) œuvre pour que ces fermetures, rendues obligatoires par les contraintes d'exploitation, limitent autant que possible la gêne aux usagers.

Ainsi, en plus de la mesure de régulation habituelle de fermeture complète du tunnel au niveau de l'échangeur de Chapitre, une nouvelle mesure de régulation est venue compléter le dispositif en 2017. Cette mesure

consiste en une sortie obligatoire de tous les usagers à l'échangeur du Chapitre par signalisation complète commandée à distance (activation des panneaux à message variable depuis Sneauville et des signaux d'affectation de voie en plus des barrières en pleine voie). Une fois sortis, les usagers empruntent le giratoire du Chapitre et peuvent reprendre la RN 28 par la bretelle d'entrée en sortie de giratoire. Cette mesure qui permet de limiter l'écoulement du trafic sans le stopper n'oblige pas les usagers à emprunter les itinéraires de substitution. Elle permet de contenir en aval la remontée du bouchon dans le tunnel et donc de laisser le tunnel ouvert autant que possible. Cette mesure permet de limiter le nombre et surtout la durée des fermetures totales du tunnel, fermeture qui devient obligatoire quand la queue de bouchon atteint la tête sud du tunnel.

Les comptages correspondants à ce changement de méthode ont repris en juillet 2018, les statistiques de régulation ne concernent donc que le second semestre 2018.

Pour l'année 2019, on dénombre 380 activations de la mesure de régulation par l'échangeur du Chapitre pour un total de 213 heures cumulées, soit une moyenne de 34 minutes par activation.

Le tunnel a fait l'objet de 202 fermetures pour un total de 35 heures, soit environ 24 minutes par fermeture.

Ces mesures se sont concentrées sur 170 jours qui correspondent approximativement aux jours ouvrables de la période, hors vacances scolaires. Cela correspond à un peu plus d'une fermeture de tunnel et à un peu plus de deux activations de la régulation par l'échangeur, par jour concerné. On constate quelques mises en œuvre de ces mesures en dehors de la pointe du matin, quasiment chaque fois dues à des accidents au sud du tunnel (Saint-Paul, Pont Mathilde, RD18E voire le Boulevard Industriel), mais cela reste en très faible proportion au regard des mesures prises en période de congestion du matin.

Outre les mesures de régulations de trafic quotidiennes, ce sont 49 incidents qui ont nécessité la fermeture d'une voie (29) ou d'un tube (20) du tunnel en 2019. 23 d'entre eux étaient dus à une panne de véhicule à l'intérieur, 11 à une présence anormale dans le tunnel (la circulation piétonne y étant interdite), 8 pour événement à l'extérieur du tunnel entraînant un bouchon aux abords, 4 pour accidents et 3 pour incidents techniques.



Les mesures de régulations du tunnel de la Grand'Mare et de l'échangeur du Chapitre

	2015	2016	2017	2018	2019
Mesures de régulations du Chapitre	-	-	-	189	380
Fermetures du Chapitre	114	162	-	-	-
Fermetures du tunnel	58	122	-	94	202
Bouchons (jours/occurrences)	51/83	99/171	-	-	-
- autre période	1	0	-	-	-
- matin	50	99	-	-	-
- nb heures fermetures cumulées	31h23	79h29	-	-	-
Accidents/incidents	4	19	-	44	49
Travaux	1	0	-	-	-
Autres événements ⁽¹⁾	2	4	-	-	-

(1) événement culturel, manifestation sociale

LES TRAFICS MOYENS JOURNALIERS

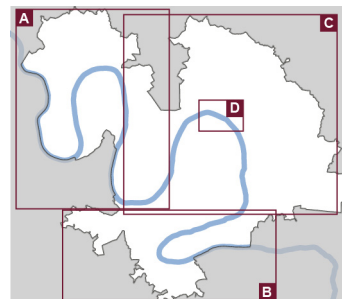
Les données de trafics routiers à l'échelle de la métropole rouennaise en 2019 montrent sans surprise que ce sont les voies pénétrantes en direction du cœur métropolitain rouennais (Boulevard Industriel, la rocade nord-est RN 28, etc.) qui sont les axes routiers les plus fréquentés (comme lors des années précédentes).

Les points de comptage qui enregistrent le plus grand nombre de véhicules sont le Pont Mathilde et la RN 28 au niveau de Saint-Exupéry avec respectivement 83 800 et 83 500 véhicules en TMJA dans les deux sens de circulation (hausse res-

pectives de 21 % et 32 % de leurs trafics depuis 2015 soit peu de temps après la réouverture du Pont Mathilde). Parmi les autres stations de comptage particulièrement fréquentées, citons la Sud III (74 100 véhicules dans les deux sens au niveau de l'établissement du CEREMA, soit un trafic en légère augmentation de 6 % depuis 2015), l'A150 (64 800 véhicules dans les deux sens au niveau de Canteleu, soit un trafic quasiment stable depuis 2015), les principaux boulevards de Rouen (Boulevard de l'Europe, Boulevard de Verdun, Avenue du Mont-Riboudet, Quai du Havre, etc.), la rocade nord de Rouen (RD 1043 et RD 43), l'Avenue des Canadiens, la rocade sud de Rouen (RD 418) ou encore la RD 7 (axe Elbeuf/Tourville-la-Rivière).

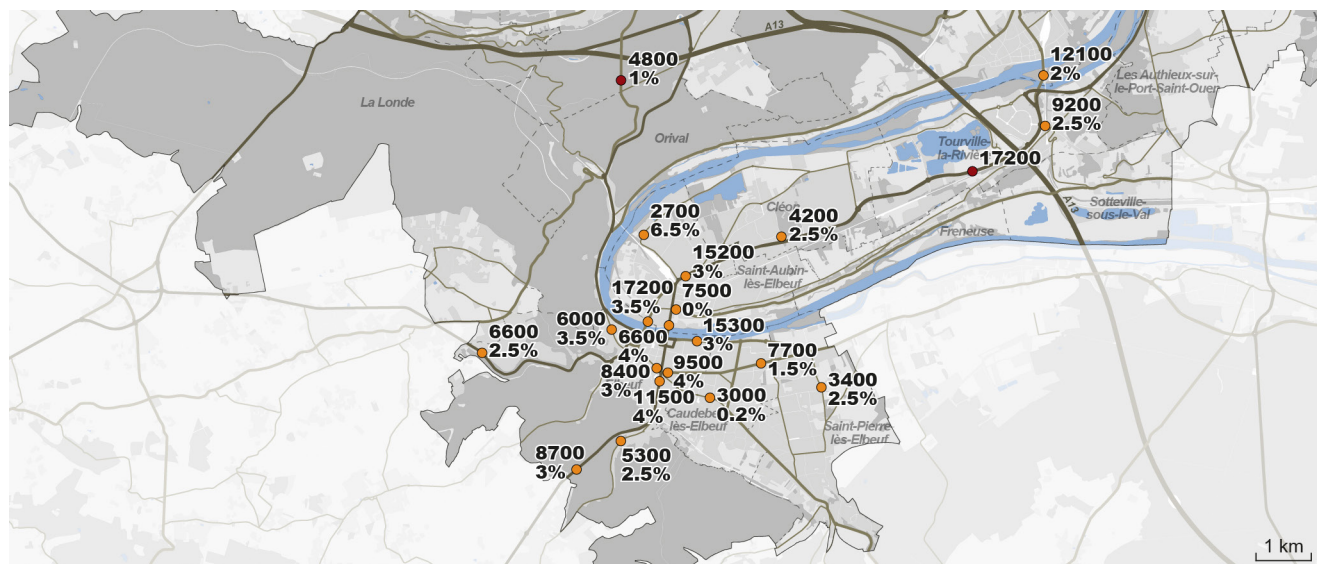
Concernant les points de comptage qui recensent les plus forts pourcentages de poids lourds, il se situent principalement sur la zone industrielle entre Grand-Quevilly et Petit-Couronne comme le Boulevard Maritime (25 % de poids lourds en 2019), la D13 (24 %) et la Route des Docks (15 %). Si l'on se base sur les trafics bruts de poids lourds (TMJA), c'est principalement l'axe Sud III - A 150 (avec entre 5 000 et 6 000 poids lourds) et la RN 28 (4 800 poids lourds à l'entrée du tunnel de la Grand'Mare).

Notons que les poids lourds ne sont pas comptabilisés, pour le moment, sur les stations de comptage du Boulevard Industriel, axe particulièrement fréquenté par les camions.

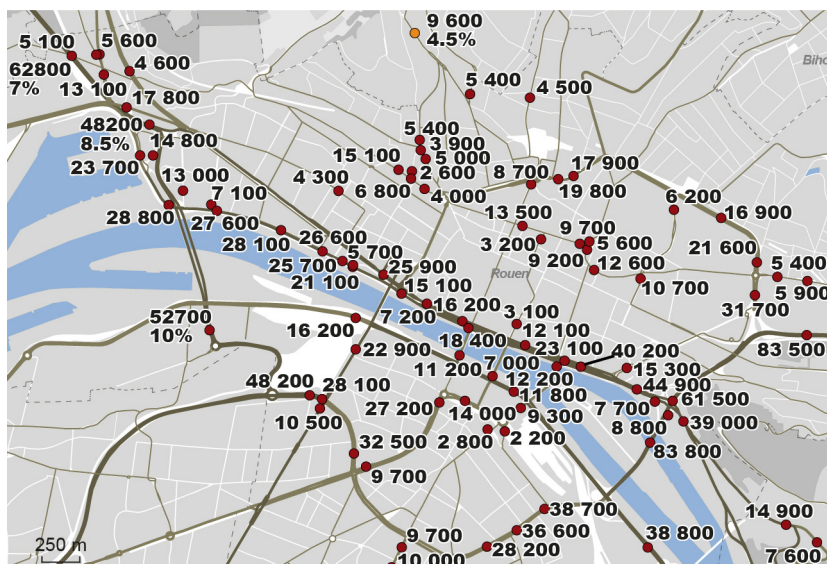
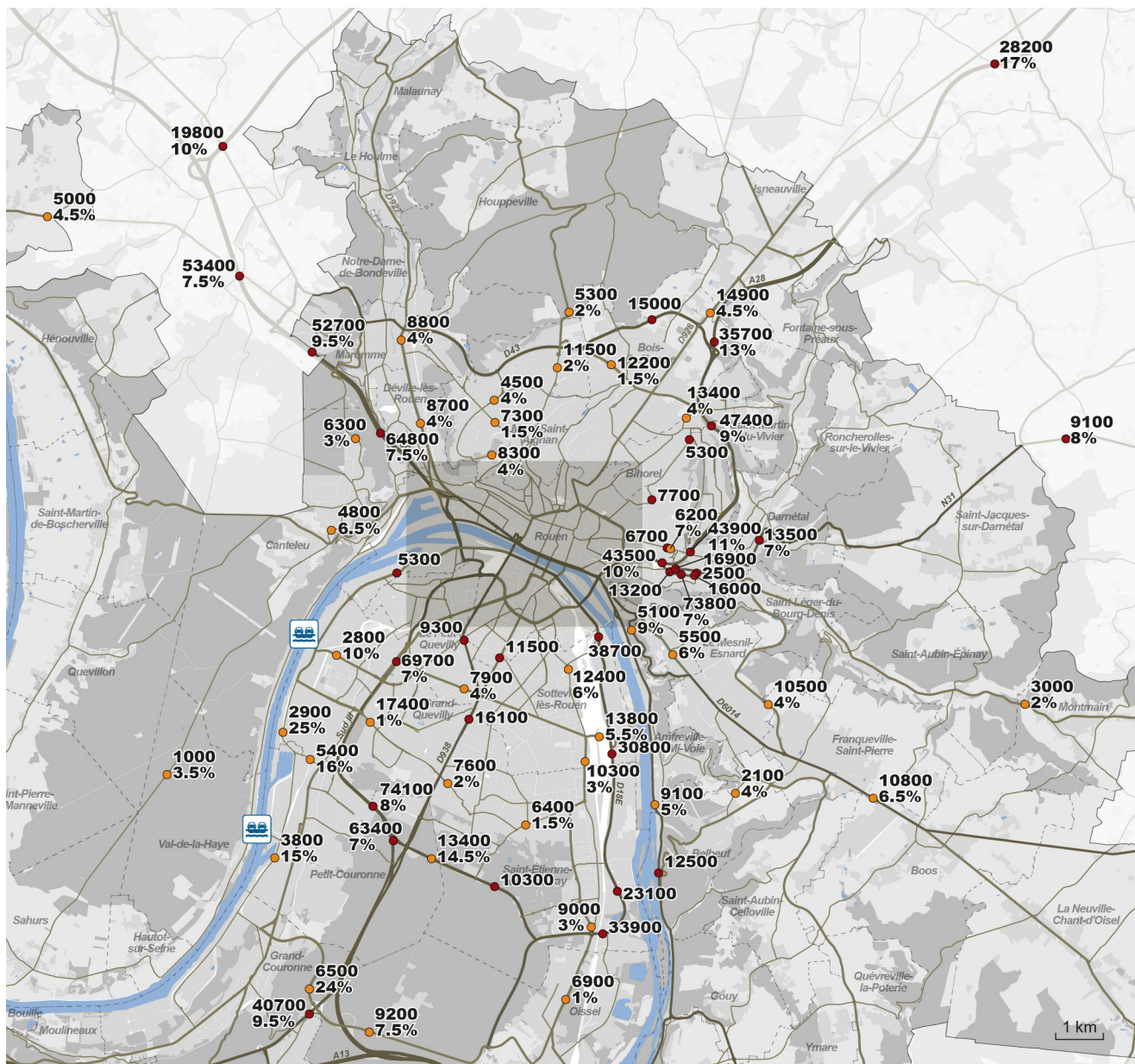


Trafic Moyen Journalier Annuel - 2 sens
% de PL

- Comptages réalisés en continu sur l'année
 - Comptages réalisés sur une courte période
-  Bac auto



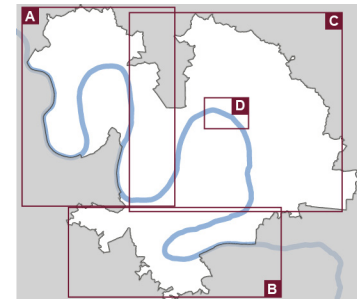
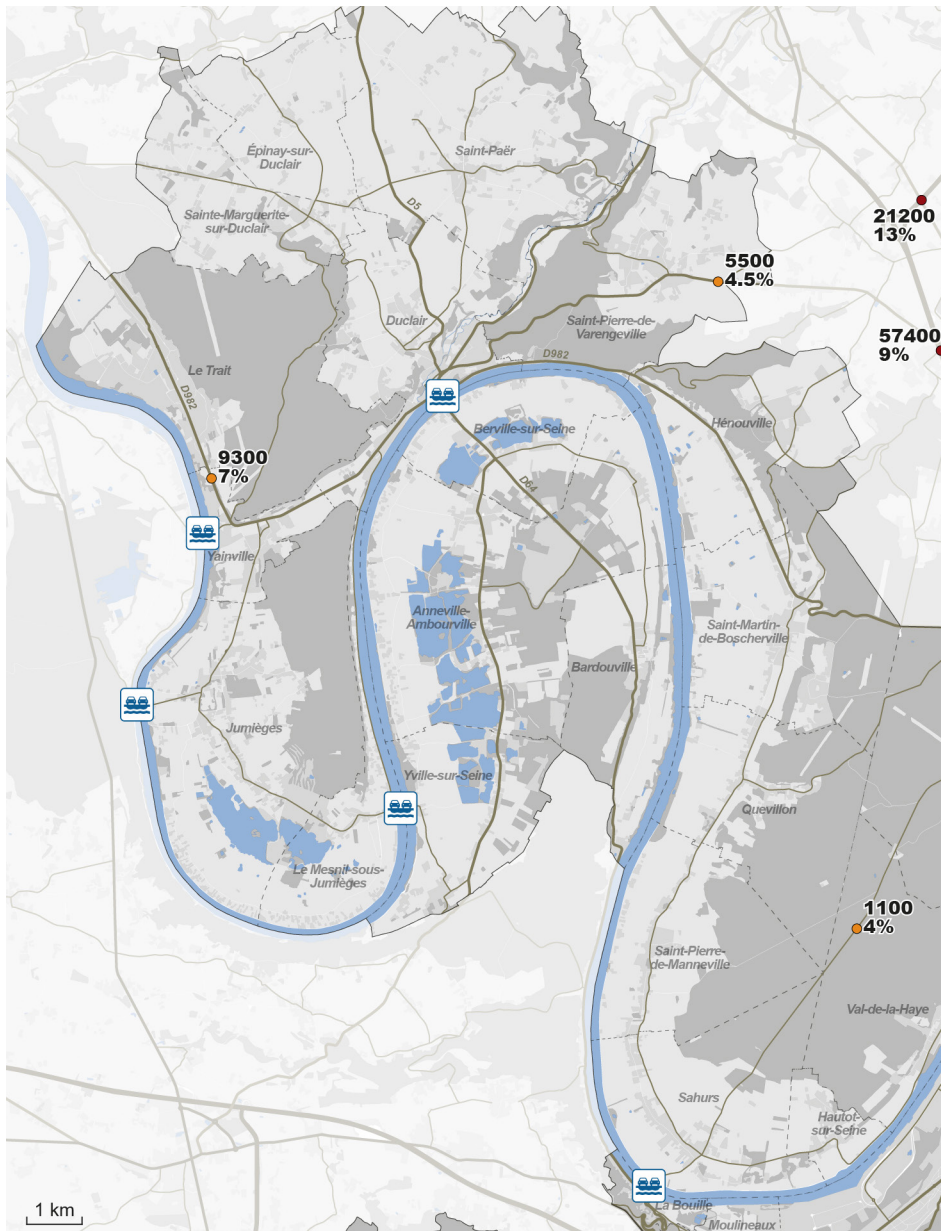
Sources : Métropole Rouen Normandie/DIRNO
Fond : MOS 2009 région Normandie/Open Street Map
Réalisation : AURBSE – 2020



31

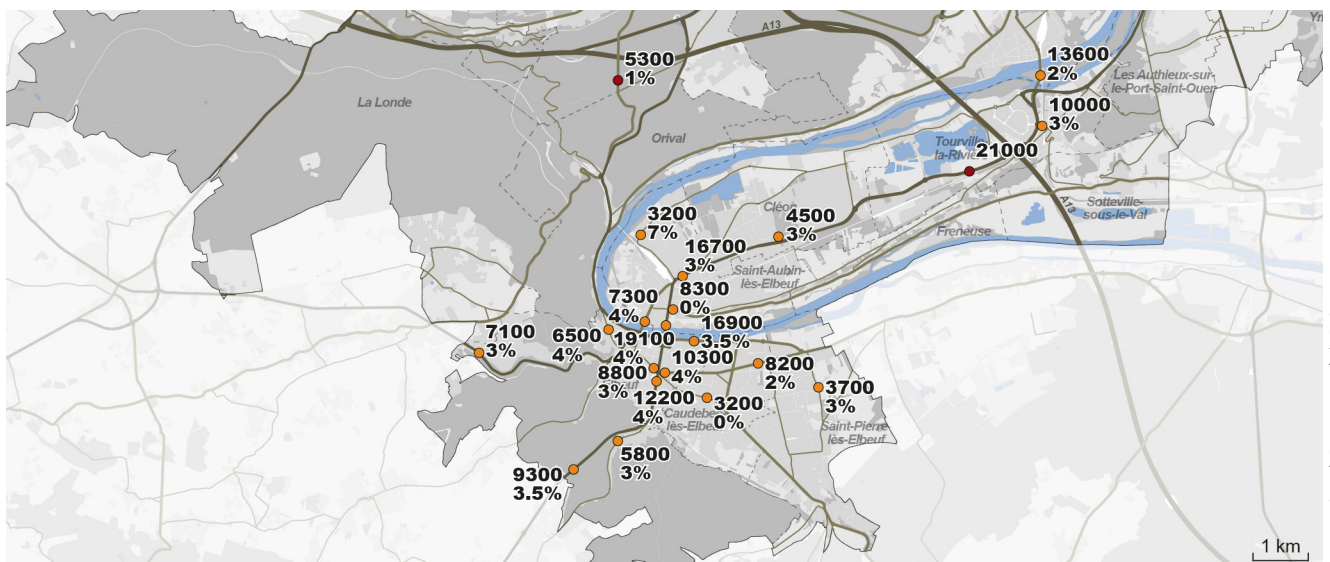


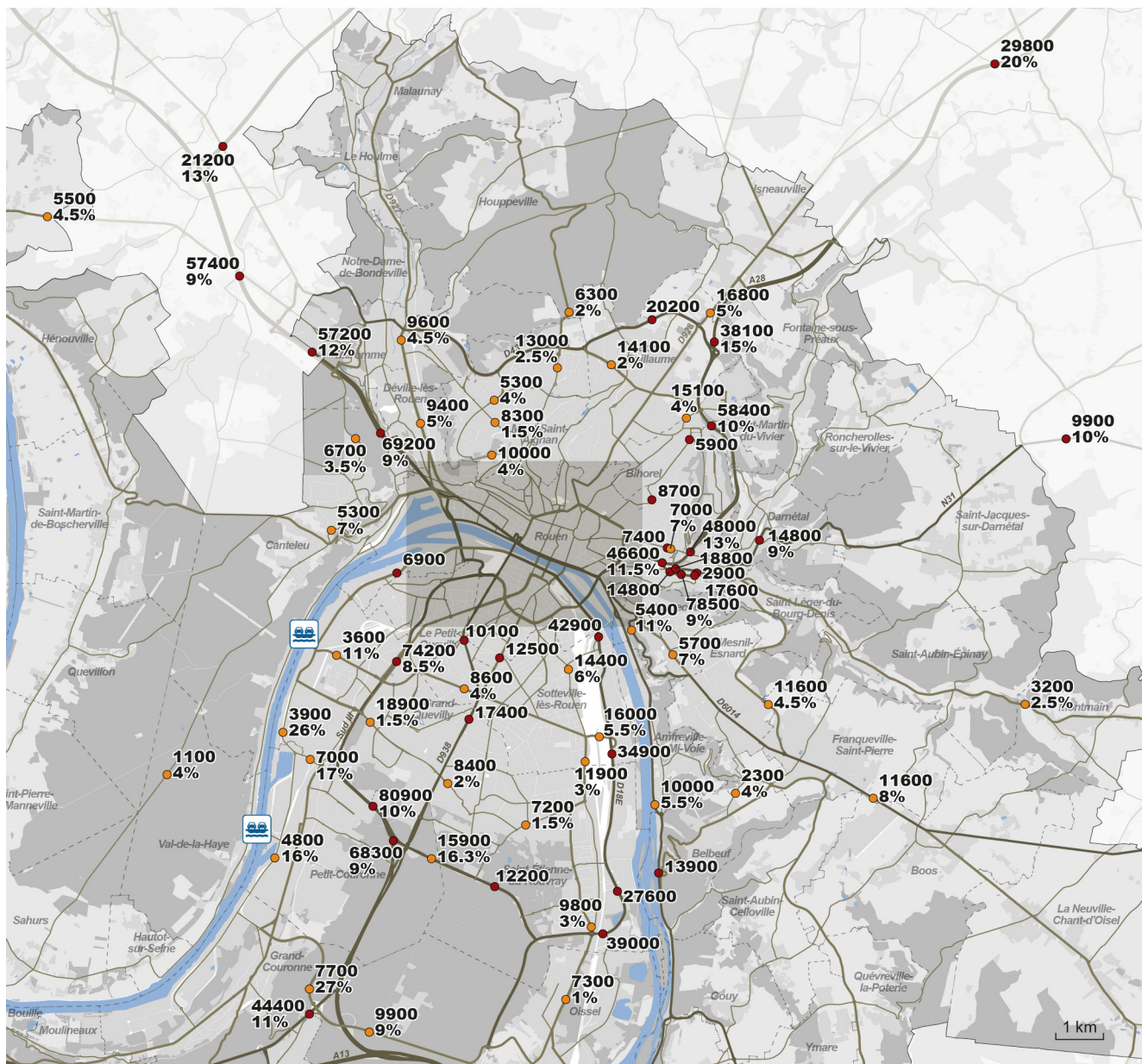
Trafic Moyen Journalier Ouvré 2019 (TMJO)



Trafic Moyen Journalier Ouvrable - 2 sens % de PL

- Comptages réalisés en continu sur l'année
- Comptages réalisés sur une courte période
- 🚗 Bac auto







La sécurité routière

DÉFINITIONS

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 : victime ayant fait l'objet de soins médicaux.

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.

Gravité : La gravité dans le bilan est calculée en nombre de victimes graves (VG) pour 100 accidents.

N. B. Une attention particulière sera apportée dans l'analyse des petits chiffres ; en effet, les tendances relatives à des données ayant des effectifs relativement faibles sont susceptibles de varier rapidement (par exemple : plus de 6 tués sur la Métropole représente une augmentation de 40 % de la mortalité, alors que 16 tués de plus en France représentent une hausse de 0,5 %).

Nous attirons votre attention sur les données relatives aux blessés. En effet, lors des précédentes éditions d'OMMeR, une distinction était réalisée entre les blessés légers (victime ayant fait l'objet de soins médicaux, mais non admise à l'hôpital 24 heures au plus) et les blessés hospitalisés (victime admise comme patient dans un hôpital plus de 24 heures). Cependant, l'indicateur des blessés hospitalisés connaît une dégradation de la qualité de ses données depuis 2018 et nous privilégierons l'usage de l'indicateur de l'ensemble des blessés (légers et hospitalisés compris) dans cette édition 2019. Par conséquent, au regard de cette qualité de données, nous invitons donc à la prudence quant à leurs interprétations.

Les catégories d'usagers selon les modes de transports

Piéton : cela 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) : cela inclut les cyclomoteurs et les motos.

Véhicule de Tourisme (VT) : Voiture particulière – PTAC < 1,5 t (anciennement VL).

Véhicule utilitaire (VU) : 1,5 t ≤ PTAC < 3,5 t.

Poids lourd (PL) : véhicule avec un PTAC ≥ 3,5 t.

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 géographique

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

- en agglomération ;
- sur les routes hors agglomération ;
- sur les autoroutes.



BILAN DE L'ANNÉE 2019 SUR LA MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE

Sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie, les indicateurs de l'accidentalité 2019 sont à peu près stables par rapport à 2018. Si le nombre d'accidents corporels a diminué de 6 % (- 14 accidents) ainsi que le nombre de victimes tuées (un décès en moins), celui des blessés a connu une augmentation de 5 % (+ 14 blessés).

Le nombre total de victimes dans les accidents (tués + blessés) a augmenté de 10,7 % par rapport à 2018 après une période de baisse continue depuis 2016. La baisse du nombre de tués a entraîné une diminution de la gravité des accidents, passant de 4,5 tués pour 100 accidents en 2018 à 4,3 tués en 2019 (contre 6,8 tués pour 100 accidents durant l'année 2016 qui fut la plus meurtrière de ces dix dernières années). La gravité des accidents de la Métropole est inférieure à celles du département de Seine-Maritime (4,8 tués pour 100 accidents) et de

la France (5,8 tués pour 100 accidents). En 2019, le ratio tués/100 blessés est de 3,2 dans la Métropole. Il est de 3,8 pour la Seine-Maritime et 4,6 pour la France métropolitaine.

	Accidents	Tués	Blessés
Année civile 2018	245	11	296
Année civile 2019	231	10	310
Évolution 2018/2019	- 6 %	- 9 %	5 %

Sources : Fichier BAAC - Ministère de l'Intérieur/CEREMA Normandie Centre

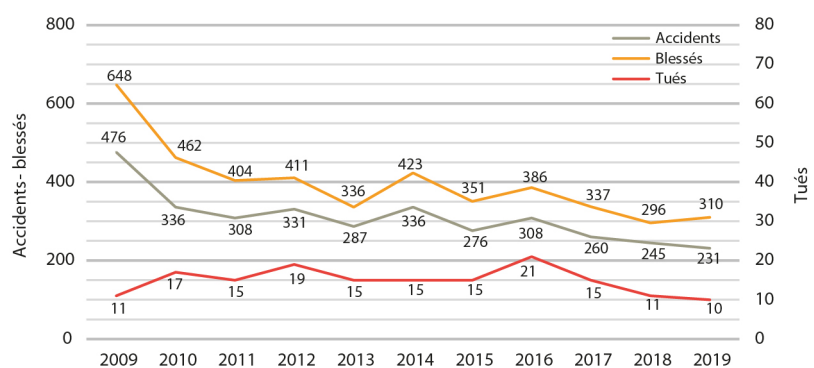
Comparaison des évolutions de l'accidentalité 2018/2019

Année civile	Seine-Maritime			France métropolitaine		
	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés
2016	755	52	987	57 522	3 477	72 645
2017	696	51	883	58 613	3 448	73 384
2018	703	46	884	55 766	3 248	69 887
2019	736	35	920	56 016	3 244	70 490
Évolution 2018/2019	4,7 %	- 23,9 %	4,1 %	0,4 %	- 0,1 %	0,9 %

Sources : Fichier BAAC - Ministère de l'Intérieur/CEREMA Normandie Centre

Sur ces dix dernières années, le nombre de tués a connu des variations importantes et a retrouvé en 2018 le niveau de 2009. Avec 10 tués comptabilisés, l'année 2019 est désormais la moins meurtrière de toute. Quant aux indicateurs d'accidentalité de la Métropole, ils indiquent une amélioration constante de la sécurité routière avec une baisse de plus de la moitié des accidents et des blessés sur dix ans.

Évolution de l'accidentalité de 2009 à 2019 pour la Métropole



Sources : Fichier BAAC - Ministère de l'Intérieur/CEREMA Normandie Centre



STATISTIQUES GÉNÉRALES

Répartition des accidents selon le milieu

Répartition des accidents selon le milieu	Nombre d'accidents	Nombre de victimes			
		Tués	Blessés	Victimes (tués + blessés)	Victimes/100 accidents
En agglomération	158	6	202	208	131,6
Route hors agglomération	59	3	91	94	159,3
Autoroute	14	1	17	18	128,6
Ensemble	231	10	310	320	138,5

Sources : Fichier BAAC - Ministère de l'Intérieur/CEREMA Normandie Centre

Le réseau routier en agglomération supporte 68 % des accidents corporels et un peu plus de la moitié des tués. Le nombre de victimes (tués + blessés) par accident sur les routes hors agglomération reste le plus élevé (159,3 victimes pour 100 accidents). On compte 14 accidents sur autoroute (soit 6 % des accidents pour 10 % des tués).

Répartition des accidents selon la luminosité

Répartition des accidents selon la luminosité	Nombre d'accidents	Nombre de victimes			
		Tués	Blessés	Victimes (tués + blessés)	Victimes 100 accidents
Jour	156	7	198	205	131,4
Nuit	65	3	112	115	176,9
Ensemble	231	10	310	320	138,5

Sources : Fichier BAAC - Ministère de l'Intérieur/CEREMA Normandie Centre

Sur le territoire de la Métropole en 2019, on comptabilise 68 % des accidents le jour contre 32 % la nuit (crépuscule compris). Néanmoins, la gravité des accidents est plus importante la nuit avec un ratio « nombre de victimes pour 100 accidents » de 176,9 (contre 131,4 le jour).

Répartition selon le mode de déplacement

Catégorie d'usagers	2019 Nombre d'accidents concernés ⁽¹⁾	2018 Nombre d'accidents concernés ⁽¹⁾	2019 % d'accidents impliquant ce mode de transport	2019 Nombre d'usagers tués	2019 Nombre de blessés	2019 Gravité du nombre de victimes pour 100 accidents corporels
Piéton ⁽²⁾	53	52	22,9 %	1	55	105,7
Vélo	16	16	6,9 %	1	15	100
Cyclomoteur	24	20	10,4 %	0	27	112,5
Moto	64	53	27,7 %	3	69	112,5
VT	198	213	85,7 %	4	137	71,2
VU	8	16	3,5 %	0	0	0
PL	9	13	3,9 %	0	1	11,1
Autres	8	8	3,5 %	1	6	87,5
Ensemble	231	245		10	310	138,5

Sources : Fichier BAAC - Ministère de l'Intérieur/CEREMA Normandie Centre

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

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

Environ 54 % des victimes dans les accidents routiers de la Métropole en 2019 sont des usagers vulnérables (171 sur

320), soit en nette augmentation par rapport à l'année précédente (46 % des victimes). Chez les usagers vulnérables,

ce sont les piétons (18 % des victimes) et les motocyclistes (23 % des victimes) qui payent le plus lourd tribut.



La tranche des 15-29 ans est surreprésentée avec 41,9 % (en hausse de près de 7 points depuis 2018) alors que sa part dans la population n'est que de 22 %. Les classes les plus touchées ensuite sont les 30-59 ans (39 %).

Répartition par classe d'âge de l'usager

Âge de l'usager	Nombre d'accidents concernés (conducteur ou piéton)	Nombre d'usagers concernés				Proportion de la population par classe d'âge (RP 2017)
		Tués	Blessés	Nombre total de victimes	Proportion de victimes par classe d'âge*	
0-14 ans	13	0	21	21	6,6 %	18 %
15-29 ans	120	7	127	134	41,9 %	22 %
30-44 ans	88	0	61	61	19,1 %	18 %
45-59 ans	84	1	61	62	19,4 %	19 %
60-74 ans	42	2	33	35	10,9 %	15 %
75 ans et +	12	0	7	7	2,2 %	9 %
Ensemble	231	10	310	320	100 %	100 %

* La répartition des victimes est effectuée à partir des classes d'âge INSEE 2014 de la population de la Métropole

Sources : Fichier BAAC - Ministère de l'Intérieur/CEREMA Normandie Centre

Répartition du nombre de victimes (tués + blessés) selon la classe d'âge et le mode de déplacement

	Piéton	Vélo	Cyclomoteur	Moto	VT	VU	PL	Autres	Total	Proportion de victimes selon la classe d'âge
0-13 ans	10	1	1	0	5	0	0	0	17	5 %
14-17 ans	3	1	7	3	5	0	0	0	19	6 %
18-24 ans	10	4	10	23	39	0	0	2	88	28 %
25-44 ans	9	6	8	21	46	0	0	2	92	29 %
45-64 ans	13	2	1	25	35	0	1	2	79	25 %
65-74 ans	7	2	0	0	9	0	0	0	18	6 %
75 ans et +	4	0	0	0	2	0	0	1	7	2 %
Ensemble	56	16	27	72	141	0	1	7	320	100 %
Proportion de victimes selon le mode de déplacement	18 %	5 %	8 %	23 %	44 %	0	0	2 %	100 %	

Sources : Fichier BAAC - Ministère de l'Intérieur/CEREMA Normandie Centre

Les mineurs (0-17 ans) sont principalement victimes en tant que piétons (36 %). La classe des 25-44 ans est la tranche d'âge la plus touchée parmi les deux roues motorisées (jusqu'à 30 % des motocyclistes), mais c'est en tant qu'au-

tomobilistes qu'ils sont majoritairement victimes (50 %). Il en va de même pour les 45-64 ans qui sont principalement des victimes automobilistes (44 %), puis motocyclistes (32 %). Les 45-64 ans constituent également la classe d'âge la

plus touchée parmi les victimes chez les piétons (23,2 %). Quant aux 65 ans et plus, ils sont principalement victimes en tant que piétons (44 %) et automobilistes (44 %).



LES ACCIDENTS CORPORELS

Répartition des victimes et des accidents corporels selon le jour de la semaine

Répartition selon le jour de la semaine	Nombre d'accidents	Nombre de victimes			
		Tués	Blessés	Victimes (tués + blessés)	Victimes/100 accidents
Lundi	26	1	29	30	115,4
Mardi	37	1	48	49	132,4
Mercredi	38	1	51	52	136,8
Jeudi	40	2	51	53	132,5
Vendredi	40	2	57	59	147,5
Samedi	23	0	32	32	139,1
Dimanche	27	3	42	45	166,7
Ensemble	231	10	310	320	138,5

Sources : Fichier BAAC - Ministère de l'Intérieur/CEREMA Normandie Centre

Les plus grands nombres d'accidents ont lieu les jeudi et vendredi (40 chacun). C'est durant la journée de vendredi que l'on comptabilise le grand nombre de victimes (59). Le samedi et le lundi sont les jours de la semaine où l'accidentalité est la plus faible. Le dimanche est le jour où le ratio de victimes pour 100 accidents est le plus élevé (167), mais également le plus grand nombre de tués (3).

Répartition des accidents selon le nombre de véhicules et le mode de déplacement

	Victimes par mode	Piéton	Vélo	Cyclomoteur	Moto	VT	VU	PL	Autres	Total
Accident avec piéton	Accidents	53	1	1	1	45	4	1	1	53
	Victimes	56	0	0	1	2	0	0	0	59
Véhicule seul	Accidents		1	5	13	16	0	0	1	36
	Victimes		1	6	14	33	0	0	1	55
Collision plusieurs véhicules	Accidents		14	18	50	137	4	8	6	142
	Victimes		15	21	57	106	0	1	6	206
Total Métropole Rouen Normandie	Accidents	53	16	24	64	198	8	9	8	231
	Victimes	56	16	27	72	141	0	1	7	320
Proportion véhicule seul	Accidents		6 %	21 %	20 %	8 %	0 %	0 %	13 %	16 %
	Victimes		6 %	22 %	19 %	23 %	0 %	0 %	14 %	16 %
Proportion collision plusieurs véhicules	Accidents		88 %	75 %	78 %	69 %	50 %	89 %	75 %	61 %
	Victimes		94 %	78 %	79 %	75 %	0 %	100 %	86 %	61 %

Sources : Fichier BAAC - Ministère de l'Intérieur/CEREMA Normandie Centre

61 % des accidents corporels et 61 % des victimes sur le territoire de la Métropole proviennent de collisions entre plusieurs véhicules. 88 % des vélos, 78 % des mo-

tos et 75 % des cyclomoteurs ont été impliqués dans un accident à plusieurs véhicules ; c'est le cas pour 69 % des VT.



LES ACCIDENTS MORTELS

50 % des tués sont des usagers vulnérables (piéton, vélo et deux roues) et 70 % des personnes tuées ont entre 14 et 44 ans.

Répartition du nombre de tués dans les accidents selon la classe d'âge et le mode de déplacement

	Piéton	Vélo	Cyclomoteur	Moto	VT	Autres	Total
0-13 ans	0	0	0	0	0	0	0
14-17 ans	0	0	0	0	1	0	1
18-24 ans	0	0	0	2	1	0	3
25-44 ans	0	0	0	1	1	1	3
45-64 ans	0	0	0	0	1	0	1
65-74 ans	1	1	0	0	0	0	2
75 ans et +	1	1	0	3	4	1	10
Ensemble	1	1	0	3	4	1	10

Sources : Fichier BAAC - Ministère de l'Intérieur/CEREMA Normandie Centre

Deux tiers des accidents mortels ont lieu le jour et près de la moitié des accidents mortels ont lieu en agglomération (44 %).

Contrairement aux éditions précédentes, il n'y aura plus à compter de cette année de cartographie des accidents par commune, car le Service Maîtrise des Déplacements de la Métropole procède à l'élaboration d'un observatoire spécifique en matière de sécurité routière (évaluation quinquennale).

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

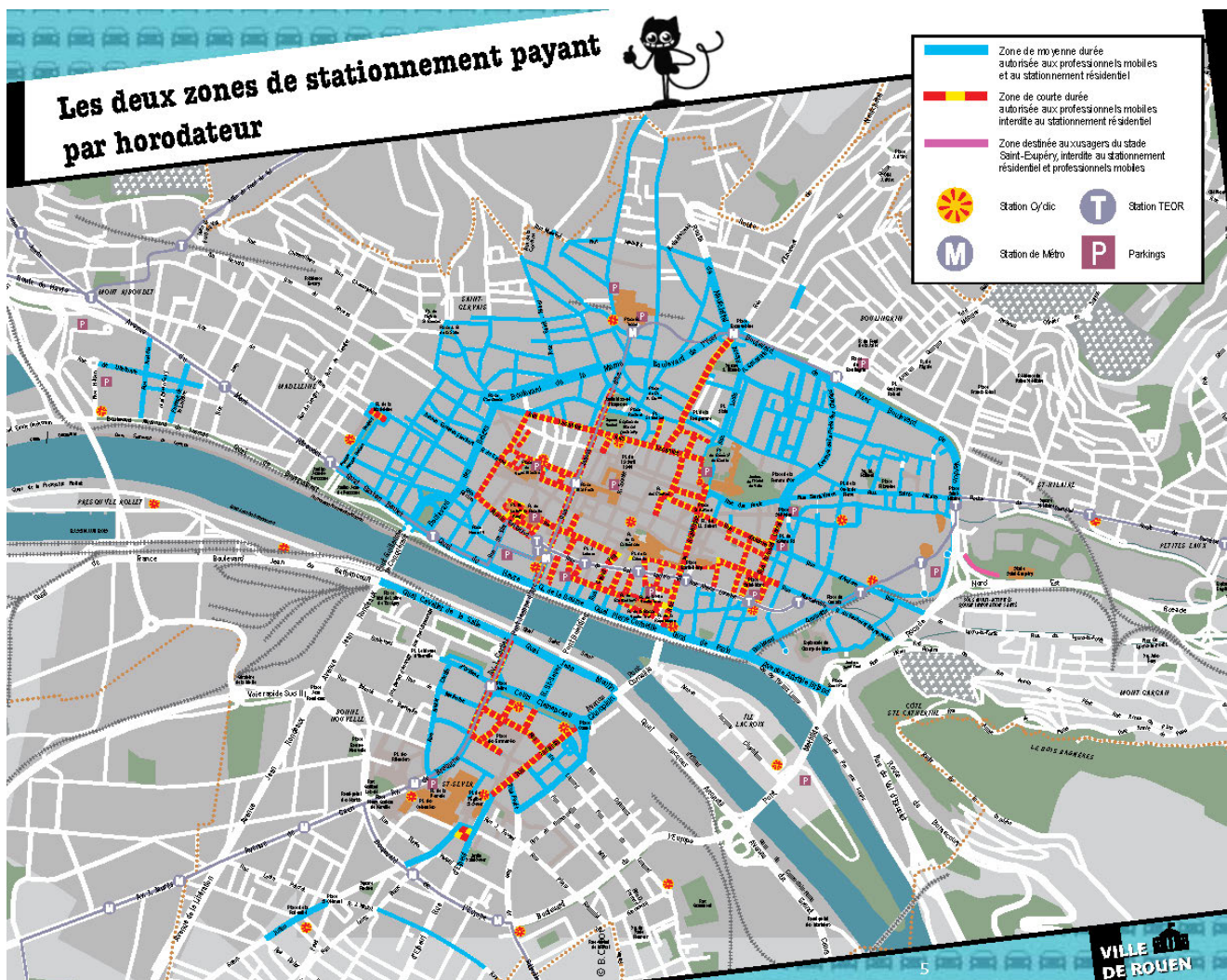
	Nombre de tués dans les accidents				
	Hors agglomération		En agglomération		
Accidents mortels impliquant	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Total
Piéton	0	0	1	0	1
Véhicule seul	1	0	2	2	5
Collision de véhicules dont en intersection	1	1	1	0	3
	0	0	0	0	0
Ensemble	2	1	4	2	9

Sources : Fichier BAAC - Ministère de l'Intérieur/CEREMA Normandie Centre



Le stationnement

LE STATIONNEMENT À ROUEN



Source : Rouen.fr

Les places payantes sur voirie

Depuis le 1^{er} janvier 2018 et dans le cadre de l'application de la loi MAPTAM, le forfait post-stationnement (FPS) remplace l'amende de 1^{re} classe (17 €) pour infraction au stationnement payant à Rouen. Chaque commune concernée fixe le montant de ce forfait ainsi que la durée maximale à partir de laquelle il va s'appliquer. L'automobiliste peut payer à l'arrivée le tarif horaire correspondant à son séjour dans la limite de la période

maximale autorisée, au-delà, un avis de paiement du forfait post-stationnement lui sera remis.

À Rouen, le stationnement est composé d'une zone de courte durée limitée à 2h15 et comptabilisant 1 160 places, ainsi que d'une zone de moyenne durée limitée à 4h15 et comptabilisant 4 980 places.

En zone courte durée, le tarif appliqué est de 1,80 € pour 1 h avec un maximum de 3,80 € pour 2h. Ce coût passe à 10 €

pour 2h05, 17 € pour 2h10 et enfin 25 € de forfait post-stationnement au-delà de 2h15.

En zone de moyenne durée, le tarif est de 1,20 € pour 1h et de 4,80 € pour 4h maximum, puis augmente par tranche de 5 minutes à 10 €, 17 € et enfin 25 € en forfait post-stationnement au-delà de 4h15.

Le stationnement « Résidentiel » à tarif préférentiel est admis en zone moyenne durée, mais n'est pas accepté dans les

zones de courte durée, ni au sein des parkings en ouvrage, ni dans la zone spécifique de l'Impasse Caumont du stade Saint Exupéry. Au cours de l'année 2019, le forfait journalier est rétabli. Également, 11 zones de stationnement résidentiel sont désormais présentes sur le territoire communal (contre 9 en 2018) avec la création d'une zone dans le quartier Luciline et la division en deux parties de la zone Saint-Hilaire/Gambetta (Saint-Hilaire/Verdun d'un côté et Gambetta/CHU de l'autre). L'ensemble de ces places est accessible gratuitement pour les titulaires de la « carte mobilité inclusion » de stationnement pour personnes handicapées, pour une durée maximale de 12 heures. Un stationnement dit « Professionnels mobiles » est instauré. Il concerne toutes les places payantes des zones courte et moyenne durées. Il permet à certaines professions (santé, artisans, réparateurs, dépanneurs...) de bénéficier de tarifs préférentiels par période du lundi au samedi de 9h à 19h (demi-journée, journée, semaine, etc.). Enfin, une zone bleue a été créée rue de Bihorel. La durée de stationnement y est de 60 minutes maximum et les usagers doivent obligatoirement disposer d'un disque bleu réglementaire.

Les places de stationnement « quart d'heure gratuit ».

Elles sont matérialisées par un marquage rouge et réparties dans 6 rues (Armand Carrel, République, Saint-Sever, Saint-Julien, Saint-Vivien, contre-allée du Boulevard d'Orléans).

Les places réservées aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Elles sont au nombre de 504. Le stationnement, gratuit, y est réservé aux personnes titulaires de la carte européenne de stationnement. La carte et la liste des emplacements sont disponibles sur le site internet de la ville de Rouen.

Les places sur voirie, non réglementées et gratuites.

La place du Boulingrin regroupe 400 places dont 7 réservées (PMR/IRVE), et complète ainsi le stationnement sur voirie non réglementé et gratuit pour lequel aucun recensement détaillé n'a été effectué depuis 2015.

Les parkings en ouvrage

La ville de Rouen regroupe 13 parkings en ouvrage (hors P+R) dont la Métropole est le plus souvent propriétaire et dont elle délègue la gestion.

La fréquentation des parkings en ouvrage est évaluée par différents éléments :

- Le nombre d'abonnés mensuels pour estimer le nombre d'usagers réguliers,
 - Le taux de rotation¹ moyen pour évaluer l'usage du parking.
 - Le nombre de visiteurs horaires moyen par jour pour la fréquentation,
- Entre 2018 et 2019, le nombre d'abonnements (toutes cartes confondues à la date du 31 décembre) sur l'ensemble des

13 des parkings a augmenté de 6 % (avec un nombre de places de parkings quasi similaire entre les deux années). Les plus fortes évolutions d'abonnements concernent les parkings Opéra/Théâtre des Arts (+ 138 %), Hôtel de Ville (22 %) et Vieux-Marché (+ 18 %). Seuls les parkings Saint-Marc (- 3 %) et La Pucelle (- 1 %) connaissent une baisse de leurs abonnements.

Si le taux de rotation moyen journalier des voitures est inférieur à 1 dans les parkings Gare, Square des Arts et Place Saint-Marc, ce taux est supérieur à 1,5 pour les parkings Vieux-Marché et Opéra/Théâtre des Arts.

La fréquentation brute de l'ensemble des parkings a augmenté de 2 % entre 2018 et 2019. Concernant l'évolution du nombre de visiteurs horaires moyen par jour, elle a fortement augmenté au parking P2 de la Gare (+ 42 %) et plus modestement à la Pucelle (+ 18 %) et à l'Hôtel de Ville (+ 16 %), alors que le parking Saint-Marc connaît une baisse de - 7 %.

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

Offre de stationnement en ouvrage

Propriétaire	Parking	Nombre de places* 2019	Nombre de places PMR
Métropole	Gare (P2)	455	10
	Espace du Palais	1 411	24
	Vieux Marché	394	8
	Cathédrale – Office du tourisme	414	4
	Hôtel de Ville	350	7
	Opéra – Théâtre des Arts	154	3
	La Pucelle	447	9
	Saint-Marc	505	10
CHUR	Gambetta Martainville	987	20
SNCF	Gare (P1)	408	9
Parc privé	Square des Arts	542	12
	Saint-Sever	NC	NC
	Docks 76	NC	NC
TOTAL		6 067	116

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

Fréquentation des parkings en ouvrage

Groupe d'appartenance du délégataire	Parkings	2018			2019		
		Nombre moyen mensuel d'abonnés*	Taux de rotation moyen jours ouvrés	Nombre visiteurs horaire en moyenne par jour	Nombre moyen mensuel d'abonnés*	Taux de rotation moyen jours ouvrés	Nombre visiteurs horaire en moyenne par jour
EFFIA	Gare (P1)	146	0,85	348	151	0,87	353
	Gare (P2)	176	0,2	90	176	0,28	128
Q Park	Espace du Palais	903	1,32	1857	961	1,29	1 815
	Square des Arts	443	0,4	216	473	0,43	234
SPL Rouen Normandie Stationnement	Vieux Marché	183	2,27	895	216	2,31	910
	Cathédrale – Office du tourisme	205	1,46	622	233	1,47	607
	Hôtel de Ville	258	1,28	447	315	1,48	518
	Opéra – Théâtre des Arts	21	1,94	298	50	1,88	290
INDIGO	La Pucelle	397	1,29	574	387	1,52	678
	Saint-Marc	468	0,84	425	472	0,78	394
SEM Rouen Park	CHU Gambetta Martainville	855	1,15	1135	845	1,14	1 125

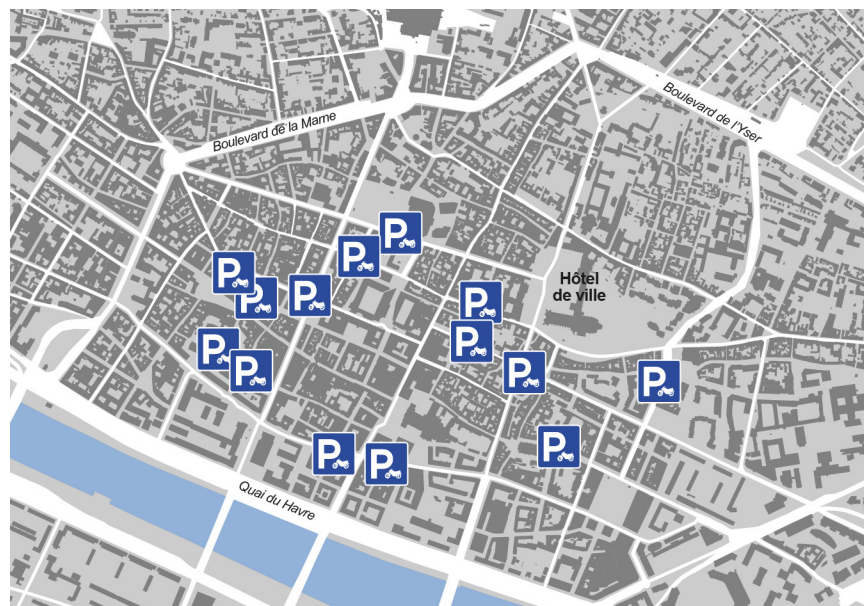
Source : Métropole Rouen Normandie

* Nombre d'abonnés au mois de décembre, tous abonnements confondus

Stationnement des deux-roues motorisés

La ville de Rouen et la Métropole ont réalisé des emplacements spécifiques de taille réduite et gratuits pour les deux-roues motorisés à proximité du secteur piétonnier du centre-ville rive droite. Ces emplacements sont matérialisés par un marquage au sol et une signalisation verticale spécifiques. Un total de 14 sites a été aménagé depuis 2015.

Emplacement des places de stationnement destinées aux deux-roues motorisés



Sources : Métropole Rouen Normandie
Fond : M05 2009 région Normandie/Open Street Map
Réalisation : AURESE, 2020

LE STATIONNEMENT À ELBEUF

Suite à la mise en place du forfait post-stationnement (FPS), la commune d'Elbeuf a réorganisé son offre et dispose de trois types de stationnements :

Le stationnement sur voirie, sur des places non réglementées et gratuites, qui représente 3 235 places.

INDIGO : Le stationnement sur voirie où le stationnement est réglementé et payant, exploité par la société (1 190 places) :

- Zone rouge : le stationnement est de courte durée durant les plages horaires de 9h à 12h et de 14h à 18h du lundi

au samedi inclus, le stationnement est gratuit pendant 15 minutes puis payant et limité à deux heures pour 2 €, au-delà s'applique un FPS de 18 €.

- Zone jaune : stationnement de moyenne durée durant les plages horaires de 9h à 12h et de 14h à 18h du lundi au vendredi et de 9h à 12h le samedi, le stationnement est payant et limité à 7h. Les tarifs vont de 1 € pour 1h à 2,60 € pour 6h, puis le FPS de 18 € est appliqué au-delà de 7h. Des tarifs préférentiels existent pour cette zone : demi-tarif pour les résidents, abonnement hebdomadaire et autorisation journalière pour les artisans.

Dans les deux zones, le forfait post-stationnement est minoré à 15,30 € si l'automobiliste s'en acquitte dans les 72h.

Enfin, la ville dispose d'un parking en ouvrage de 325 places dont 4 places PMR en centre-ville, rue Jean Gaument.

Pour le stationnement payant sur voirie, le nombre de visiteurs annuels a baissé dans les deux zones (- 12 % en zone rouge et - 9 % en zone jaune).

Idem pour la fréquentation du parking qui après une forte hausse de fréquentation entre 2017 et 2018 connaît une baisse entre 2018 et 2019 (- 7 % d'abonnements mensuels, - 17 % du nombre de visiteurs horaires moyen par jour, etc.).

Stationnement		Abonnements mensuels (moyenne par mois)	Nombre de visiteurs par mois (jours ouvrés)	Nombre de visiteurs annuels 2018	Nombre de visiteurs annuels 2019
Ouvrage		119	177	-	-
Payant sur voirie	Zone Rouge	-	-	150 816	132 058
	Zone Jaune	-	-	59 064	53 847

Source : Métropole Rouen Normandie

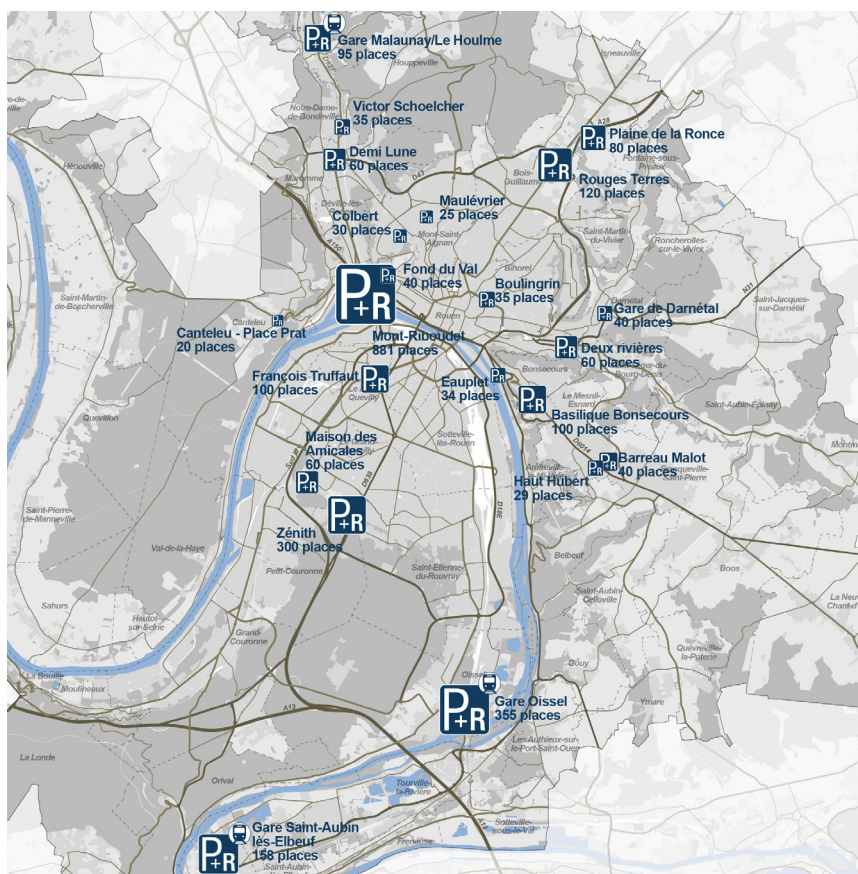
LES PARKINGS RELAIS (P+R)

Le territoire de l'agglomération dispose de 17 parkings relais (soit trois de plus qu'en 2018 avec l'ouverture des P+R Deux-Rivières, P+R Maulévrier et P+R Plaine de la Ronce sans compter la refonte du P+R Zénith) et de 3 pôles d'échanges ferroviaires permettant l'accès aux réseaux de transports en commun. Environ 2 700 places de stationnement sont proposées aux usagers (2 090 pour les parkings relais et 610 pour les pôles d'échanges ferroviaires).

Parmi ces parkings, 10 sont gratuits sur présentation d'un titre de transport :

- P+R du Mont-Riboudet – Kindarena (Rouen)
- P+R du Boulingrin (Rouen)
- P+R Deux-Rivières (Rouen)
- P+R Plaine de la Ronce (Isneauville)
- P+R Route de Duclair (Canteleu)
- P+R de Victor Schœlcher (Notre-Dame-de-Bondeville)
- P+R Place Colbert (Mont-Saint-Aignan)
- P+R Maulévrier (Mont-Saint-Aignan)
- P+R Haut-Hubert (Mesnil-Esnard)
- P+R du Zénith (Le-Grand-Quevilly)

Localisation des parkings relais



Sources : Métropole Rouen Normandie
Fond : M05 2009 région Normandie/Open Street Map
Réalisation : AURBSE, 2020

Le parking du Mont-Riboudet – Kindarena (881 places) a connu une chute de fréquentation entre 2018 et 2019 passant d'un taux d'occupation moyen de 88 % à 69 %. Il faut noter que la réglementation d'usage de ce parking a été modifiée en septembre 2018. Dorénavant, la durée de stationnement est limitée à 24 h et une grille tarifaire a été mise en place tout en restant gratuite pour les usagers du réseau Astuce. L'objectif est de réduire le stationnement longue durée dite « ventouse » et offrir de nouvelles capacités de stationnement.

En semaine, le taux d'occupation moyen est de 53 % en 2019 contre 81 % en 2018. Ce taux atteint 32 % le samedi en 2019 contre 57 % en 2018. Des disparités assez fortes sont aussi visibles entre les périodes scolaires où le parking est souvent saturé et les périodes de vacances. Ce parking, principalement dédié au rabattement sur le réseau TCU, peut être utilisé gratuitement les soirs de rencontres sportives au Kindarena, 1 h avant et 1 h 30 après l'évènement.

Le taux moyen d'occupation de l'ensemble des parkings-relais baisse de quatre points, passant de 57 % en 2018 à 53 % en 2019. Néanmoins, il faut relativiser cette tendance, car les capacités de stationnement ont augmenté de 15 % durant cette période (2090 en 2019 contre 1810 en 2018). Les plus fortes baisses concernent le P+R de la Gare de Darnétal (6 % en 2019 contre 11 % en 2018 avec une fermeture programmée courant 2020), le P+R de la Place Colbert (36 % en 2019 contre 45 % en 2018) et le P+R des Rouges Terres (55 % en 2019 contre 70 % en 2018). Néanmoins, on observe des progressions positives des taux d'occupation, parfois assez fortement comme le P+R du Zénith (27 % en 2019 contre seulement 2 % en 2018), le P+R du Barreau Malot (57 % en 2019 contre 38 % en 2018) ou encore le P+R Fond du Val (127 % en 2019 contre

119 % en 2018). La mise en service du BHNS T4 (Bus à Haut Niveau de Service) en 2019 et la création d'un nouveau P+R ont permis au parking-relais du Zénith de trouver peu à peu son public.

Trois parkings autour de pôles d'échanges ferroviaires sont également suivis. Concernant ceux de Oissel et Malaunay, leur particularité réside dans des stationnements sur parvis saturés, mais

dont les extensions récentes sont moins fréquentées. Entre 2018 et 2019, leurs taux moyens d'occupation sont restés quasiment stables (84 % pour celui de Malaunay/Le Houlme et 80 % pour celui de Oissel). Idem pour celui de Saint-Aubin-lès-Elbeuf avec un taux moyen d'occupation de 76 % en 2019 (contre 75 % en 2018).

Fréquentation des parkings relais

P+R	Places en 2019	Taux d'occupation 2018	Taux d'occupation 2019
Barreau Malot	40	38 %	57 %
Basilique Bonsecours	100	16 %	19 %
Boulingrin	35	99 %	97 %
Demi-Lune	60	89 %	85 %
Deux Rivières (ouverture en 2019)	60		65 %
Fond du Val	40	119 %	127 %
François Truffaut	100	38 %	39 %
Gare de Darnétal	40	11 %	6 %
Haut Hubert	29	76 %	61 %
Maison des amicales	60	23 %	26 %
Mont Riboudet	881	88 %	69 %
Maulévrier (ouverture en 2019)	25		89 %
Place Colbert	30	47 %	36 %
Place Prat	20	75 %	75 %
Plaine de la Ronce (ouverture en 2019)	80		82 %
Pont d'Eauplet	34	71 %	66 %
Rouges Terres*	120	70 %	55 %
Victor Schœlcher	35	67 %	56 %
Zénith**	300	1 %	16 %

*Agrandissement du parking en 2014

** Ouverture du T4 et refonte du parking-relais

Source : Métropole Rouen Normandie

Offre et demande de stationnement aux pôles d'échange ferroviaires

P+R Pôle d'échange	Places en 2019	Taux d'occupation 2018	Taux d'occupation 2019
Gare Oissel	355	79 %	80 %
Gare Malaunay/Le Houlme	95	85 %	84 %
Gare Saint-Aubin-lès-Elbeuf	158	75 %	76 %

Source : Métropole Rouen Normandie

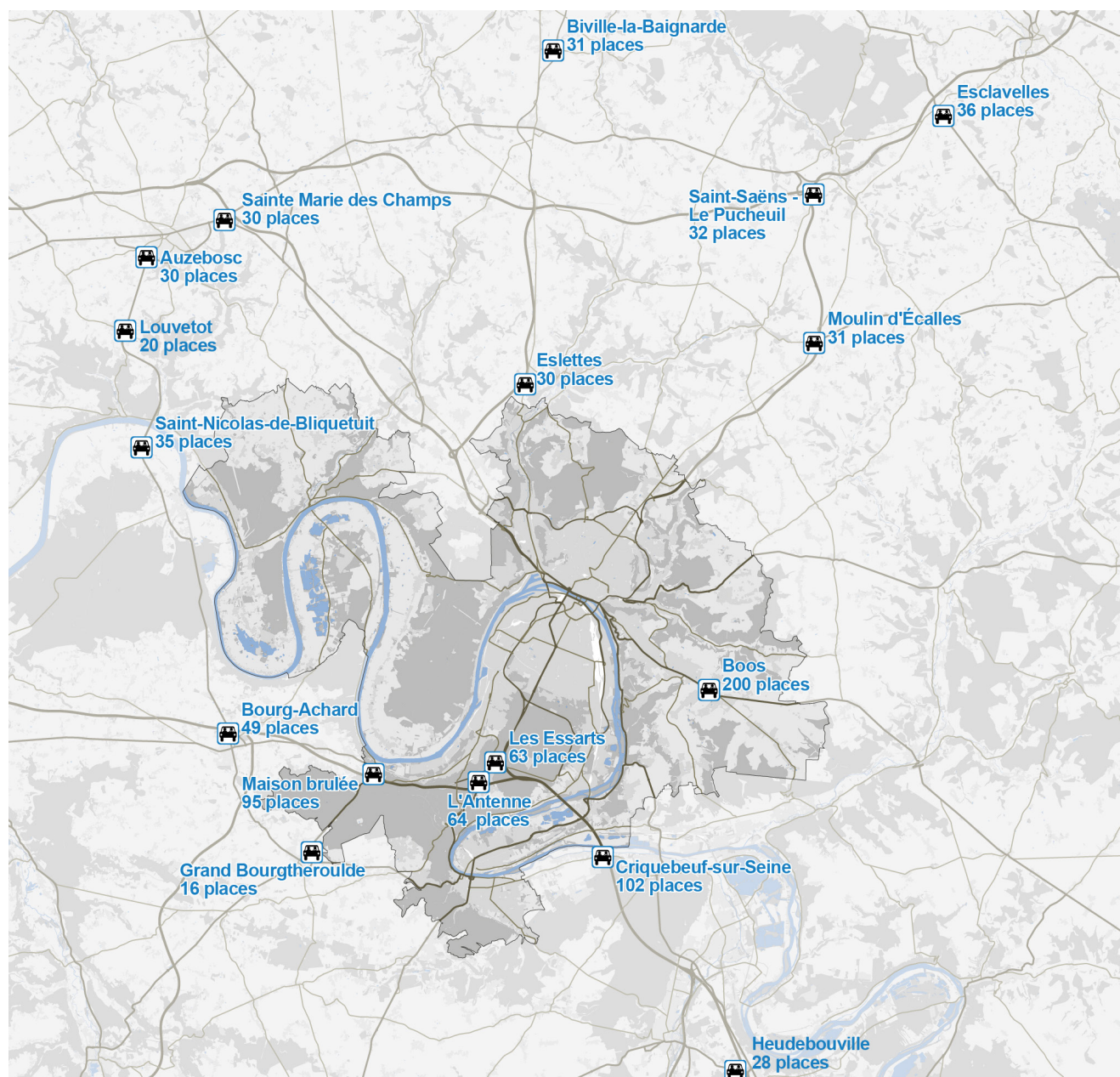
LES AIRES DE COVOITURAGE

Les aires de covoiturage sont principalement situées en frange de la Métropole Rouen Normandie, positionnées sur les grands axes pénétrants. Au-delà de l'intérêt financier réel (jusqu'à 1 550 € économisés par an et par personne pour un

trajet domicile-travail de 30 km)², la pratique du covoiturage permet de limiter la congestion et les nuisances induites par les flux automobiles dans le cœur d'agglomération, en augmentant le taux de remplissage des véhicules qui reste aujourd'hui très faible. Dans l'aire urbaine de Rouen, on comptabilise 11 aires offi-

cielles aménagées et gérées par la MRN et les Conseils départementaux de l'Eure et de Seine-Maritime. Elles regroupent 640 places et celles qui possèdent les plus grandes capacités sont situées dans le territoire de la Métropole Rouen Normandie (Boos et Maison-Brûlée avec respectivement 200 et 95 places).

Aires de covoiturage officielles aménagées dans l'aire urbaine de Rouen ou à proximité



Source : Métropole Rouen Normandie
Fond : MOS 2009 Région Normandie/Open Street Map
Réalisation : AURBSE, 2020

LE STATIONNEMENT DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Depuis 2011, la Métropole Rouen Normandie conduit une politique de promotion et d'accompagnement de l'électromobilité en déployant des bornes d'infrastructure pour la recharge des véhicules électriques (IRVE) et hybrides rechargeables sur l'ensemble de son territoire.

Depuis 2016, 48 bornes doubles et 8 bornes simples ont été installées, soit un total de 108 points de charge (PDC)

répartis sur 43 sites (16 points de charge de plus qu'en 2018).

La Métropole poursuit actuellement le déploiement de ces infrastructures avec pour objectif 50 bornes doubles supplémentaires dans les prochaines années.

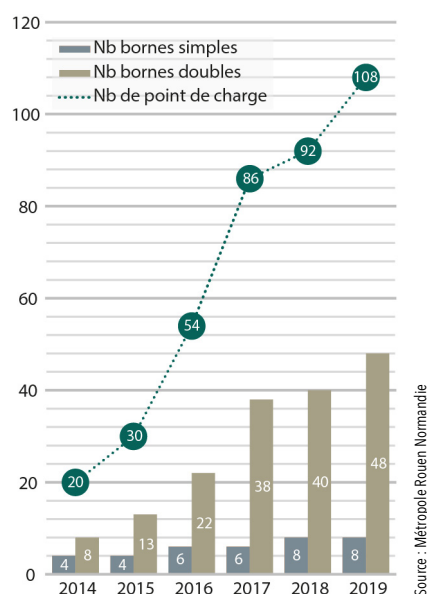
Le nombre d'utilisateurs durant l'année 2019 est de 5 644 contre 3 983 en 2018, soit une progression de +42 %.

Cette année 2019 totalise 32 762 sessions de charges soit presque autant durant les années 2017 et 2018 réunies (38 413 sessions de charges), ainsi qu'une consommation globale

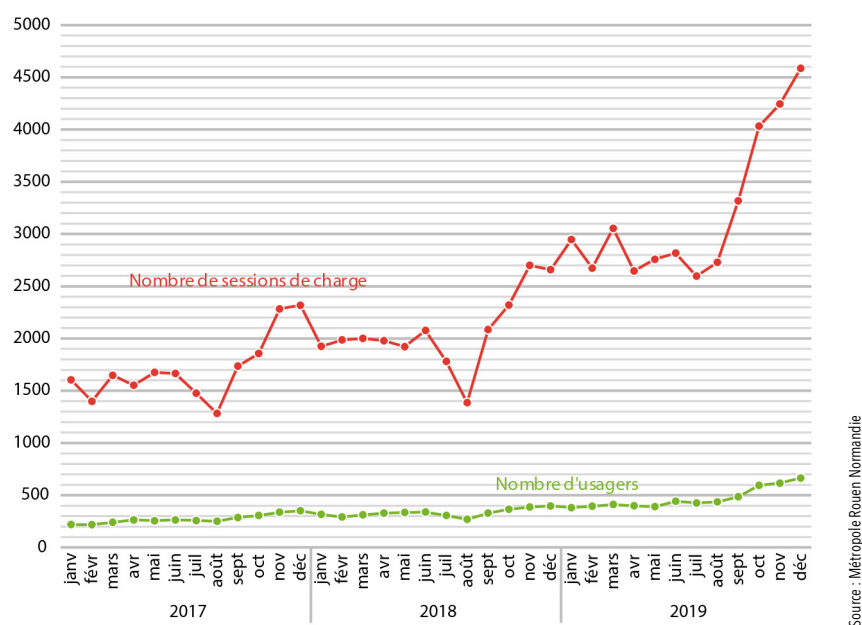
353 054 kWh (contre 325 800 kWh pour les années 2017 et 2018 réunies). Les sites les plus fréquentés en 2019 sont la rue Saint-Gilles à Mont-Saint-Aignan et le Parking Couture à Rouen (qui concentrent à eux deux 10 % du nombre de sessions de charges à l'échelle de la métropole).

Il est à noter que les bornes n'étant pas encore interopérables³, le nombre d'utilisateurs potentiels et donc le nombre de sessions de charge sont très probablement bien en dessous de la demande.

Effectifs des bornes et évolution cumulés des points de charge depuis 2014



Utilisation des bornes IRVE de 2017 à 2019



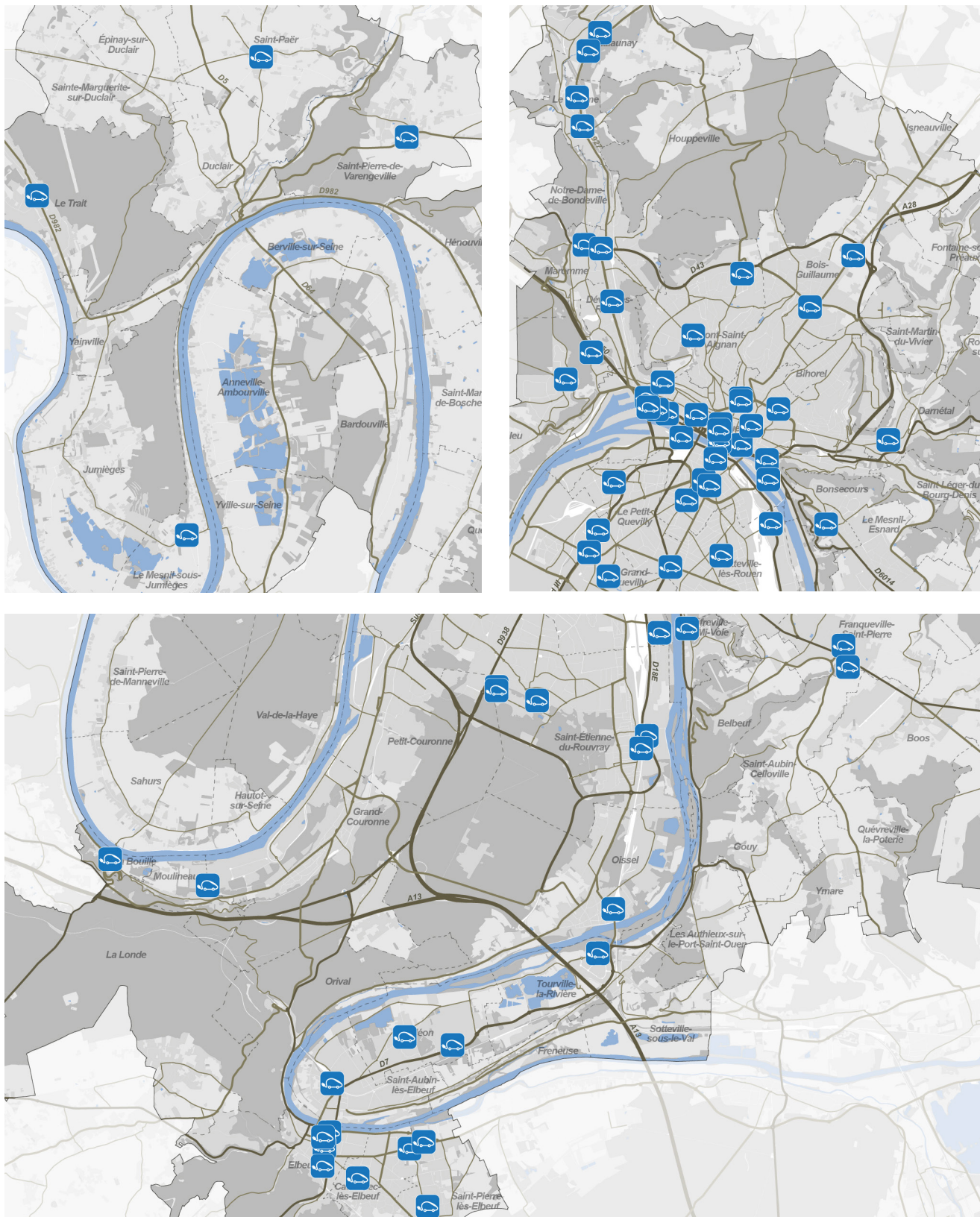
Six parkings publics sont équipés de bornes de recharge : Parking Cathédrale, Parking du Vieux Marché, Parking de l'Hôtel de Ville, P+R du Mont-Riboudet – Kindarena, Parking SNCF et P+R Fond du Val.

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). La localisation des sites est disponible sur le site de l'association nationale

pour le développement de la mobilité électrique (www.avere-france.org).

³ Capacité des différents opérateurs de mobilité à s'interconnecter pour faciliter l'accès des utilisateurs à plusieurs réseaux sans nécessité de plusieurs solutions d'accès (source : Izivia EDF).

Localisation des bornes de recharge recensées sur le territoire de la Métropole





Le transport aérien

AÉROPORT ROUEN/ VALLÉE DE SEINE

Le territoire de la Métropole Rouen Normandie est desservi par un aéroport ouvert au trafic international dont la gestion est assurée, en régie directe depuis le 1^{er} mars 2017, par un syndicat mixte composé de la Métropole et de la CCI Rouen Métropole. L'équipement situé sur la commune de Boos est ouvert de 8h à 20h du lundi au vendredi et de 9h à 19h les week-ends et jours fériés. Il se caractérise par une piste de 1700 m de long et de 45 m de large. L'aérogare a une capacité de traitement jusqu'à 50 000 voyageurs/an.

En 2019, on constate une baisse de 12 % du trafic de passagers locaux par rapport à 2018. Néanmoins, entre 2015 et 2019, le taux moyen annuel de variation est de + 31 %. Concernant les mouvements non commerciaux, ils sont stables par rapport à 2018 au contraire des mouvements commerciaux qui accusent une baisse de près de 60 %. Pour ce qui est du fret, aucune activité n'a été enregistrée en 2019.

L'année 2019 a été marquée par plusieurs événements qui ont eu des impacts sur l'évolution du trafic :

- En août, l'unique piste a fait l'objet d'un renforcement et d'une réfection ainsi que la mise aux normes du balisage, la remise en service de l'axial de la piste et le renforcement de la sécurité. Pendant cette période, les vols ont été dérivés vers Caen ou Le Havre. Le montant des travaux s'est élevé à près de 5 millions d'euros. Un service de navette entre aéroports a été mis en place pour assurer les liaisons aériennes.
- l'arrêt au 17 juin de la rotation régulière entre Rouen et Lyon (les vols sont effectués avec des appareils Embraer ERJ 145 de 50 places).
- L'affrètement de vols charters commercialisés par Rond-Point Évasion à destination de la Sicile, la Sardaigne, l'Italie du Sud, le Portugal, Les Baléares-les Iles de Majorque et Madère.
- Le doublement de la ligne saisonnière entre Rouen et la Corse, du samedi de la fin mai au 21 septembre (les vols sont opérés avec des appareils Embraer CRJ 700 de 100 sièges permettant de

doubler la capacité) : une liaison Rouen - Figari et une liaison Rouen - Bastia. Tous les vols ont été assurés par la filiale Hop d'Air France qui by Air France.

L'année 2020 sera marquée par l'abandon de toutes les liaisons aériennes par la compagnie Hop.

L'aéroport accueille également des services de vols d'affaires et de transport à la demande via la société Phenix Aviation ainsi que de nombreuses activités de loisirs : aéroclub, école de pilotage, club de planeurs, vols en hélicoptère... voyageurs/an.

En 2018, la compagnie Hop! a poursuivi l'exploitation de deux lignes :

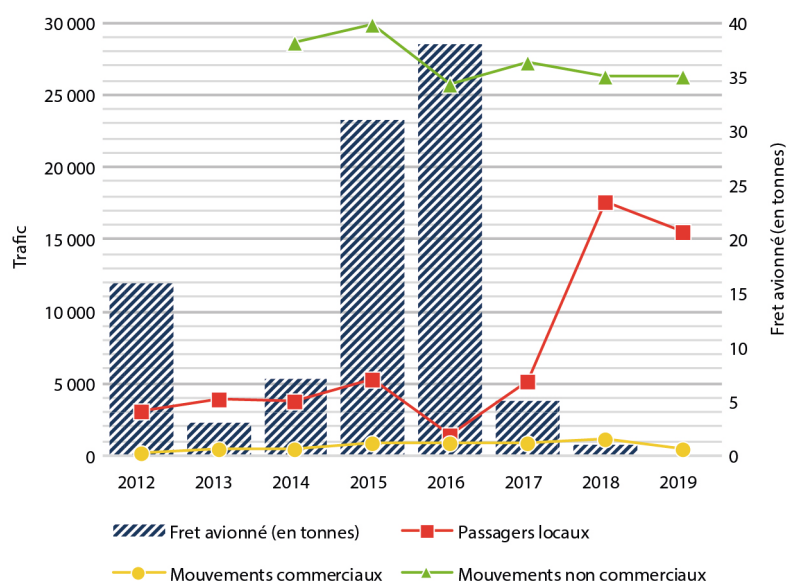
- une ligne régulière avec une rotation quotidienne entre Rouen et Lyon (les vols sont effectués avec des appareils Embraer ERJ 145 de 50 places). Le remplissage est au deux tiers pour motif professionnel ;
- d'une ligne saisonnière entre Rouen et Bastia, avec une rotation le samedi du 30 juin au 29 septembre (les vols sont opérés avec des appareils Bombardier CRJ 700 de 72 places).

Par ailleurs, l'agence Rond-Point Évasion a affrété trois vols charters à destination de Naples, les Baléares et Faro (Portugal).

Dans le cadre du développement de la plateforme, des travaux de réfection de la piste et de l'aérogare sont prévus en 2019, ainsi que la création d'une 2^e rotation estivale avec la Corse et la multiplication des vols charters.

L'aéroport accueille également des services de vols d'affaires et de transport à la demande via la société Phenix Aviation en plus des nombreuses activités de loisirs : aéroclub, école de pilotage, club de planeurs, vols en hélicoptère...

Trafic de passagers et de fret



Source : www.aeroport.fr/view-statistiques/rouen-vallée-de-seine

L'actualité de 2020

LA CRISE DU COVID-19

L'année 2020 est marquée par la pandémie internationale de la Covid-19. Le confinement instauré par le gouvernement afin de contenir l'épidémie sur le territoire national (du 17 mars au 11 mai 2020 inclus) a entraîné de très fortes restrictions de déplacements. Seuls quelques motifs de déplacements furent autorisés (sur présentation d'une attestation dérogatoire de déplacement lors de contrôles). Ainsi, sur cette période, le trafic routier persistant sur la Métropole n'étant plus que de 30 % environ par rapport à la période avant COVID-19. Sans rupture de service, le réseau ASTUCE a dû s'adapter en assurant un service minimum afin de desservir, entre autres, les pôles de santé.

Lors des levées progressives des mesures de restrictions, les gestes barrières comme la distanciation sociale (ou « physique ») d'au moins un mètre avec d'autres personnes et le port du masque obligatoire dans les transports en commun, doivent être respectés. Ces mesures de protection ont engendré des changements dans les pratiques et comportements de mobilité avec des reports modaux :

- Constatés vers la voiture particulière (retour de la circulation à plus de 90 % dès le mois de juin malgré le télétravail, la fermeture administrative de nombreux établissements).
- Ressentis vers les modes actifs (vélo, marche).

L'offre du réseau Astuce s'est adaptée en fonction des levées des restrictions (autorisation de réouverture des établissements de loisirs, par exemple) ce qui a permis une augmentation progressive de la fréquentation, sans pour autant atteindre la situation avant la crise sanitaire.

Reste à savoir si ces nouveaux comportements auront un impact à plus long terme sur les mobilités du territoire métropolitain rouennais, notamment en matière de trafics (routier, ferroviaire, cyclable, etc.).

Les données de 2020, qui seront traitées dans la prochaine édition d'OMMeR, serviront notamment à observer l'évolution des déplacements post confinement. Néanmoins, le recueil de nombreuses données pourrait être rendu compliqué et rendre l'exercice d'observation difficile.

LES DISPOSITIFS D'AIDE À LA PRATIQUE DU VÉLO

En lien avec la crise de la Covid-19, la Métropole Rouen Normandie a mis en œuvre différents mécanismes pour favoriser la pratique du vélo.

En collaboration avec les associations et les communes, plusieurs pistes cyclables temporaires ont été aménagées sur le modèle de l'urbanisme tactique à divers endroits de la Métropole comme, par exemple, sur l'avenue du Mont-Riboudet à Rouen ou la route de Tourville à Cléon. Des évaluations sont menées afin de vérifier les conditions de pérennisation de ces aménagements.

En outre, d'autres dispositifs ont été mis en place tels que :

- Une aide financière pour l'acquisition de vélos spécifiques (vélo à assistance électrique, vélo pliant, vélo-cargo ou familiaux) jusqu'à fin décembre 2020 à hauteur de 30 % du montant TTC du vélo dans la limite de 300 euros (pour les 2000 premiers dossiers complets).
- Une aide financière complémentaire à celle de l'Etat pour la réparation des vélos à hauteur de 50 euros (si les frais de réparation excèdent les 50 euros) jusqu'au 30 septembre 2020.
- Des ateliers mobiles de réparation de vélos chaque mercredi jusqu'à mi-juillet (sur réservation).

- La gratuité temporaire de l'abonnement du service Cy'clik (service de location de vélos en libre-service) jusqu'au 31 août 2020 et le passage de la première demi-heure gratuite à première heure gratuite pour chaque utilisation.
- L'installation de deux nouvelles stations Cy'clik courant juin 2020 (Boulingrin et Mont-Riboudet).

LA LOI LOM

La loi d'orientation des mobilités (LOM), promulguée le 24 décembre 2019, a pour ambition de réformer le paysage des mobilités à l'échelle nationale en favorisant des pratiques plus vertueuses et inclusives. Cela faisait près de 40 ans qu'une loi spécifique sur les déplacements et les transports n'avait pas été publiée (LOTI en 1982). Parmi ses mesures « phares », citons les développements des mobilités actives (vélo, intermodalité, etc.), du transport ferroviaire par la réouverture des petites lignes (dont la Région pourra en assurer leur gestion) et du covoiturage (domicile-travail) ; la transformation du versement transport en versement mobilités pour les entreprises ; ou encore la création d'autorités organisatrices de la mobilité (AOM) dont tous les EPCI devront être couverts (ou à défaut la Région exercera la compétence en lieu et place de l'EPCI). Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) actuel deviendra un Plan de Mobilité (PDM) lors de sa prochaine réactualisation.

Ce nouveau cadre législatif va permettre également l'encadrement des politiques de développement actuel des mobilités innovantes de la Métropole Rouen Normandie :

- Le projet de navette autonome Rouen Autonomous Lab, actuellement toujours en phase de test, qui a comme vocation de devenir le premier service de mobilité à la demande de voitures autonomes électriques sur route ouverte en Europe.
- Le service MaaS (Mobility as a Service) qui permettra aux usagers de disposer d'un compte mobilité unique avec des moyens de paiement intégrés attractifs. L'utilisateur pourra disposer d'un calculateur d'itinéraires, selon le renseignement de divers paramètres (temps de parcours, empreinte carbone, météo, etc.), qui lui proposera plusieurs options de mobilités pour réaliser son déplacement (TCU, vélo, taxi, etc.).

Par ailleurs, la LOM oblige le déploiement de zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m), nouvelle appellation des zones à circulation restreintes (ZCR), dans les zones de surveillance de la qualité de l'air qui ne respectent pas les normes. Le principe est de restreindre l'accès aux véhicules les plus polluants dans des secteurs ciblés. Une ZFE-m devrait être instituée en 2021 au sein de la Métropole Rouen Normandie.

CRÉATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT RÉGIONAL NO_MA_D

Au 1^{er} janvier 2020, la Région Normandie crée le réseau NO_MA_D qui regroupe sous la même appellation tous les transports régionaux non urbains et scolaires :

- Nomad Trains. Il prend en compte le transfert de gouvernance à la Région des trains Intercités et de l'engagement de l'État de prendre en charge le renouvellement complet du matériel ferroviaire. Ce transfert s'accompagne de la mise en service des rames Omneo Premium dont la maintenance sera assurée par le nouveau technicentre de Sotteville-lès-Rouen. Le nouveau schéma de transport normand propose 4 types de services :
 - Krono+ pour les services opérés avec les nouveaux trains Omneo Premium, mis en service au cours de l'année 2020, qui offrent le niveau de confort le plus élevé sur des liaisons express, notamment sur les liaisons Paris-Rouen-Le Havre et Paris-Caen-Cherbourg/Deauville,
 - Krono pour des liaisons interurbaines,
 - Citi pour la desserte des territoires urbains et périurbains,
 - Proxi pour la desserte fine de tous les territoires,
- Nomad cars et transports à la demande pour les liaisons interurbaines et transports scolaires hors agglomération. Une application Nomad Cars a été d'ailleurs développée pour informer en temps réel de toute l'actualité des transports routiers.
- Nomad co-voiturage. Avec l'application Karos, la Région soutient le co-voiturage du quotidien dans certains territoires normands.

CONNEXITÉS, LA NOUVELLE TARIFICATION MULTI-RÉSEAUX D'ATOUMOD

Depuis le 1^{er} septembre 2020, les usagers du réseau Atoumod bénéficient d'un seul abonnement en formule mensuelle permettant de voyager de manière illimitée en train, car, bus et métro pour des trajets incluant plusieurs modes de transports (multimodalité) et réseaux de transports publics. Dénommé « Connexités », ce dispositif permet :

- La simplification de l'achat de titres (une zone unique de tarification),
- Une réduction tarifaire (réduction de 10 % en moyenne selon les trajets par rapport au cumul des titres de trains et des titres urbains),
- Une simplification des déplacements entre plusieurs zones géographiques (syndicats mixtes de transports).

Connexités est le produit d'une coopération de 15 collectivités locales normandes dont fait partie la Métropole Rouen Normandie (à travers le réseau Astuce).

L'ÉTAT RÉAFFIRME SES ENGAGEMENTS CONCERNANT LA LNPN

Lors du 10^e comité de pilotage LNPN (ligne nouvelle Paris-Normandie) de février 2020, l'État a réaffirmé ses engagements pris dans le rapport Duron vis-à-vis de la Ligne Nouvelle Paris Normandie en assurant qu'elle se fera dans sa totalité à l'horizon 2037. Selon le calendrier prévisionnel, la nouvelle gare Rouen rive gauche et le tronçon Rouen-Barentin seront soumis à une enquête publique durant la période 2023-2027 après la réalisation d'études préparatoires.

LES MOUVEMENTS SOCIAUX

Le début de l'année 2020 a été marqué par plusieurs types de mouvements sociaux (grève SNCF, manifestations des gilets jaunes) qui ont généré des impacts plus ou moins significatifs sur les déplacements, notamment sur le réseau de transports en commun (réseau ASTUCE) qui a subi plusieurs perturbations. Néanmoins, contrairement à 2019, ces perturbations ont été moins étalées dans le temps et auront probablement moins d'impacts sur la fréquentation des transports collectifs urbains (période pré-confinement).

LA NAVETTE FLUVIALE

Lancée durant l'été 2019 et devant prendre initialement fin mi-novembre 2019, la navette fluviale a été prolongée jusqu'en décembre 2020 (expérimentation lancée par la Métropole Rouen Normandie en partenariat avec le Grand Port Maritime de Rouen, l'Union Portuaire Rouennaise, Transdev et ENGIE). Cette navette, propulsée par un moteur électrique dont l'énergie est fournie par des panneaux photovoltaïques, assure la traversée du fleuve à Rouen (située entre les ponts Guillaume le Conquérant et Flaubert) en continu aux heures de pointes en semaine et en continu durant le week-end et jours fériés. Gratuite et d'une capacité de 60 places assises, elle accueille également les vélos à bord.

Depuis le 2 octobre 2020, une nouvelle navette assure la liaison entre la rive-droite de Rouen et l'Île Lacroix durant les soirs de matchs de hockey-sur-glace à la patinoire Guy Boissière (active de 18h à 23h). Elle est également gratuite et peut transporter jusqu'à 50 personnes à son bord.

Lexique

AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité. Les AOM assurent l'organisation du réseau de transport urbain et remplacent les AOT (autorité organisatrice de transports) depuis la promulgation de la loi MAPTAM (2014).

ATOUMOD : Atoumod est un dispositif qui offre un support billettique unique (carte Atoumod) permettant de circuler sur une large partie des réseaux de transports urbains et inter-urbains de la région normande. Atoumod'Multi est un abonnement mensuel chargé sur la carte Atoumod et permet de voyager de manière illimitée en bus, train, métro et car sur 4 zones géographiques de manière combinée ou non (réseau Astuce de la Métropole de Rouen, TAE dans le secteur d'Elbeuf, Transbord dans le secteur de Louviers/Val-de-Reuil et Transurbain dans le secteur d'Evreux).

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service. Un BHNS est un mode de transport hybride entre le bus et le tramway disposant souvent de voies entièrement réservées et sans obstacles avec une fréquence de passage élevée. Le TEOR est considéré comme le premier BHNS mis en service en France (2001).

CY'CLIC : Cy'clik est un service de location de vélos en libre-service sur le territoire de la commune de Rouen.

DIRNO : Direction Interdépartementale des Routes Nord Ouest. La DIRNO assure l'entretien, l'exploitation et la gestion d'une partie des routes nationales et de cinq autoroutes non concédées dans le nord-ouest de la France. Son siège se situe à Rouen.

FILOR : Filo'R est un service de transport à la demande du réseau Astuce pour les zones périurbaines de la Métropole Rouen Normandie (hors agglomération elbeuvienne).

FPS : Forfait Post-Stationnement. Le FPS remplace l'amende de 1^{ère} classe pour infraction au stationnement payant. Il est instauré par les communes concernées qui fixent le montant de ce forfait ainsi que sa durée maximale.

IRVE : Infrastructure de Recharge de Véhicules Electriques. L'IRVE est une borne de recharge pour véhicules électriques (stations ou points de recharge).

LNPN : Ligne nouvelle Paris-Normandie. La LNPN est un projet de ligne ferroviaire entre la Normandie et l'Île de France conçu pour améliorer les déplacements et réduire le temps de parcours entre ces deux régions.

LOM : Loi d'Orientation des Mobilités. La LOM est une loi promulguée le 24 décembre 2019 et a comme vocation de repenser et de mieux cadrer les mobilités du quotidien.

Loi MAPTAM : Loi de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles. La loi MAPTAM a été promulguée le 27 janvier 2014 et a comme vocation de clarifier les conditions d'exercice de certaines compétences des collectivités territoriales.

PCRT : Poste de Commandement et Régulation du Trafic de Rouen Métropole. Le PCRT a comme objectif de réguler le trafic routier en temps réel à partir de mesures effectuées par un ensemble de capteurs placés sous les principaux axes de circulation ainsi qu'à l'aide de caméras de surveillance.

PDM : Plan de Mobilité. Le PDM est un document de planification qui détermine l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. Le PDM remplace le PDU (Plan de Déplacements Urbains) depuis la promulgation de la LOM et est placé sous l'égide de l'AOM.

PMR : Personne à Mobilité Réduite. Les personnes à mobilité réduite regroupent les personnes en situation de handicap (permanente ou ponctuelle) présentant des difficultés dans leurs mouvements et déplacements (personnes en fauteuil roulant, personnes âgées, personnes plâtrées, femmes enceintes, parents avec poussettes, etc).

P+R : Parking Relais : Le parking relais est un espace de stationnement pour automobiles destiné à inciter les automobilistes à accéder dans le cœur urbain à partir des transports en commun. Ils sont généralement situés en bout de lignes de transports en commun ou à des endroits stratégiques et accessibles de la ligne.

TAE : Transports de l'Agglomération d'Elbeuf. TAE est une régie publique chargée de l'exploitation des transports en commun de l'ex Agglo d'Elbeuf. La Métropole Rouen Normandie est l'AOT et délègue l'exploitation à TAE.

TCAR : Transports en Commun de l'Agglomération Rouennaise. TCAR est un réseau de transports collectifs né de la fusion des réseaux Métrobus de Rouen et TAE d'Elbeuf en 2011 (commercialisé sous l'appellation « Astuce »). La plupart des lignes de transports du réseau Astuce sont gérées par la TCAR (dont Transdev est l'exploitant).

TEOR : Transport Est Ouest Rouennais. Le TEOR est un bus à haut niveau de service (BHNS) circulant en partie en site propre sur un axe est-ouest de l'agglomération rouennaise.

TER : Transports Express Régional. Les TER désigne l'ensemble de l'activité du transport régional (train et car) dont la Région est l'Autorité Organisatrice.

TET : Train d'Equilibre du Territoire. Les TET assurent un service de grandes lignes rapide entre les principales villes françaises non reliées par les TGV (les Intercités). C'est l'État qui est Autorité Organisatrice de ce service.

TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel. Le TMJA est égal au trafic routier total sur une année divisée par 365 (correspondant au nombre de jours d'une année).

TMJO : Trafic Moyen Journalier Ouvrable. Le TMJO est égal à la moyenne sur l'année des trafics journaliers des jours ouvrés (du lundi au vendredi).

ZFE-m : Zone à Faible Emission mobilité. Les ZFE-m sont des secteurs géographiques où sont instaurés des restrictions de circulation afin d'améliorer la qualité de l'air et remplacent les ZCR (Zones à Circulation Restreinte) depuis la promulgation de la LOM.



**Parution
novembre
2020**

Agence d'urbanisme de Rouen
et des boucles de Seine et Eure
101 boulevard de l'Europe - CS 30220
76004 Rouen cedex 1
Tél : 02 35 07 04 96 — Fax : 02 35 36 82 98
Courriel : contact@aurbse.org — Site : www.aurbse.org