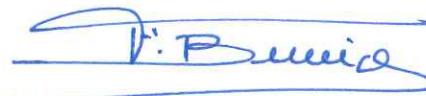


Vu pour être annexé à mon arrêté en date du :

15 JUIN 2017

Rouen, le

la préfète



Fabienne BUCCIO

## **Aménagements des accès définitifs du pont Flaubert en rive gauche de la Seine**

### **Annexe n° 4 – Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Rouen**

**Rapport de présentation**  
**Pages mises en compatibilité**



VILLE DE ROUEN  
Direction de l'Aménagement Urbain

# Plan Local d'Urbanisme

## Rapport de présentation

*Pages mises en compatibilité  
par déclaration de projet des accès définitifs du pont Flaubert*

Approuvé le 24 septembre 2004, modifié le 26 septembre 2005, mis en compatibilité par D.U.P du 16 octobre 2006,  
modifié le 12 juillet 2007, modifié le 15 mai 2009, modifié le 21 janvier 2011, révisé le 27 janvier 2012,  
modifié le 6 juillet 2012, modifié le 11 octobre 2013, mis en compatibilité par D.U.P du 03 mai 2016.

## §5- DÉPLACEMENTS

### A- ÉTAT DES LIEUX

#### I- L'AUTOMOBILE

Il y a sans aucun doute trop de voitures et de camions à Rouen. Les boulevards ou les quais deviennent, à l'heure de pointe, des lieux particulièrement hostiles pour les riverains et les piétons : bruit (pouvant atteindre 60 décibels), air pollué (monoxyde de carbone) et insécurité en sont les inconvénients immédiats.

Dans la durée, l'encombrement automobile a également des conséquences sur la santé des individus (maladies respiratoires, stress...) et de la ville (érosion de l'animation commerciale, vacance des logements, dégradation du patrimoine architectural...).

Les enquêtes sur les déplacements des habitants de l'agglomération, menées en 2007 dans le cadre de la révision du plan de déplacements urbains (PDU), ont montré que plus de la moitié des déplacements des habitants s'effectuaient en voiture et que ce mode représentait 80% des déplacements mécanisés. Néanmoins, il est heureux de souligner que le nombre de ces déplacements n'a évolué que de +0,7% depuis 1996 et est passé de 83% à 80% des déplacements mécanisés. Si moins d'un dixième des déplacements mécanisés (voiture mais aussi deux roues et transports collectifs) de l'agglomération s'effectue à l'intérieur du centre ville de Rouen (rive droite et rive gauche), presque un tiers s'effectue entre périphérie et centre (soit environ 250 000 déplacements par jour).

Les voiries principales de l'agglomération rouennaise, y compris les autoroutes, ont la particularité de diriger l'ensemble du trafic vers le centre et notamment les quais de Seine. La construction, après la guerre, des quais et ponts surélevés a rompu le contact entre la ville et son fleuve. Cela a eu pour résultat de reléguer les quais hauts puis les quais bas au rang d'axes routiers. Plus récemment, la création de la « rocade » nord-est, qui est en réalité une pénétrante, n'a fait qu'aggraver la situation. L'envahissement automobile des quais a pour effet de faire de la Seine une fracture entre le centre historique et le centre rive gauche, alors qu'elle aurait vocation à être le trait d'union entre les deux rives.

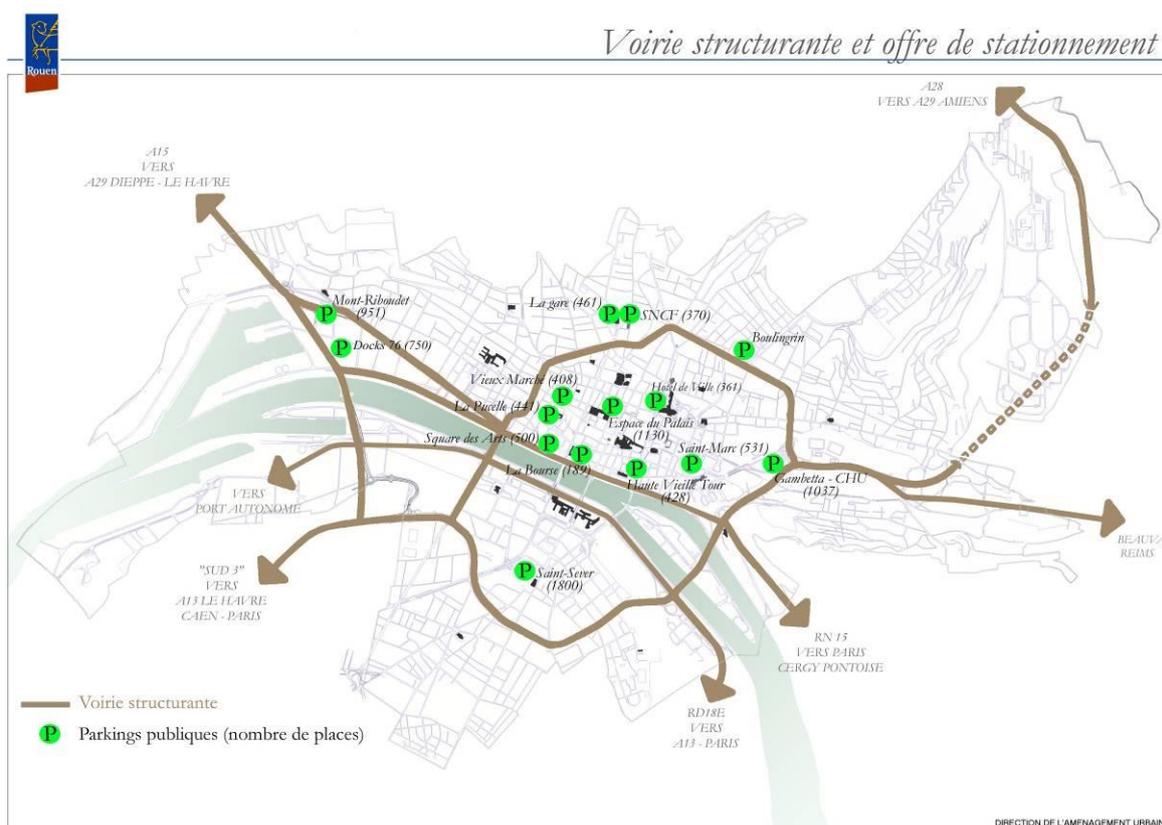
En ce qui concerne les poids lourds, le cumul du trafic de transit et du trafic d'accès aux zones portuaires et industrielles place le centre de l'agglomération rouennaise dans une situation de concentration exceptionnelle. Un comptage effectué en 2010 a révélé que 3 900 camions circulaient par jour sur les quais rive droite, 2.100 sur les quais bas rive gauche et 6 650 sur le quai Gaston-Boulet.

Une réduction significative du nombre de poids lourds et de voitures dépend de la réalisation d'un anneau de contournement de l'agglomération.

L'achèvement en 2003 de la voie Sud III a permis de relier Rouen rive gauche à l'autoroute A13 par un parcours continu et sans feu. Cette 2 x 2 voies est fréquentée par quelque 50 000 véhicules par jours. Sa connexion avec le pont Flaubert permet un accès direct à l'autoroute A150 et à la rive droite, en éloignant ainsi du centre le trafic de transit et en soulageant le pont Guillaume-le-Conquérant.

La déclaration d'utilité publique (DUP) du 6<sup>e</sup> pont de Rouen et de ses accès « fonctionnels » (c'est-à-dire provisoires) a été prononcée par décret du 28 septembre 2001. Le pont levant a été achevé en 2007 et mis en service, dans sa version « fonctionnelle » en septembre 2008. Cet ouvrage, bien que très proche de l'hypercentre, est conçu à la fois comme un complément du réseau autoroutier et comme un maillon du futur anneau de contournement de Rouen. Il assure aussi la desserte directe du port, du Marché d'Intérêt National et du futur quartier de l'Ouest rouennais. Le projet fonctionnel consiste à ne réaliser, dans un premier temps, que le pont sur la Seine et ses viaducs d'accès en les raccordant sur chaque rive au réseau viaire existant.

La réalisation d'un nouveau franchissement de la Seine a été inscrite dès 1972 dans le Schéma Directeur d'Aménagement d'Urbanisme (SDAU) de l'agglomération rouennaise, puis intégré au Plan de Déplacements Urbains (PDU) de 2000 et au Schéma Directeur de 2001. Après l'abandon de la solution tunnel (pour des raisons financières et techniques), a été retenue la solution d'un pont levant de 2 x 4 voies de 570 mètres de longueur (110 pour la partie centrale entre piliers) et de 15 mètres de hauteur (55 lorsque le pont est levé). Le choix d'un pont levant permet notamment aux voiliers de l'Armada et aux navires de croisières (environ 200 ont fait escale à Rouen depuis 1989) de pénétrer au plus près du centre-ville, et de préserver le caractère maritime de Rouen.



## II- LES TRANSPORTS COLLECTIFS

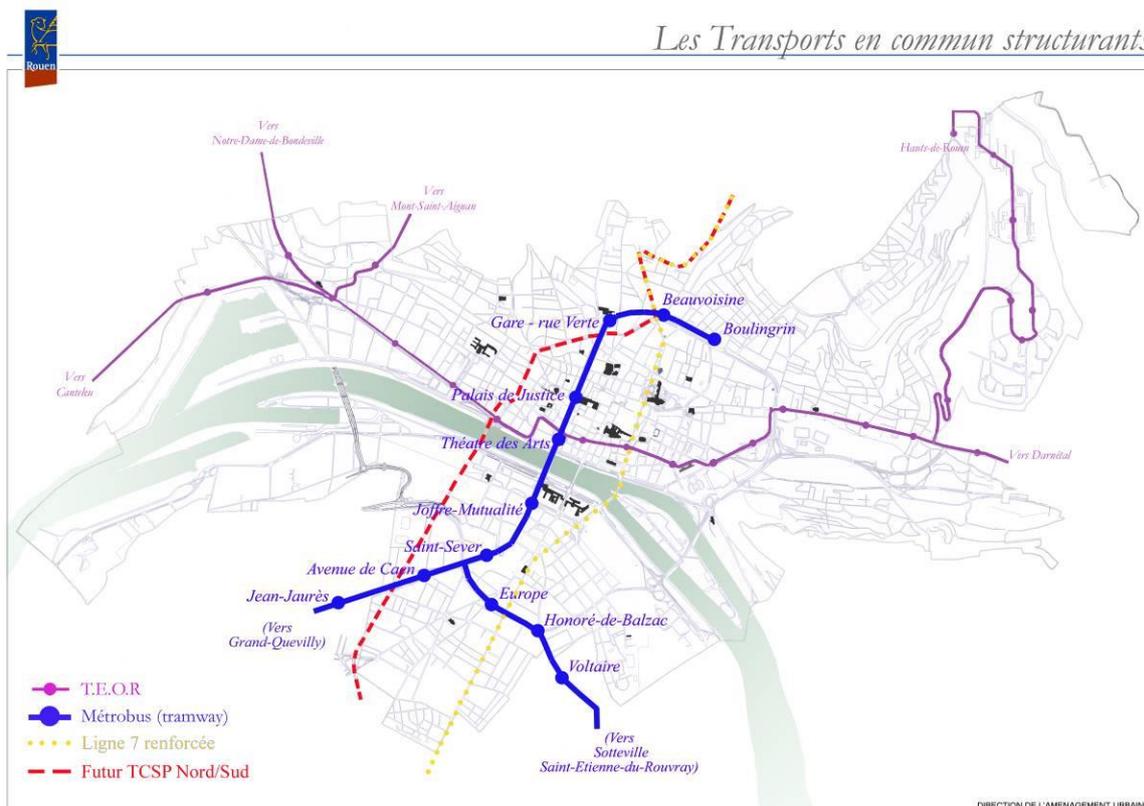
Le maillage du territoire communal par le réseau de transports collectifs urbains (bus traditionnels, tramway, bus en site propre TEOR) est important et toutes les parties de la ville sont accessibles dans des conditions satisfaisantes du point de vue de la distance à parcourir par les usagers. Les déplacements effectués en transports collectifs ne représentent encore cependant que 10,5% des déplacements tous modes, et 15,2 % des déplacements mécanisés. A l'échelle du Grand Rouen, les déplacements en transport collectifs ont néanmoins augmenté de +20,2 % entre 1996 et 2007, ce

mode passant ainsi de 9% à 11% des déplacements effectués. Ce bon résultat est dû notamment à la montée en charge du réseau Métrobus et à l'aménagement des nouvelles lignes TEOR.

Les demandes des habitants, exprimées notamment dans les comptes-rendus des conseils de quartiers, concernent surtout la fréquence et l'efficacité de la desserte par bus des secteurs de la ville non desservis par le tramway ou par TEOR. C'est en particulier le cas des quartiers où le taux de motorisation est faible (rive gauche, Hauts-de-Rouen...).

Les personnes utilisant le plus souvent les transports collectifs sont plutôt des femmes, des étudiants et des personnes âgées entre 18 et 25 ans.

En ce qui concerne les transports collectifs interurbains, il faut déplorer la mauvaise performance (en termes de fréquence, de rapidité et même de confort) de la liaison ferroviaire de Rouen avec Paris. En revanche, le service départemental d'autocars est en voie d'amélioration avec l'ouverture d'une halte routière (rue des Charrettes). L'intermodalité y sera assurée avec le Métrobus et TEOR.



### III- LES MODES DE DÉPLACEMENT DOUX

Le nombre de déplacements quotidiens pédestres a augmenté de 12% dans l'agglomération entre 1996 et 2007 ; leur part relative parmi les différents modes de déplacement est passée de 29,5 à 31 %.

Ce résultat relativement satisfaisant semble être dû davantage aux faiblesses des autres modes de transport qu'à la qualité des cheminements piétonniers. En effet, hormis le centre ville rive droite qui dispose d'un plateau piétonnier important, la fluidité des parcours piétonniers est souvent gênée par des traversées difficiles d'axes routiers (quais, ceinture de boulevards de la rive droite, avenue du Mont-Riboudet, boulevard Ferdinand-de-Lesseps, avenue de la Libération...).

La part modale de la bicyclette a connu une formidable augmentation de +56 % dans l'agglomération pendant la dernière décennie 1996-2007. Cependant les enquêtes de 2007 ont montré que les vélos correspondent seulement à 1,08 % des déplacements journaliers (contre 1,26% en 1996).

Ce mauvais résultat tient à la densité du trafic automobile qui a rendu dangereux et inconfortable l'usage du vélo, et à l'absence de mise en place d'un véritable réseau cyclable protégé. Sur le territoire de Rouen, si l'on excepte les quais bas rive droite et le chemin des Petites-Eaux-du-Robec, il existe peu de cheminements cyclables continus et sécurisés.

## B- ENJEUX

### I- LA REDISTRIBUTION DU TRAFIC

#### 1/ LA NÉCESSITÉ D'UNE ROCADE

La réalisation d'une rocade complète, outre le fait qu'elle réduirait automatiquement le trafic de camions et de voitures en centre-ville, rendrait possible des mesures dissuasives complémentaires (réglementation de la circulation, aménagements de voirie) permettant le réinvestissement des axes centraux par les transports collectifs, les piétons et les vélos. Inscrite au PDU depuis 1996, la réalisation du contournement Est a été décidée par le Ministère de l'Équipement en 2006. Cette voie de 27 km comporte cinq viaducs et un tunnel.

La Sud III (achevée en 2003), la rocade sud de Rouen (ouverte en juillet 2008) et le pont Gustave-Flaubert (ouvert en septembre 2008) constituent un maillon de cet anneau.

La réalisation des accès définitifs au pont Gustave-Flaubert (dont dépend la fluidité de la desserte de l'Ouest rouennais) et la réalisation du contournement Est figurent aujourd'hui parmi les projets engagés par l'État avec une mise en service programmée pour l'horizon 2024. Ces ouvrages structurants favoriseront ainsi, à l'échelle de la ville centre, la mise en œuvre d'un nouveau partage de la voirie.

#### 2/ LA RÉVISION DU PLAN DE CIRCULATION

Dans le cadre de l'élaboration du nouveau plan de circulation de Rouen, un diagnostic réalisé en 2003 par le bureau d'études ISIS met en évidence plusieurs dysfonctionnements :

- \*la perturbation provoquée par le trafic de transit, notamment celui des poids lourds ;
- \*l'absence de lisibilité du plan de circulation actuel qui ne comporte pas de hiérarchie claire entre les voies en fonction de leur vocation ;
- \*l'insuffisante régulation des feux et la persistance d'obstacles à la fluidité du trafic.

En l'attente de la réalisation du contournement Est, les marges de manœuvre sont réduites, mais elles existent :

- \***la hiérarchisation des voies**, qui consiste à distinguer le trafic de transit (éloigné du tissu urbain), le trafic interne (en particulier trajets domicile travail qui concernent les voies à forte capacité), la desserte locale (correspondant aux besoins de proximité sur des voies à l'intérieur des quartiers) et le trafic piéton (sur voies piétonnes ou voies mixtes avec priorité aux piétons). En ce qui concerne le trafic interne et la desserte locale, la démarche ne doit pas

consister à viser à améliorer la circulation automobile en particulier mais à améliorer les déplacements en général, tous modes confondus, et avec l'optique de privilégier les modes les moins polluants ;

**\*la régulation du trafic**, qui consiste à obtenir sur certains axes des gains de capacités, permettant de diminuer la circulation automobile sur d'autres voies, voire d'en transformer l'usage (notamment extension du plateau piétonnier). Cet axe d'intervention est aujourd'hui bien engagé grâce à la mise en place du Poste Central de Régulation du Trafic ;

**\*la simplification**, consistant à rendre plus lisibles les parcours et à supprimer tous les aménagements générateurs de bouchons (et donc de pollution), tels que les feux trop rapprochés.

S'agissant du stationnement des véhicules, le diagnostic révélait une gestion peu efficace, notamment la saturation de certains quartiers et l'absence de stationnement résidentiel. Le stationnement rotatif, sur le modèle de « park en ciel » (place de la Madeleine), mérite d'être développé. La politique tarifaire doit pour sa part être plus cohérente en vue d'inviter les automobilistes à stationner dans les parkings en ouvrage pour les durées moyennes à longues, et sur l'espace public pour les courtes durées.

En ce qui concerne le débouché nord du pont Flaubert, il conviendra d'étudier avec soin les conditions de desserte du quartier à partir de cet ouvrage. Dans le cadre général du plan directeur de Seine-Ouest, des études fines prenant en compte les impacts cumulés des différentes opérations (Luciline, Palais des Sports, Docks...) ont été menées et ont rappelé l'importance de la mise en œuvre du projet « définitif ».

## II- UN NOUVEAU PARTAGE DE LA VOIRIE EN MILIEU URBAIN

En dépit des difficultés tenant aux caractéristiques radiales du réseau viaire de l'agglomération, il importe de porter une attention particulière à un meilleur partage de la voirie au profit des modes de déplacement « doux » et des transports collectifs. Cette évolution est d'ailleurs inscrite dans la Charte des entrées et traversées de l'agglomération rouennaise de 1998 qui, en ce qui concerne le réaménagement des axes pris en considération par ce document<sup>39</sup>, définit trois objectifs : « privilégier les déplacements des deux-roues », « améliorer les espaces piétons » et « développer les transports en commun ».

### 1/ LA PROMOTION DES MODES DE DEPLACEMENT « DOUX »

Rouen a été l'une des premières villes de France à « piétonniser » son centre-ville dans les années 1970. Il paraît aujourd'hui utile, dans un but de continuité des cheminements, de développer les voies piétonnières, synonymes de convivialité pour beaucoup d'habitants et d'usagers de la ville.

Dans le centre-ville rive droite, le plateau piétonnier pourrait être progressivement étendu à l'intérieur du quadrilatère République - Jean-Lecanuet - Belges – Général-Giraud - Général-Leclerc, certaines rues étant interdites aux automobiles, d'autres aménagées en espace partagé avec priorité aux piétons.

Dans le centre rive gauche, le quartier piétonnier pourrait être développé autour de la rue Saint-Sever et de la place des Emmurées. Le projet de réaménagement de la place des Emmurés s'inscrit dans cette perspective.

<sup>39</sup> Dans la Charte, les principales voies radiales pénétrant dans Rouen ainsi que les boulevards sont qualifiés de « traversées d'agglomération ». Les entrées de la ville (barrière du Havre, côte de Neufchâtel, barrière de Darnétal, Saint-Paul, Pont-Mathilde, place des Chartreux, pont Gustave-Flaubert) font l'objet d'une attention particulière en tant que « seuils de l'hypercentre ».

Parallèlement, la liaison piétonnière entre les deux rives doit être améliorée. La place accrue dévolue aux piétons et aux cyclistes sur le pont Boieldieu en constitue une étape.

Le réseau cyclable, actuellement très segmenté et peu sécurisé, doit aussi être développé, tout en tenant compte des contraintes du relief. Le « réseau structurant communautaire » et le « réseau d'armature complémentaire » du plan Agglo-Vélo doit être complété par un réseau local dans une optique de continuité des cheminements et de desserte des lieux d'attractivité (grands équipements, pôles commerciaux, gare...).

Sur les axes structurants, notamment les boulevards, ces cheminements devront prendre la forme de pistes séparées de la circulation automobile.

Dans les quartiers centraux, où l'étroitesse des rues se prête mal à la création de véritables pistes cyclables, il paraît pertinent de s'orienter vers une cohabitation entre les vélos et les autres usagers, notamment dans les rues piétonnes et les espaces partagés.

## 2/ LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS URBAINS COLLECTIFS

Il ne paraît pas contestable que le développement de transports collectifs performants permettra de réduire la place de la voiture en ville et d'y améliorer ainsi la qualité de vie et l'attractivité.

La fréquence et la rapidité des transports doivent donc faire l'objet d'améliorations, à la faveur d'une synergie entre la compétence « voirie » de la Ville et la compétence « transports » de la Communauté d'agglomération.

La mise en service, en 2007, de la deuxième tranche de TEOR (qui concerne le centre de Rouen mais également les quartiers du Châtelet, de la Lombardie et de la Grand'Mare), puis la réalisation d'une ligne nord-sud de transport en commun en site propre (prévue par le PDU) constitueront des progrès majeurs en ce sens. Dans l'attente du déploiement d'un nouveau TCSP sur l'axe Nord/Sud, les aménagements de voirie prévus dans le centre de Rouen permettront d'améliorer les conditions de fonctionnement des lignes 6, 7 et 10.

Le réseau de bus devra faire l'objet d'améliorations constantes en fonction des enquêtes menées par la CREA. Il conviendra notamment d'améliorer la desserte du quartier de Grammont (faisant l'objet d'une importante opération de restructuration urbaine dans le cadre du GPV) et des grands équipements destinés à contribuer à la revitalisation de ce quartier (pôle culturel, parc)<sup>40</sup>. La desserte des secteurs d'Aubette-Martainville et de Repainville devra par ailleurs être étudiée, compte tenu des projets d'aménagement envisagés.

L'extension du tramway en direction du centre hospitalier universitaire et du futur secteur d'activités Aubette-Martainville pourra faire l'objet d'une étude d'opportunité et de faisabilité, notamment dans la perspective de la création d'une nouvelle gare d'Agglomération sur la rive gauche de Rouen. La création de ce nouveau pôle intermodal est une donnée majeure de l'organisation et de la structure du réseau de transport en commun de l'agglomération.

Une liaison ferroviaire de type tram-train entre Barentin et Elbeuf est envisagée depuis de nombreuses années. Elle devra permettre la desserte des secteurs en plein développement et de fort potentiel comme la future gare rive gauche. Il importe que le tracé retenu traverse la ville en son centre par le sillon de la Seine, et soit connecté aux réseaux Métrobus et TEOR, ainsi qu'à la future ligne de transport collectif nord-sud.

---

<sup>40</sup> Le quartier est actuellement desservi par la ligne 10 qui est une ligne d'armature du réseau.

### **III- L'AMÉLIORATION DES LIAISONS RÉGIONALES, NATIONALES ET EUROPÉENNES**

La valorisation du réseau ferré régional ont fait l'objet d'études lancées par le Syndicat mixte chargé du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de Rouen-Elbeuf et par la Région Haute-Normandie.

Par ailleurs, le souhait de voir Rouen relié à Paris au réseau TGV européen et à l'aéroport de Roissy par une liaison ferroviaire rapide est réitéré par tous les acteurs économiques de l'agglomération rouennaise. La réalisation de cette liaison devra tenir compte de l'engorgement du réseau et des tunnels qui le ponctuent et devra prévoir un emplacement pour une nouvelle gare rouennaise. Le Schéma Directeur envisage un site principal d'étude pour l'implantation de cette nouvelle gare d'agglomération : le site ferroviaire de Saint-Sever, sur la rive gauche de Rouen. La question de l'implantation de cette nouvelle gare, liée aux importants travaux de modernisation ferroviaire dans le Mantois, doit faire l'objet d'un Débat Public porté par le Comité de Pilotage pour la Ligne à Grande Vitesse Paris-Normandie.

**Règlement**  
**Document graphique**  
**Secteur mis en compatibilité**

