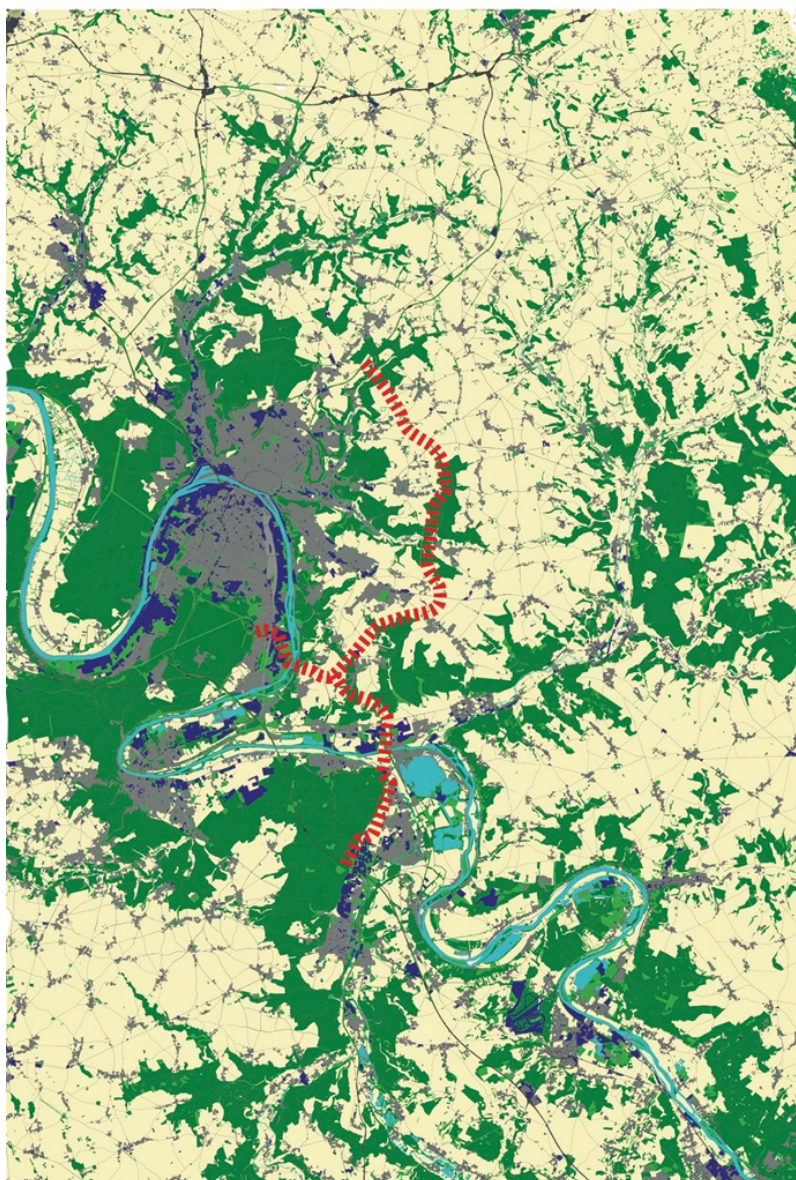


## **Charte pour une valorisation réciproque de l'infrastructure et du territoire**



## Contournement Est de Rouen - Liaison A28-A13

# Charte pour une valorisation réciproque de l’infrastructure et du territoire

## Préambule

Résolument **inscrit dans la dynamique de développement de la vallée de la Seine**, le projet de contournement Est de Rouen - Liaison A28-A13 offrira un itinéraire alternatif à la traversée du cœur métropolitain et renforcera l’accessibilité du territoire eurois. Il doit permettre de poursuivre plusieurs objectifs :

- Améliorer la desserte des sites économiques majeurs,
- Permettre le développement d’une offre de transports collectifs compétitive,
- Améliorer la qualité de vie des habitants.

Clairement soutenu par l’Etat qui en a fait une priorité nationale à l’issue du travail de la commission “Mobilité 21”, le projet fait également partie des enjeux régionaux et locaux en s’intégrant dans les projets territoriaux pour le développement du grand bassin de vie de Rouen et de la vallée de Seine.

Conscients de l’importance d’**une stratégie partagée et cohérente** pour assurer la pleine efficacité du projet d’infrastructure, et de l’échéance proche de mise en service à l’échelle de temps de la planification, les partenaires du projet ont conduit avec l’Agence d’Urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure un travail de définition et de partage des enjeux territoriaux. Sur cette base, ils ont décidé de formaliser cette stratégie au travers de la présente charte afin de réaffirmer ensemble leurs engagements **pour une mise en valeur réciproque de l’infrastructure et des territoires desservis**.

## Orientations retenues par les partenaires

Le contournement Est de Rouen - Liaison A28-A13 est une occasion exceptionnelle pour les territoires desservis de valoriser leurs atouts de développement et de se mettre en situation favorable pour un développement durable.

La charte retient trois axes stratégiques qui s’appuient sur les richesses et les potentiels du grand bassin de vie concerné pour définir les orientations et actions des partenaires au travers de leurs responsabilités respectives.

Ces orientations ont vocation à trouver leur place dans la Synthèse des Perspectives d’Aménagement et de Développement Économique du Territoire qui constitue une composante du dossier d’enquête préalable à la déclaration d’utilité publique. Par la suite, ils sont appelés à être traduits dans les projets des territoires, particulièrement au travers des Schémas de Cohérence Territoriale.

## 1. Pour un rôle économique moteur de l’infrastructure

A l’issue d’un diagnostic partagé les signataires de la charte conviennent des enjeux de la mise en valeur réciproque de l’infrastructure et du territoire dont la dynamique est essentielle pour son rayonnement économique.

Dans une logique globale d’un développement équilibré de l’ensemble des fonctions économiques (industrielles, touristiques, présentes...) présentes dans les territoires, et en permettant au trafic routier d’éviter les points de congestion, l’infrastructure assurera une desserte fiable des pôles d’activités et notamment de sa place portuaire. Elle valorisera ainsi une position géographique stratégique et les fonctions logistiques et industrielles qui lui sont nécessaires. Elle offrira également des possibilités d’organisation spatiale des activités qu’il conviendra de coordonner afin de tirer le meilleur parti des opportunités foncières du territoire tout en évitant un développement anarchique sur des secteurs peu appropriés.

### *Pour cela, les signataires reconnaissent la nécessité de :*

- Organiser une répartition équilibrée des pôles d’activités à l’échelle du bassin de vie en tenant compte de la nature des activités, des besoins de desserte et des complémentarités possibles,
- Valoriser les territoires en assumant les mutations nécessaires et en réaffectant les sites en friches afin notamment de limiter la consommation d’espaces naturels et agricoles,
- Affirmer les dessertes multi et inter-modales des personnes et des marchandises pour les pôles d’activités existants et futurs dans une logique de développement durable,
- Éviter un développement opportuniste des zones commerciales à proximité des points d’échanges avec l’infrastructure et privilégier des logiques de complémentarité, notamment avec le commerce de proximité..

## 2. Pour une redistribution des modes de déplacement

A l’issue d’un diagnostic partagé, les signataires de la charte conviennent des enjeux de la mise en valeur réciproque de l’infrastructure et du territoire en matière d’organisation des transports des biens et des personnes et d’optimisation des réseaux d’infrastructures.

La création d’une infrastructure nouvelle est de nature à interroger l’ensemble des réseaux et leur fonctionnalité, dans une logique de mise en synergie des réponses à apporter aux pratiques de mobilité entre les territoires. En soulageant les secteurs agglomérés d’un important trafic, en particulier de poids-lourds, elle permet de réduire fortement les nuisances et pollutions qui pèsent sur les espaces urbains traversés, ouvrant ainsi des stratégies de reconquêtes urbaines. En outre, en redistribuant les flux et en libérant de l’espace de circulation, elle permet d’organiser de manière plus durable les déplacements sur le territoire tout en améliorant l’efficacité et l’attractivité des transports collectifs.

### *Pour cela, les signataires reconnaissent la nécessité de :*

- Définir un réseau d’infrastructures hiérarchisées, dédiées aux enjeux locaux de déplacements, un système de jalonnement qui lui correspond, permettant une utilisation appropriée des différentes voiries du territoire par les différents usagers,
- Requalifier les axes pénétrants, notamment par la définition d’un réseau intégré des transports collectifs **et des mobilités douces ou partagées**, dont les interfaces avec l’infrastructure et l’offre globale constituent une alternative efficace à l’usage individuel de l’automobile dans les déplacements entre « centralité » et « périphérie »,
- Aménager des points d’échanges en fonction des enjeux intercommunaux et des caractéristiques techniques de l’infrastructure et notamment de sa vocation principale tout en intégrant les besoins et potentialités du territoire,
- Garantir des vitesses adaptées à des échanges pacifiés entre l’infrastructure et les territoires traversés et à des temps de parcours fiables plutôt que des vitesses rapides.

### 3. Pour un rôle fédérateur des projets de territoire

A l'issue d'un diagnostic partagé, les signataires de la charte conviennent des enjeux de la mise en valeur réciproque de l'infrastructure et du territoire, depuis les vues nouvelles que chacun ouvre sur l'autre dans un cadre environnemental et paysager urbain, naturel et agricole d'une grande richesse.

En créant un nouveau lien entre les territoires et un nouveau point de vue, complémentaire du lien naturel que constitue déjà la Seine et des infrastructures existantes qui la longent, elle est l'occasion d'affirmer, de fédérer et d'afficher de manière opérationnelle des engagements déjà pris par les partenaires en matière de développement durable.

*Pour cela, les signataires reconnaissent la nécessité de :*

- Aménager une infrastructure et des abords qui seront exemplaires et innovants en matière d'insertion agricole, environnementale et urbaine
- Mettre en valeur les particularités locales en termes de paysage, limiter la consommation foncière et rechercher une insertion conciliant maîtrise des nuisances et attractivité des territoires traversés, **favoriser l'accès au patrimoine historique et naturel**, enjeu majeur de valorisation touristique,
- **Limiter tout fractionnement supplémentaire du territoire** en prenant en compte les éléments définis à l'échelle du Schéma Régional de Cohérence Écologique et les politiques mises en œuvre localement,
- **Interdire le développement urbain diffus à proximité des échangeurs routiers le long des axes pénétrants**, autant pour le développement résidentiel que pour le développement économique, comme cela a déjà été affirmé.

## Déclinaisons des axes politiques et préfiguration d'outils de mise en œuvre

### 1. Des déclinaisons des axes politiques

Les acteurs de la démarche ont relevé des principes d'organisation ou d'aménagement généraux à mettre en œuvre en tenant compte des spécificités des territoires, notamment lors de l'élaboration d'un document de planification ou encore de cahiers de transcription. Les éléments présentés ci-après sont ordonnés selon les axes politiques, et ne sont pas exhaustifs.

*L'axe Politique : « Organiser une répartition équilibrée des pôles d'activités à l'échelle du bassin de vie »*

- Orienter vers les zones d'activité économique (ZAE) les activités génératrices de flux ou de nuisances (risque, bruit...) et travailler en parallèle l'accueil des activités compatibles avec l'habitat dans le tissu résidentiel (commerce, tertiaire -@ex: démarche schéma départemental des ZAE de l'Eure),
- Penser les pôles économiques dans une vision élargie et pas seulement en "zone d'activités", en incluant l'économie résidentielle et le tourisme.

*L'axe politique : « Aménager des points d'échanges en fonction des enjeux intercommunaux et des caractéristiques techniques de l'infrastructure et notamment de sa vocation principale tout en intégrant les besoins et potentialités du territoire » :*

- Aménager des pôles multimodaux avec un foncier ciblé et adapté, en fonction des points d'échanges de flux, de la localisation des lieux de production et de diffusion, de la localisation de



l'emploi et en cohérence avec les schémas de développement économique à toutes les échelles : régionale, départementale et métropolitaine (localisation, spécialisation...),

- Organiser la logistique urbaine et les conséquences du contournement Est de Rouen/Liaison A28-A13 sur celle-ci,
- Qualifier les points d'échanges en fonction des trafics attendus (VL/PL) en appui des limitations de circulation

**L'axe politique : « Requalifier les axes pénétrants, notamment par la définition d'un réseau intégré de transports collectifs et des mobilités douces ou partagées dont les interfaces avec le contournement et l'offre globale constituent une alternative efficace à l'usage individuel de l'automobile dans les déplacements entre « centralité » et « périphérie » :**

- Agir conjointement sur la forme urbaine et le partage modal de l'espace public,
- Requalifier les pénétrantes à partir d'un principe de restriction de capacité et de mise en place de dispositifs de dissuasion pour les poids lourds,
- Envisager la requalification des entrées et traversées d'agglomération par des aménagements marquant un point d'entrée spécifique dans un réseau urbain avec des transports collectifs et des parkings relais. La logique de localisation de ces derniers doit tenir compte des fonctionnalités urbaines déjà existantes et notamment les lieux de commerces et de services, ou à défaut, permettre leur création à proximité.

**L'axe politique : « Aménager une infrastructure et des abords qui seront exemplaires et innovants en matière d'insertion agricole, environnementale et urbaine» :**

- Favoriser l'émergence des alternatives agricoles (circuits courts, valeurs ajoutées sur de petites surfaces ...) dans le cadre de la stratégie foncière (acquisition, remembrement) donnant une perspective de haute valeur ajoutée aux espaces diffus traversés,
- Prendre en compte les autres infrastructures programmées dont la LNPN, dans les enjeux d'intégration urbaines et agro-environnementales,
- Définir en amont les principes d'aménagement paysager en lien avec la sensibilité des sites (natura 2000, ZNIEFF, protection des zones urbaines...).

**L'axe politique : «Mettre en valeur les particularités locales en termes de paysage, limiter la consommation foncière et rechercher une insertion conciliant maîtrise des nuisances et attractivité des territoires traversés, favoriser l'accès au patrimoine historique et naturel, enjeu majeur de valorisation touristique» :**

- Donner une image attractive et une identité au paysage participant à l'attractivité touristique,
- S'approprier les grands viaducs pour en faire une identité du territoire et des points de vue,
- Aller vers la mise en place d'un principe général de développement de zones d'activité exemplaires en matière d'approche environnementale et de développement durable,
- Instaurer des bandes d'isolement le long de l'infrastructure permettant, à terme, d'autres usages plus ou moins impactants (LNPN) ou des continuités agricoles et écologiques,
- Appliquer les règles harmonisées des SCot (rôle de l'interscot), dont certains des enjeux identifiés sont liés à la requalification des pôles existants et à la réduction de la consommation d'espace,
- Identifier clairement sur chaque pénétrante la vocation des points d'échanges afin d'envisager leurs impacts sur la consommation d'espace et les partager collectivement.

## 2. Préfiguration d'outils d'accompagnement et d'animation pour la mise en œuvre

### Observatoire des effets du contournement Est/liaison A28-A13

Dans l'objectif d'une démarche de suivi/évaluation, et dans la continuité de l'étude d'impact, il paraît opportun d'observer les évolutions des territoires concernés par le contournement Est/liaison A28-A13. Cette observation permet d'analyser, de comprendre et donne les informations nécessaires lorsque le besoin de faire évoluer les projets de territoire se fait sentir. Les premiers indicateurs seraient à construire en les rapprochant de la démarche mise en place pour le suivi de l'interscot.

### Des outils d'animation et de dialogue

La charte donne des orientations globales qu'il revient à chaque territoire de mettre en œuvre, lors de ses réflexions stratégiques et notamment au moment de l'élaboration de documents de planifications. Pour aider à une transcription adaptée de ces orientations à chaque projet de territoire, les partenaires de la charte peuvent mettre en place un processus d'élaboration de "cahiers de transcription". Cette démarche collaborative de référence permettra à l'ensemble des acteurs partie prenante de partager et d'échanger sur des modalités de réponses concrètes aux enjeux et aux problématiques qu'ils rencontrent par des approches thématiques ou territoriales.

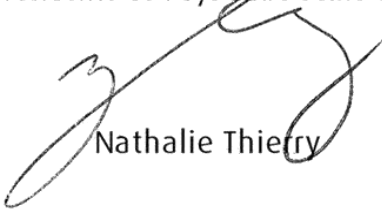
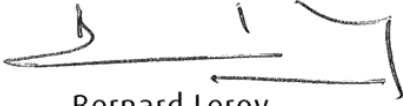
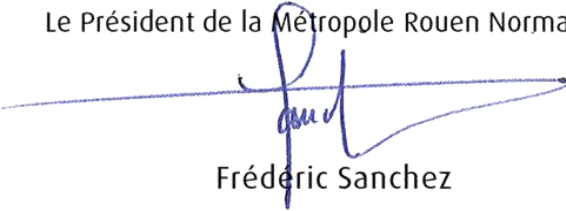
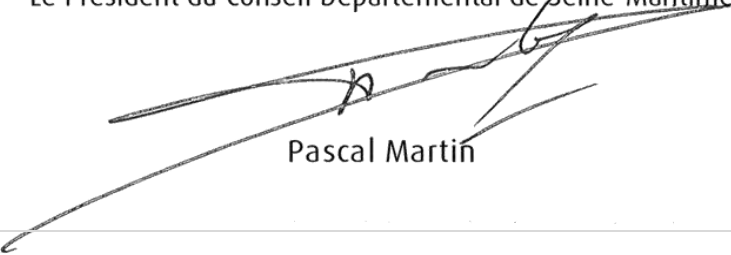
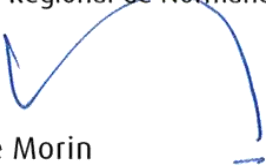

### Des outils partenariaux à développer

Dans les mêmes temps que les réflexions ayant abouti à la charte, les collectivités partenaires du projet ont travaillé à la préfiguration d'outils complémentaires, lors de séminaires techniques qui se sont tenus au mois de septembre 2014.

Il est apparu opportun de doter l'ensemble des territoires traversés par l'infrastructure d'outils communs, dans l'objectif de lancer ou de poursuivre des démarches sur :

- La définition d'un réseau de référence pour la circulation des marchandises et des habitants en appui des pôles stratégiques générateurs de flux (économiques et résidentiels), cohérent avec la hiérarchisation des voies entreprise dans les PDU et dans une logique inter et multi modale,
- La mise en place d'un système global de gestion dynamique des trafics, permettant l'optimisation des réseaux et la fluidité des circulations,
- La définition d'un plan de jalonnement pour la desserte des polarités économiques majeures, cohérent avec le réseau de référence,
- La création d'un programme d'optimisation des zones d'activité, visant à organiser l'offre foncière en valorisant les friches et les espaces encore disponibles dans les secteurs en cours d'aménagement et à permettre la « mise en réseau » de ces sites, à l'instar des travaux déjà menés par les collectivités à l'exemple de Seine-Sud ou de Pitres / Le Manoir / Alizay,
- La mise en place d'une réflexion agricole et environnementale; en cohérence avec le SRCE et la trame verte et bleue définie dans les SCoT, permettant l'amélioration
  - des continuités et corridors écologiques,
  - des conditions d'exploitation agricoles et forestières pour saisir d'éventuelles opportunités découlant de la réalisation de l'infrastructure,

## Signature des partenaires

Le : 7/12/2016	La Présidente du Pays Entre Seine et Bray  Nathalie Thierry
Le : 15-12-2016	Le Président de la Communauté d'Agglomération Seine-Eure  Bernard Leroy
Le : 16 DEC. 2016	Le Président de la Métropole Rouen Normandie  Frédéric Sanchez
Le : 23 DEC. 2016	Le Président du Conseil Départemental de Seine-Maritime  Pascal Martin
Le : 9 JAN. 2017	Le Président du Conseil Régional de Normandie  Hervé Morin
Le : 19 JAN. 2017	La Préfète de Région Normandie  Nicole Klein





## Contournement Est de Rouen - Liaison A28-A13

# Charte pour une valorisation réciproque de l’infrastructure et du territoire

## Précisions sur le contexte et les enjeux

Les éléments cartographiques et statistiques présentés ci après ont vocation à faire état du contexte et des questionnements qui ont été abordés par les partenaires lors du processus de co-rédaction de la charte. Ils ne constituent pas un engagement mais visent à présenter des éléments de contexte reconnus par tous et permettant d’éclairer les enjeux liés à la réalisation du Contournement Est de Rouen/liaison A28-A13. Ils ont guidé la rédaction des axes politiques, les déclinaisons qui en découlent et les préfigurations d’outils concrets de leur mise en œuvre et de leur suivi.

Ils prennent leur source dans les travaux partenariaux menés par l’agence d’urbanisme ou auxquels elle a participé et ils ont été enrichis par la réflexion collective, et plus particulièrement :

### Les principaux éléments de géographie humaine et physique sont issus

- des travaux thématiques spécifiques de l’agence d’urbanisme comme le référentiel logistique, le mode d’usage de l’espace (MUE), les évolutions démographiques, la mobilité durable, la ligne nouvelle Paris Normandie...
- de l’analyse de l’évolution entre « l’état 0 » réalisé par le syndicat mixte pour le schéma directeur Rouen Elbeuf et « l’état 1 » réalisé par l’agence d’urbanisme.

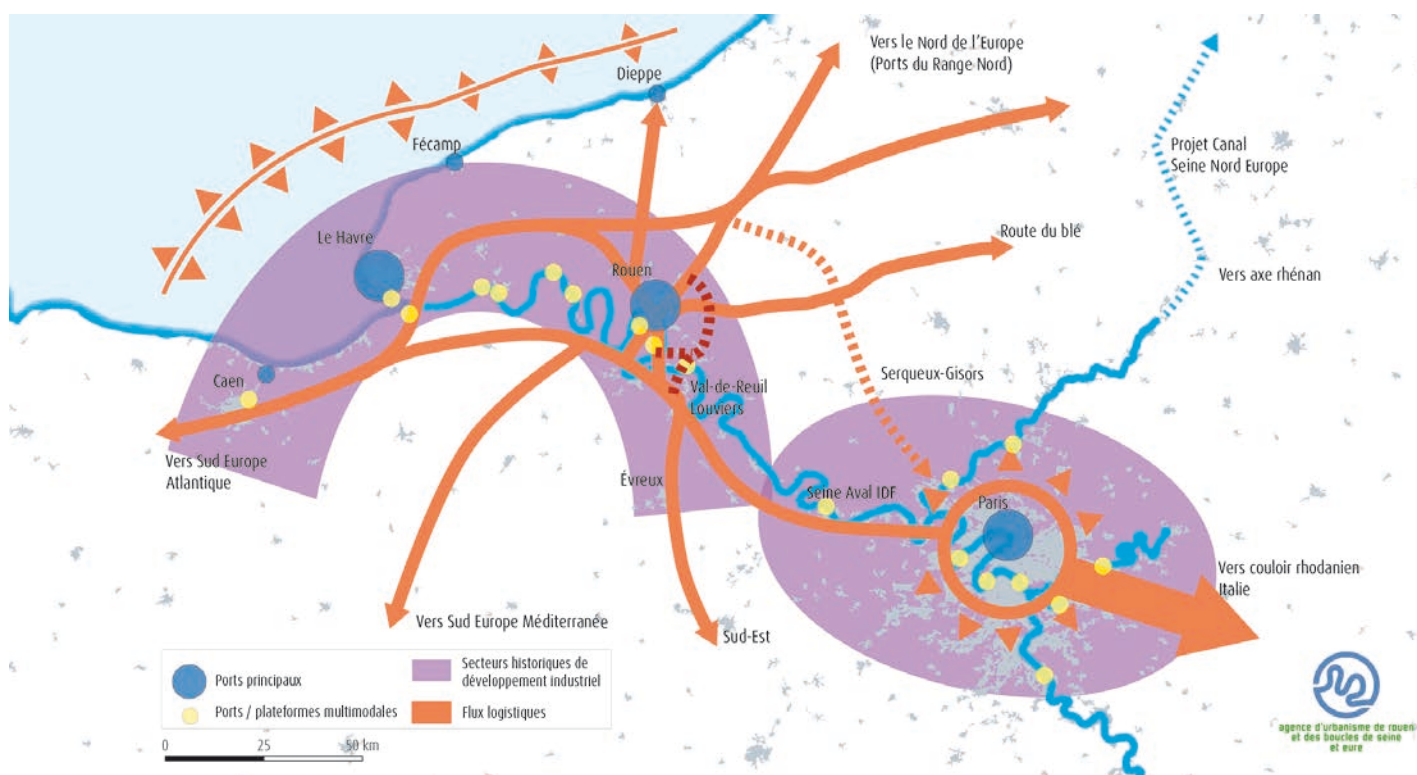
### Les cartographies schématiques de diagnostic et d’enjeux sont issues

- de l’ensemble des séminaires qui se sont déroulés sur les deux dernières années,
- de la précédente version de la charte réalisée par le syndicat mixte pour le schéma directeur Rouen-Elbeuf.



## **Principaux éléments de géographie humaine et physique**

## Les enjeux de régulation de l’accessibilité logistique du territoire



### Grands bassins industriels et corridors logistiques sur l’axe Seine - AURBSE :

Source IGN BD carto

Le contexte géographique du contournement Est de Rouen/liaison A 28-A 13 s’observe à différentes échelles. Aux échelles nationale et européenne, l’infrastructure vient compléter le maillage du réseau logistique sur un axe Nord-Sud, en appui sur le corridor atlantique du réseau trans-européen de transport (RTE-T). Elle améliore ainsi les relations entre des grands corridors logistiques du sud de l’Europe (Espagne et Portugal) et ceux du Nord (l’ensemble des grands ports européens, belges et hollandais), et assure la desserte du territoire national (notamment A28 et A29). Ce faisant, elle offre au continent européen des alternatives d’accès portuaire en améliorant la connexion des grands ports maritimes de Rouen et du Havre à l’axe rhénan. A ces échelles de territoire, l’infrastructure projetée doit permettre d’organiser la répartition des flux des transports de marchandises nationaux et internationaux d’une part et les échanges inter urbains du bassin de vie d’autre part.

Il en résulte potentiellement un accroissement de l’attractivité du territoire, à la fois par l’amélioration des accès et de la circulation, mais aussi par un gain en qualité de vie pour les habitants et les salariés.

Aux échelles régionale et nationale, l’infrastructure jouera un rôle d’interface dans la mise en relation des bassins de vie de plusieurs grandes métropoles ou agglomérations. Elle vient dynamiser la structuration de l’offre multimodale en facilitant l’accès aux sites économiques déjà identifiés comme des lieux de rupture de charge et desservis par les infrastructures portuaires, maritimes ou fluviales, ou encore par des voies ferrées

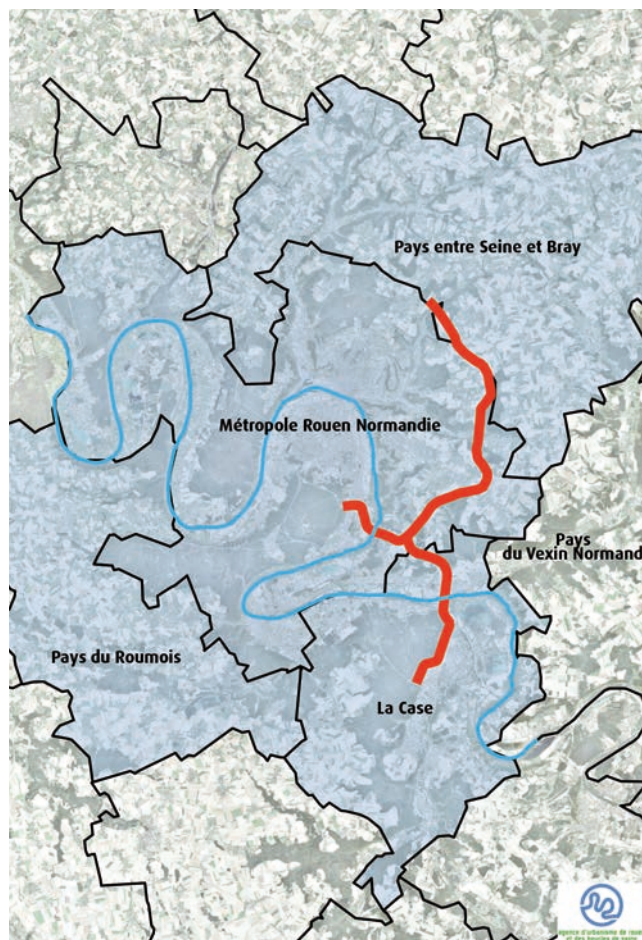


## Géographie institutionnelle

### Établissements publics de coopération intercommunale en 2015



### Le Contournement Est de Rouen/liaison A28-A13 dans le bassin de vie de Rouen



Source : Ign\_geofla

Périmètre constitué par les territoires situés à ½ heure, par la route, des points d’échanges du Contournement Est de Rouen/liaison A28-A13,

Sources : Ign\_BD ortho, orthophotographie 2009

### Quelques chiffres clés

	Haute-Normandie	Périmètre d’étude	AURBSE
Nbre de communes	1420	624	230
Population (RP 2011)	1 839 400	1 011 617	663 000
Emploi (RP 2011)	711 669	412 828	284 671
Residences ppales (RP2011)	784 365	433 646	291 563
Superficie	12 317,4 km <sup>2</sup>	5 243,3km <sup>2</sup>	1 820,3 km <sup>2</sup>

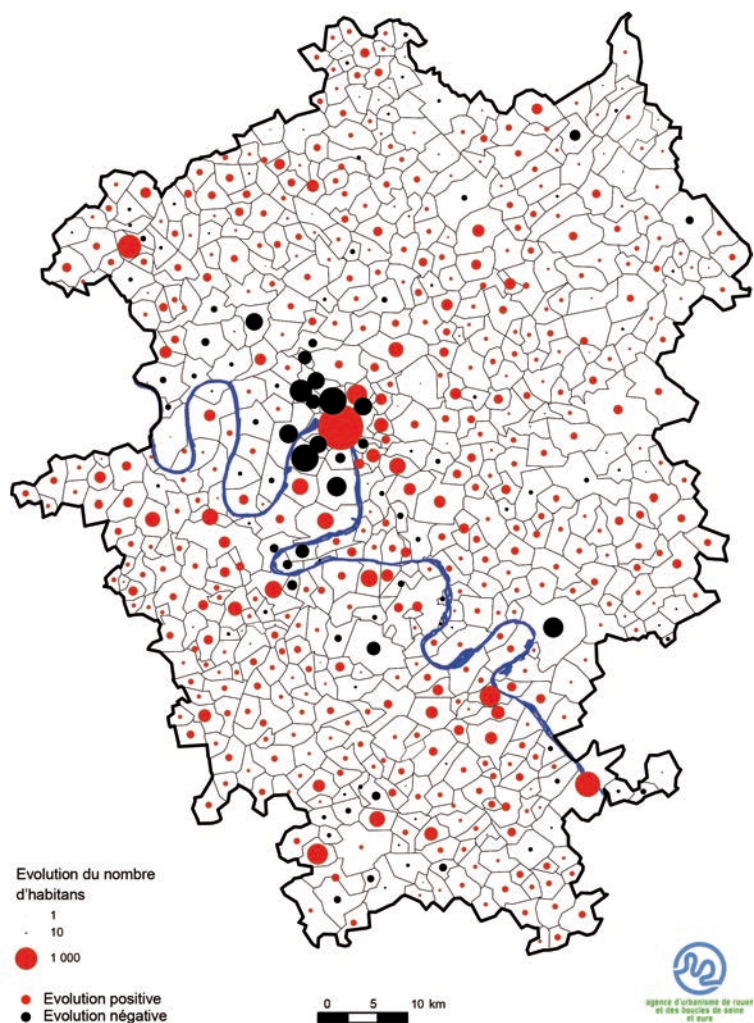


### Répartition des évolutions de la population et de l’emploi entre 1999 et 2009

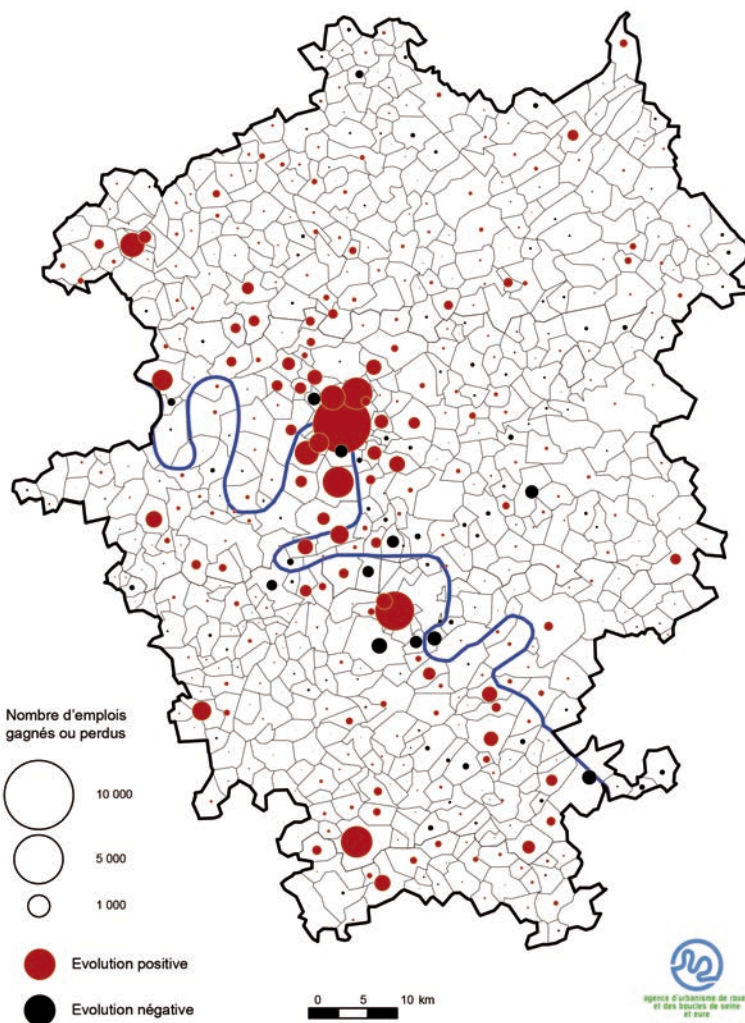
Durant plusieurs décennies on a observé le parallélisme de répartition entre la population et l’emploi. La population suivait l’emploi, engendrant des phénomènes de grandes migrations lors des grandes révolutions industrielles. Depuis les années 80, ici comme partout en France, le phénomène de péri-urbanisation s’est accru sous les influences conjuguées des politiques d’accession à la propriété individuelle, de développement de l’automobilité et du développement des temps de loisirs. Dans le territoire observé, ce phénomène est lié au desserrement urbain des grandes agglomérations de Rouen et d’Evreux, mais aussi de l’Ile de France. Son amplification durant les 20 dernières années a conduit à un éparpillement de la population, alors que dans le même temps on observait une concentration de l’activité économique dans l’urbain et une restructuration de l’activité agricole, amenant l’emploi à se rassembler dans les agglomérations.

Le ralentissement démographique de l’ensemble du territoire observé n’a pas affaibli une dynamique de péri-urbanisation de plus en plus lointaine, mais elle en a accentué le phénomène de diffusion des populations.

Évolution de la population 1999-2009



Évolution de l’emploi 1999-2009



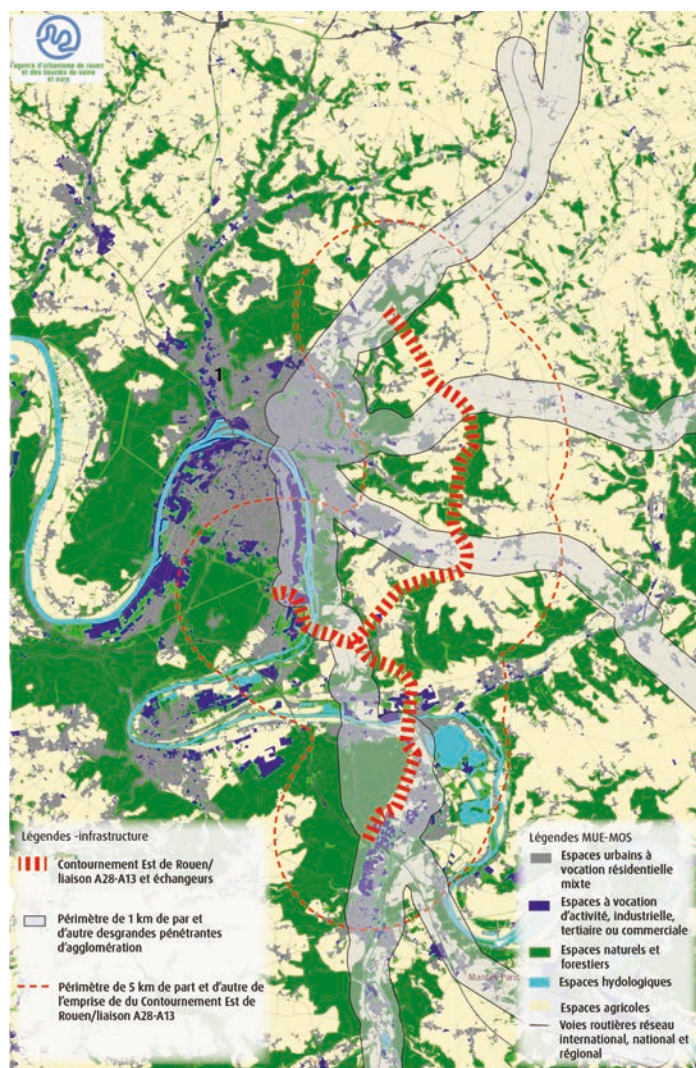
Sources : Ign\_BD ortho, INSEE RP 1999 -2009

	Evolution	Taux d'évolution
Agriculture	- 1 462	- 18%
Industrie	- 10 090	- 13%
Construction	+ 7 663	+ 33%
Transports, commerce, services divers	+ 20 317	+ 13%
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	+ 21 365	+ 19%
<b>TOTAL</b>	<b>+ 37 793</b>	<b>+ 10%</b>



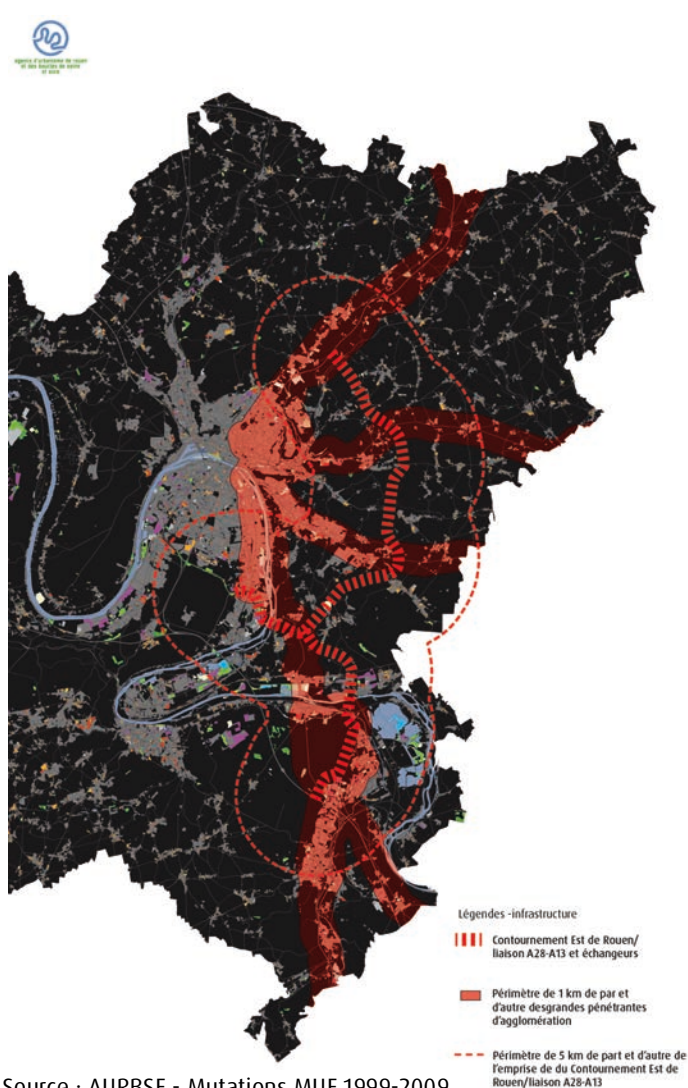
## Les évolutions du mode d’usage de l’espace entre 1999 et 2009

État 2009 et corridors autour des principaux axes routiers et Contournement Est de Rouen/liaison A28-A13



Sources :Région Haute Normandie- AURBSE / Synthèse MUE-MOS (6 postes) 2009

Mutations 1999-2009et corridors autour des principaux axes routiers et Contournement Est de Rouen/liaison A28-A13



Source : AURBSE - Mutations MUE 1999-2009

La nouvelle infrastructure est projetée dans un territoire qui concerne pour l’essentiel les espaces de la Métropole Rouen Normandie, de la Communauté d’agglomération Seine Eure et du Pays entre Seine et Bray. Dans un périmètre de 5 km autour de l’emprise de la voie future (45 560 ha), les espaces de paysages traversés sont avant tout des plateaux agricoles et boisés : 60 % du périmètre est situé sur les plateaux qui concentrent 65 % du total des usages naturels agricoles et forestiers ( $\frac{2}{3}$  agricole et  $\frac{1}{3}$  forestier). L’urbanisation s’y développe soit le long des entrées et traversées des grandes agglomérations, soit de manière très éparse dans l’ensemble du territoire éloigné de ces grands axes.

Dans la vallée de la Seine et de ses affluents, la concentration des usages urbains est importante : 40% des espaces traversés rassemblent 60 % du total des usages résidentiels et 88 % des usages d’activités. La part d’espaces naturels et forestiers est prépondérante sur les espaces agricoles, ils sont principalement situés sur les coteaux et représentent  $\frac{2}{3}$  des espaces naturels agricoles et forestiers.

Les premières études des mutations d’usage entre 1999 et 2009, dans ce périmètre de 5km ont permis de préciser la dynamique du développement urbain.

D’une part les axes pénétrants continuent de structurer l’urbanisation (700 ha dans un périmètre de 1 km de part et d’autre sur les 1 740 ha) en accueillant près de 50 % des mutations pour des usages résidentiels et autant d’activité.

D’autre part, le reste des mutations se fait de façon très dispersées. Notamment l’habitat individuel très peu dense (moins de 10 unités par hectare) dont les 160 ha de mutations se répartissent sur le reste du périmètre. A noter la part majoritaire d’habitat individuel très peu dense produite, et la consommation d’espaces naturels agricoles et forestiers qui en résulte : 240 ha dont 190 ha d’espaces agricoles.

### Géographie locale des mobilités

La grande majorité des déplacements s’effectue à l’intérieur de chaque secteur d’enquête. Les déplacements intersecteurs sont majoritairement centrés sur celui de Rouen. Seules quelques zones en périphérie des centres urbains ont des flux sortants plus nombreux que leurs flux internes. La seule zone de Rouen génère 346 000 déplacements internes, soit 14,8 % de la totalité des déplacements de l’aire d’enquête.

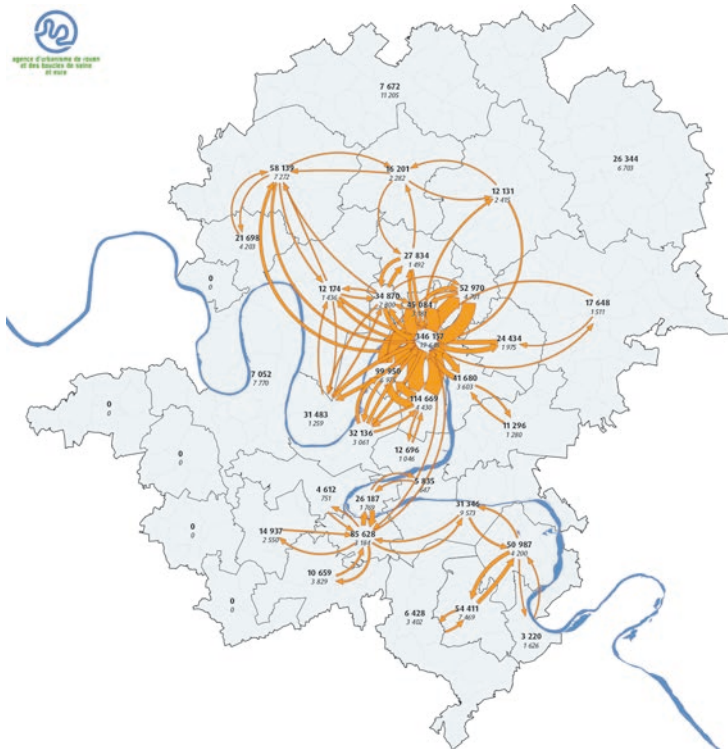
Les déplacements réalisés au motif du travail et décrits dans l’EMD, sont faits essentiellement à l’intérieur de chaque zone ou entre zones limitrophes. Les déplacements directs entre le domicile et le travail représentent 14 % des déplacements (soit 324 600 déplacements), mais le motif travail reste celui autour duquel se structure la mobilité d’un actif dans la journée. Ils font partie des raisons pour lesquelles les distances parcourues en voitures sont les plus longues en moyenne (10,4 km pour le travail et 9,2 km pour l’université).

Sources : AURBSE -Note de synthèse – Enjeux de mobilité à l’échelle du bassin de vie de Rouen – Pôle métropolitain CREA-Seine-EURE

### Répartition des flux Origine-Destination

Effectifs supérieurs à 2000

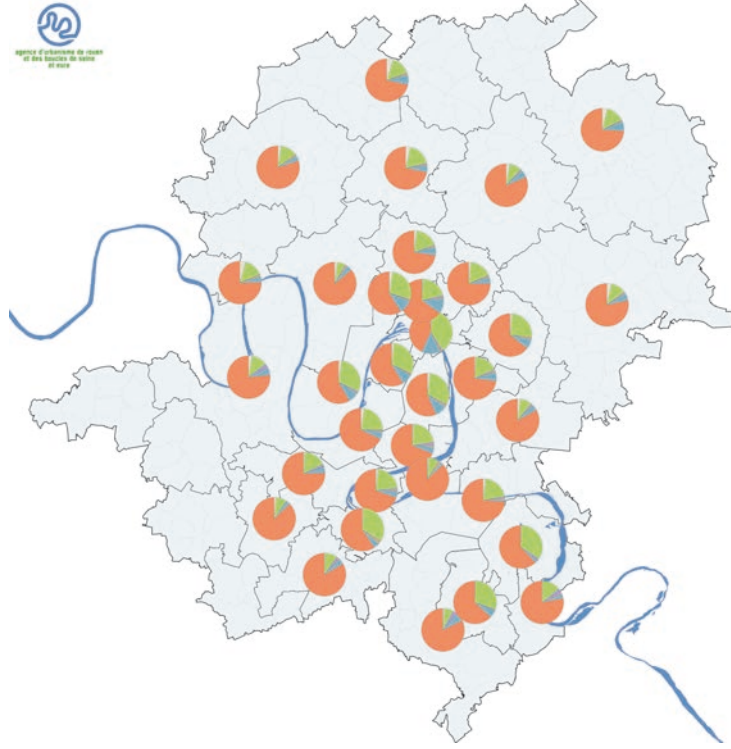
(Source : enquête ménage déplacement - 2007)



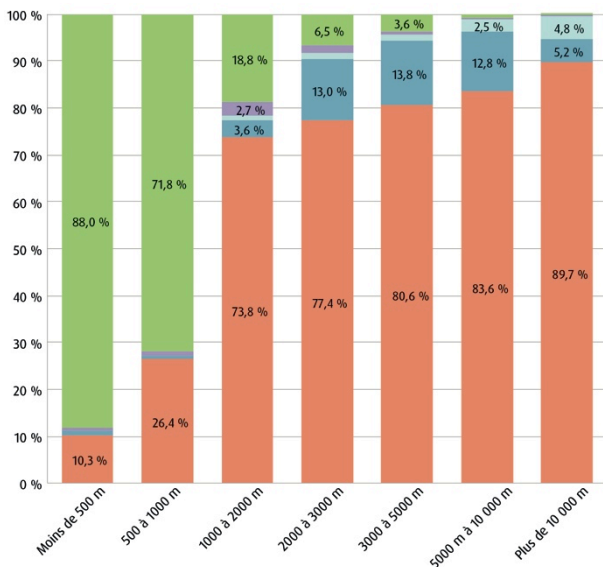
### Répartition modale des déplacements

Par secteur d’origine

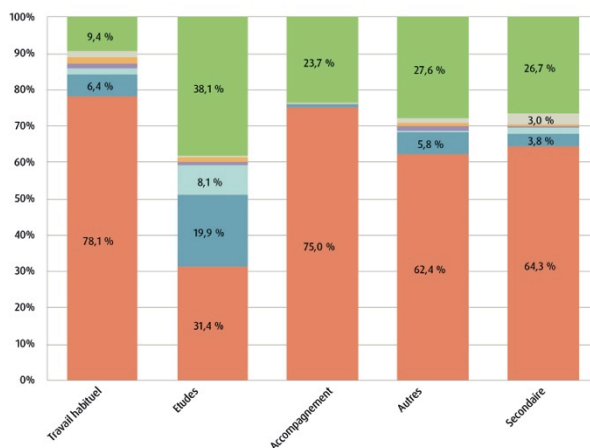
(Source : enquête ménage déplacement - 2007)



### Parts modales par tranche de distance



### Parts modales par motif de déplacement



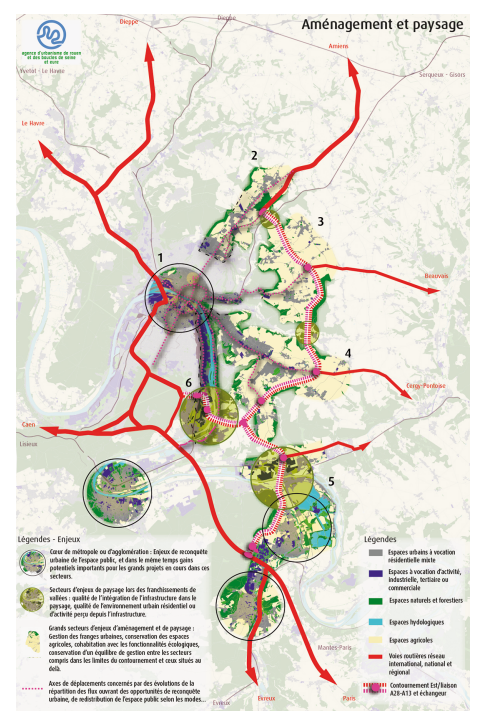
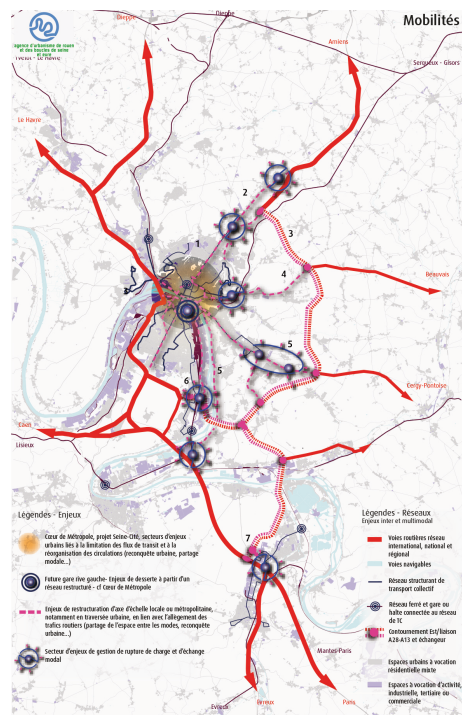
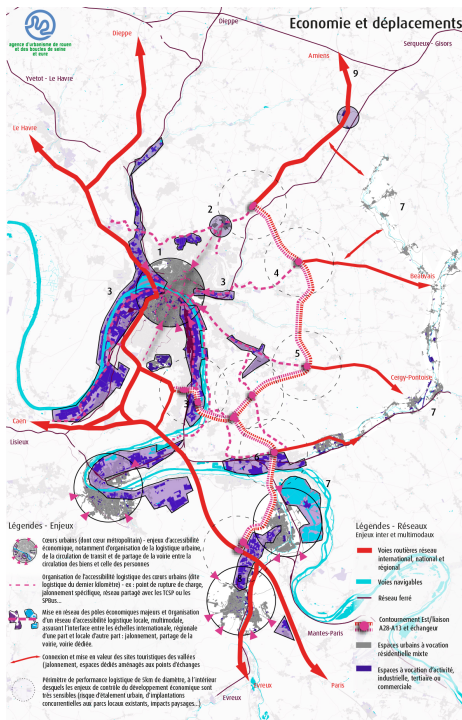


## Cartographies de diagnostic et d’enjeux

Les cartes présentées ci-après synthétisent l’ensemble des travaux menés durant 5 séminaires techniques. Ils reprennent des lieux ou des ensembles de lieux repérés comme stratégiques.

Leur localisation n’est pas affinée, mais elle pourrait l’être et des précisions pourraient y être apportées en termes de diagnostic et d’enjeux, notamment dans le cadre de l’élaboration des “cahiers de transcription”. Toutefois, ces cartes donnent d’ores et déjà des éléments de contexte sur l’interaction entre les territoires traversés et la nouvelle infrastructure projetée.

Ces cartes sont des entrées thématiques, elles se superposent et se complètent. La synthèse qui pourrait en être faite correspondrait sans doute à un projet de territoire global.



## Enjeux économiques et de déplacements

### 1 - Cœur de Métropole, “nouvelle gare à Rouen” et Seine-Cité

Les fonctions touristiques, commerciales et tertiaires sont au cœur des stratégies de développement économique des grands pôles métropolitains. Les bonnes conditions d’accès du site, y compris logistique, la régulation des flux de transit, le développement des modes actifs et des transports collectifs plutôt que de l’usage individuel de l’automobile sont les principales opportunités liées à la réalisation du Contournement Est de Rouen/liaison A 28-A 13. Elles agiront sur l’attractivité économique et résidentielle de l’ensemble du territoire.

### 2 - Quincampoix / Isneauville

Ce lieu est un point d’interconnexion important entre différentes infrastructures donnant un accès à des pôles d’activité structurant orientés vers le commerce et le tertiaire : la plaine de la Ronce et le parc d’activité de la Vatine. En outre, il est situé sur un axe d’entrée et de traversée d’agglomération : la RD 918 qui le connecte directement aux grands boulevards du cœur de métropole. Une ligne de TC structurante, s’arrêtant actuellement au sud du périmètre est susceptible de compléter cette desserte. La forte attractivité du site, soit pour commercialiser l’offre actuelle, soit pour développer des capacités futures, doit être mise en valeur dans un contexte agro-environnemental de grande qualité ce qui le rend particulièrement sensible au développement urbain.

### 3 - Renouvellement urbain et répartition des pôles d’activité

Trois ensembles sont identifiés : la vallée des deux rivières, la zone industrialo portuaire et Seine-Sud (incluant le boulevard industriel). Seul «Seine-Sud» qui comporte près de 500 ha de friches est relié directement au contournement Est/liaison A 28-A 13. En lançant une grande opération de renouvellement urbain de sites industriels en friche, la Métropole Rouen Normandie anticipe l’arrivée de cette nouvelle infrastructure et compte bénéficier du positionnement stratégique de terrains desservis par 5 modes de transports potentiels : le fluvial, le routier longue et moyenne distances, le fer, les transports collectifs et le routier courte distance (fret urbain). Sur les deux autres sites, des opérations de renouvellement urbain sont également en cours (respectivement éco-quartier Flaubert, et Seine-Biopolis). Une nouvelle desserte performante peut aussi être l’occasion de repositionner progressivement des fonctions économiques sur l’ensemble du territoire concerné, selon des types et des besoins d’accès, libérant ainsi du foncier pour d’autres activités ou d’autres fonctions économiques dans des pôles existants.

### 4 - Plateau de Martainville

En mettant en relation la Champagne, la Picardie, le Pays de Bray et l’interface portuaire maritime et fluviale, la RN 31 est actuellement un axe économique stratégique connectant des grands espaces de production céréalière nationaux aux marchés mondiaux. En outre elle dessert la vallée des deux rivières, pôle de développement économique orienté vers la recherche et la santé. Localement, elle met en relation les territoires du Pays entre Seine et Bray et du Pays de Bray avec le cœur de la métropole rouennaise. La réalisation de l’infrastructure interroge la répartition des flux de desserte portuaire, les modalités de desserte économique de la vallée des deux rivières, et l’organisation du fret urbain dans un secteur où les interconnexions avec d’autres modes sont possibles (fer - fret massifié et TC - fret urbain).

### 5 - Plateau de Boos

La RD 6014 (anciennement RN 14) est un axe de développement historique du territoire métropolitain. La zone d’activité située à proximité de l’aéroport est un point d’appui du développement économique : elle est positionnée dans un rayon de 5 km du futur point d’échange et l’ensemble du secteur est desservi en partie par le réseau de TC structurant de la Métropole Rouen Normandie. Cette situation offre des opportunités d’échanges de fret, multimodales et intermodales grâce à une accessibilité renforcée par la RD 6014 et la proximité de la RD 95. Il faut noter la présence de plusieurs zones d’activités d’échelle communale dont l’interaction avec la création d’un pôle économique de grande taille sera à évaluer et à anticiper.

### 6- Plateforme logistique Pitres-Le Manoir-Alizay

La plateforme logistique en projet de Pitres-Le Manoir-Alizay est fondée sur des zones d’activités déjà existantes dont notamment le site AA (production de papier). Son accessibilité sera améliorée par la réalisation d’un point d’échange avec la nouvelle infrastructure. Le site dans sa globalité bénéficie d’un potentiel de desserte trimodale route-rail-fluve qu’il reste à explorer.

### 7- Accessibilité des sites économiques touristiques des vallées du Crevon et de l’Andelle et du site des trois lacs

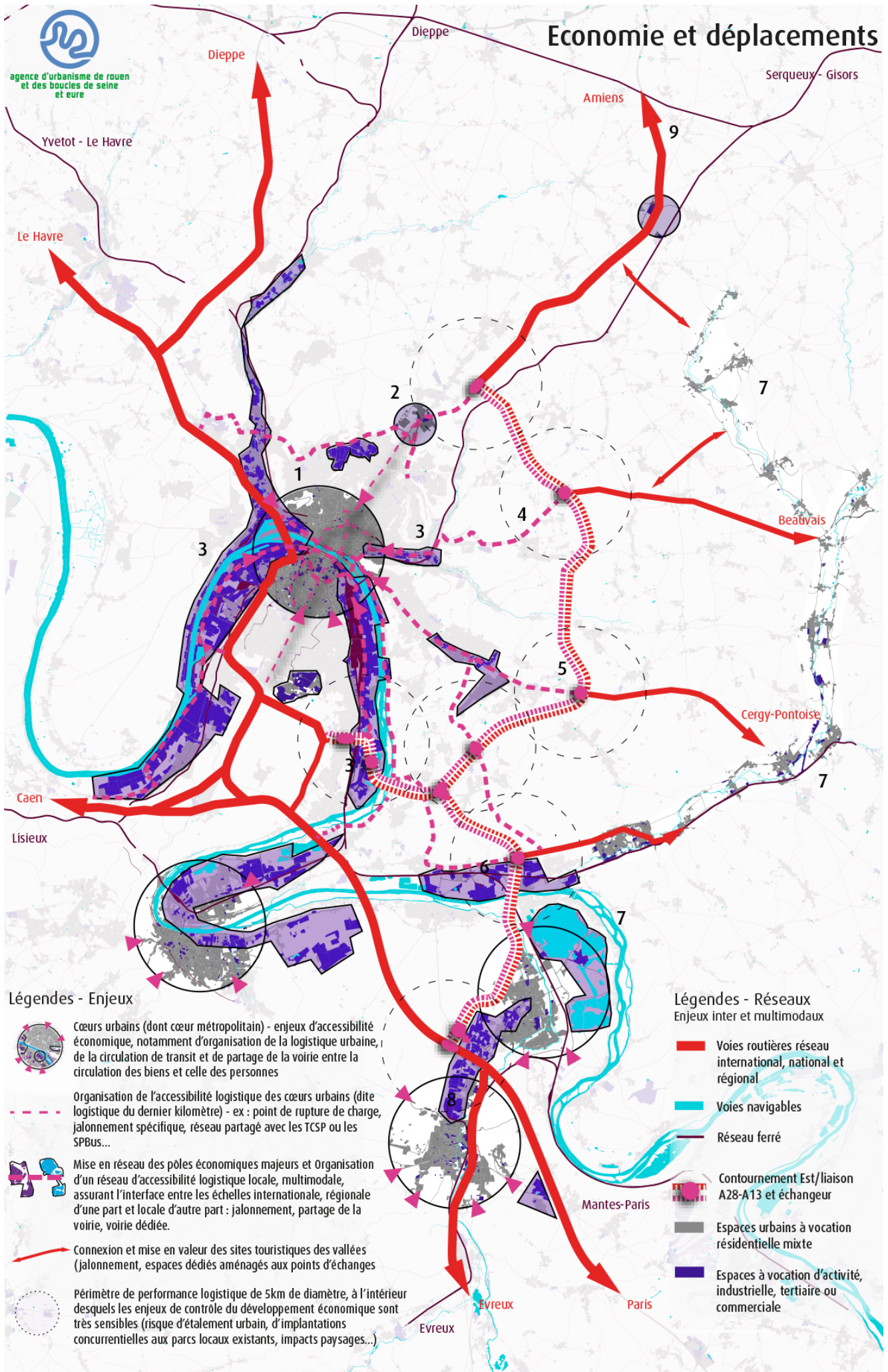
Les vallées offrent des sites touristiques (notamment Blainville-Crevon -festival international de jazz-, Ry, Château de Vasœuil, Abbaye de Mortemer...) que la réalisation du contournement Est positionnera à proximité d’un axe de transit touristique entre l’Europe du nord et la côte atlantique, leur offrant une visibilité renforcée et des opportunités de développement. Par ailleurs, en franchissant la Seine entre Pont de l’Arche et Alizay, l’infrastructure dégagera des nouveaux points de vue et une accessibilité potentielle du site des trois lacs (communes de Léry et Poses), au rayonnement régional pour ses infrastructures de loisirs, et national et international pour ses événements sportifs.

### 8 - Zones d’activité Louviers-Incarville-Val de Reuil

La proximité du futur point d’échanges A 28-A 13 offre une opportunité de développement importante. Cependant, la présence de la forêt, la déclivité et la cohabitation avec les fonctions résidentielles amèneront nécessairement à faire des choix en matière de renouvellement urbain ou de priorités de développement (notamment avec la volonté affichée de renforcer ces dernières le long d’un axe de TC de Louviers au Val de Reuil).

**9- Zones d’activité et périmètre DTA /** Ces zones d’activité et le périmètre DTA d’environ 80 ha sont situées le long de l’A 28, sur la communauté de communes de Moulin-d’Ecalles et bénéficient d’une accessibilité par le réseau ferré.





## Enjeux de mobilités

### 1 - “Nouvelle gare à Rouen”, place St Paul et Ile Lacroix

Bien qu'éloigné du projet d'infrastructure, ce site est à la confluence de 5 entrées d'agglomération (A 28-Pont Mathilde, RN 31, RD 6014, boulevard industriel, voie ferrée) et potentiellement 6 si on prend en considération la Seine. Tous les modes sont représentés dans ce périmètre et les possibilités d'interconnexion avec les modes alternatifs (transports collectifs comme modes actifs) sont multiples dans ce secteur. De ce point de vue, et en particulier pour les transports collectifs, le quartier de la nouvelle gare est un site hautement stratégique et sensible compte tenu de ses nombreux points de frottements avec les grandes infrastructures actuelles de transport de marchandise (pont Mathilde, Quais, Boulevard industriel, voie ferrée) et de double vocation de “quartier urbain-pôle d'échange multimodal”.

### 2 - Entrée Nord Route de Neufchâtel/A 28

La RD 928, route de Neufchâtel, est un axe structurant des déplacements. Son renforcement avec l'aménagement de la «Plaine de la Ronce» (opération tertiaire) et le développement de la ligne de TC structurante « F 1 » en sont la preuve. La question du rabattement des automobiles sur cet axe reste toutefois d'actualité. Par ailleurs, la proximité de la commune de Quincampoix, avec son rôle de pôle déjà assumé dans l'organisation du Pays Entre Seine et Bray, pose également la question du rabattement de ses habitants sur le réseau de transports collectifs urbains de la Métropole Rouen Normandie.

L'interconnexion à l'A 28 et la déviation du trafic à partir du point d'échange avec le Contournement Est de Rouen/Liaison A 28-A 13 amènent des questions concrètes de choix de hiérarchisation et de rôle des infrastructures. La concurrence entre les deux axes est quasi certaine si l'accès à l'A 28 est maintenu à l'identique, ce qui revient fortement à questionner les fonctionnalités de l'A 28 dans sa traversée de Rouen, préalablement à la réalisation du contournement Est de Rouen/Liaison A 28-A 13.

### 3 - Gérer l'effet de rupture de l'infrastructure dans les relations de proximité qu'entretiennent les communes

Assurer le maintien des connexions entre les communes, et la prise en considération des phénomènes de rabattement, et de desserte par le réseau du Département pour éviter les congestions à proximité (ou sur) des grandes pénétrantes.

### 4 - RN 31 - La gestion du rabattement automobile sur les réseaux de transports collectifs

Compte tenu de la répartition de l'urbanisation le long de l'axe, il faut considérer deux tronçons. Le premier s'étend du viaduc ferré de Darnétal, jusqu'à la connexion avec la nouvelle infrastructure et au delà. Dans cet espace, les populations et les emplois sont nettement répartis sur un vaste territoire, rendant difficile leur desserte par un réseau de TC «traditionnel». Le second tronçon dans la vallée, concentre d'avantage de fonctions métropolitaines (notamment dans la vallée des deux rivières) avec des densités importantes et un réseau de transports collectifs dont la performance peut encore progresser du fait des projets de développement.

La mise en service du contournement Est posera sans doute la question de la gestion d'un effet d'aspiration automobile lié à la libération d'espaces de circulation. En effet, la redistribution des flux poids lourds en transit et les possibilités offertes de rabattement sur les réseaux de transports collectifs à l'arrivée dans la vallée des deux rivières seront attractives pour les automobilistes venant des plateaux. La question de la localisation de pôles d'échanges est stratégique car la réponse conditionnera l'accès à une offre de transports collectifs plus performante, tout en limitant les effets de saturation dans la traversée de la commune de Darnétal.

### 5 - RD 6014 et RD 6015, les enjeux d'une réintégration urbaine

Ce sont deux axes structurants du développement urbain métropolitain. Ils organisent chacun la répartition de la population et de l'emploi selon des morphologies spécifiques (cf cartographie suivante sur l'aménagement et le paysage). Leur libération respective des circulations de transit (d'agglomération ou d'échelle supérieure) permettra la réorganisation de l'offre de transports collectifs ou alternatifs à l'usage individuel de l'automobile et la réalisation de lieux d'intermodalité favorisant le rabattement de l'automobile vers les autres modes. Les poids de population et d'emplois, le niveau d'équipement actuels et les projets laissent penser qu'il serait possible de développer des parkings relais en lien avec des transports collectifs performants, notamment à proximité des pôles d'activités, d'équipements ou des centralités urbaines communales. Dans des secteurs géographiques plus éloignés où les poids démographiques sont moins importants, les aires de covoiturage pourraient être la réponse.

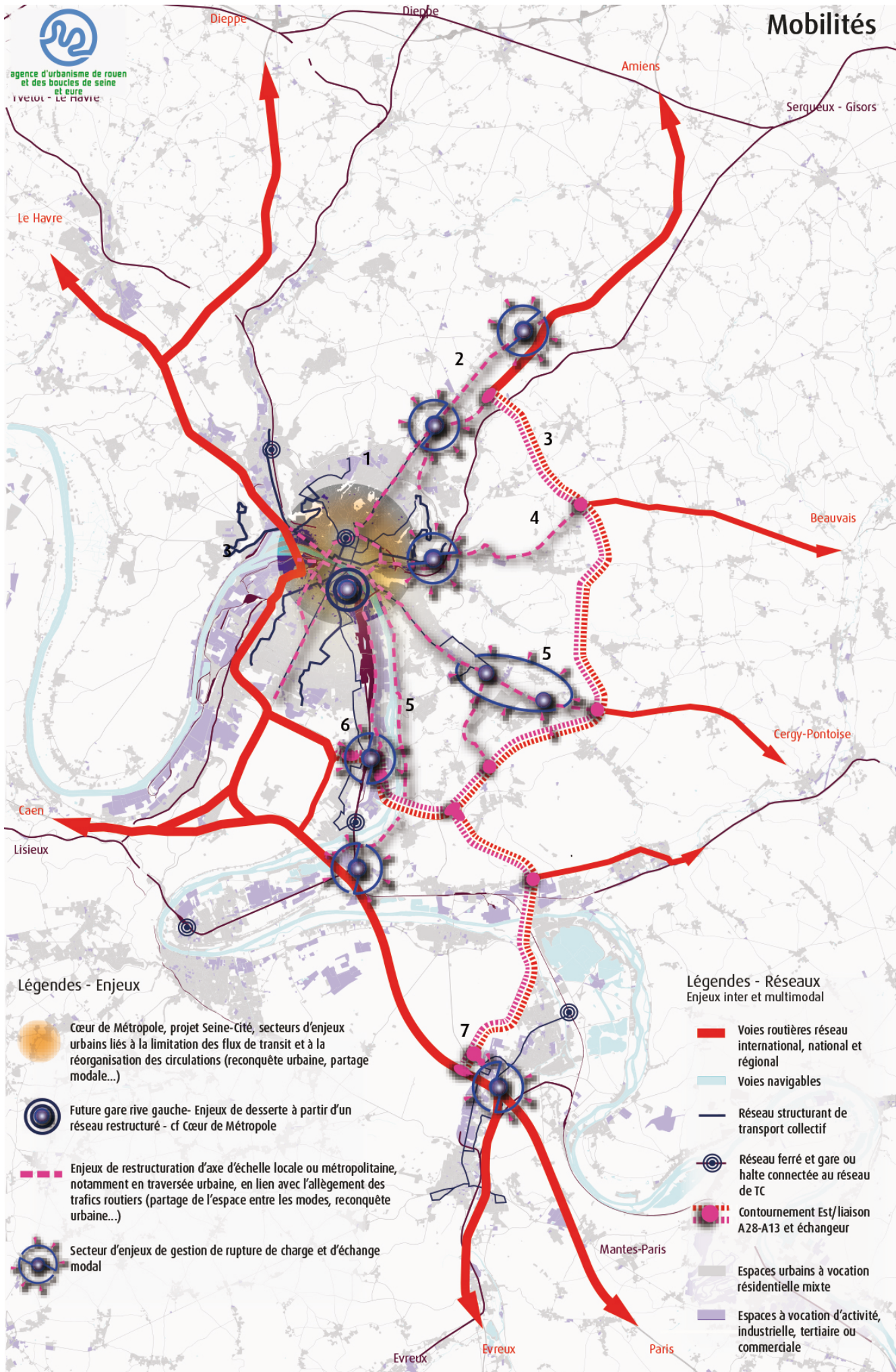
### 6 - Boulevard industriel et «Seine Sud»

La redistribution des flux du fait de la réalisation de la nouvelle infrastructure est de nature à (re)questionner l'organisation locale des déplacements, pour limiter la cohabitation des flux de personnes et des flux de marchandises permettant ainsi d'accroître la performance de l'accessibilité économique. Cette organisation rendue possible par la libération d'espaces de circulation permet de partager la voirie entre les modes et/ou entre les flux et ainsi d'envisager différemment la desserte des zones d'activité pour les déplacements domicile travail.

### 7 - L'accessibilité et la circulation dans les pôles urbains et touristiques de la CASE

Le barreau sud et ses points de connexions avec le territoire de la CASE vont générer de nouvelles conditions de mobilité et d'accessibilité des communes, notamment aux abords de la nouvelle plateforme logistique de Pîtres - Le Manoir - Alizay ou encore à l'accès aux pôles de loisirs et de sports des trois lacs.





## Enjeux d'aménagement et de paysage

### 1 - Seine Cité dont la nouvelle gare, la place St Paul et l'île Lacroix

L'ensemble "Seine- Cité" devrait bénéficier de la redistribution des flux de déplacements automobile et poids lourds de transit, en rendant possible la réaffectation de portions d'espaces de circulation aux transports collectifs ou à des modes actifs plus favorables aux échanges sociaux, à la mise en valeur du patrimoine architectural urbain et aux espaces végétalisés. En outre cette redistribution permettra des gains substantiels en termes de santé publique (acoustique, atmosphérique), de sécurité et de proximité.

Dans cette centralité métropolitaine se dégage plus particulièrement un ensemble urbain situé à la confluence de cinq grandes entrées Est de la métropole, par la route le fleuve ou le réseau ferré, dont la requalification est liée à la nouvelle infrastructure.

Le site de la nouvelle gare métropolitaine est stratégique car il assure l'articulation entre de nombreux axes et grands éléments de composition urbains et paysagers de la rive gauche (quais Anquetil, cours Clémenceau, rue Lafayette, boulevard de l'Europe, parc Gramont), au cœur d'un réseau de transports faisant interface entre les échelles de territoires nationale et internationale d'une part et régionale et locale d'autre part.

Dans la continuité à l'Est du cœur métropolitain, la vallée des deux rivières est également un site qui pourrait voir son potentiel urbain augmenter. En effet, il bénéficiera dans le même temps des projets d'aménagement actuellement en cours et de nouvelles capacités liées à l'allègement des trafics, voire à la reconfiguration d'une partie des réseaux de voiries (cf. p11).

### 2 - Quincampoix/Isneauville

C'est un lieu d'articulation de territoires communaux, intercommunaux, ruraux et urbains, de modes de déplacements, d'infrastructures de paysages et d'environnement (trames vertes et bleues, SRCE) composé de plateaux et de vallées. C'est enfin un lieu de développement économique. L'ensemble de ces usages confère beaucoup de dynamisme et de tension à cet espace. Le point de connexion majeur de l'A 28 avec le contournement Est, va les accentuer.

La jonction A 28/Contournement Est devrait être le point de départ d'une réflexion sur le statut et la fonction du tracé de l'A28 dans sa traversée de l'agglomération rouennaise (notamment dans sa traversée de la vallée des deux rivières et de son arrivée sur la place St Paul ou le bd de l'Europe,...)

### 3 - Le plateau de Martainville

La RN 31 est un axe structurant d'entrée dans le territoire. Sa connexion avec le contournement Est de Rouen/liaison A 28-A 13 lui offre des possibilités de développement urbain sur ses abords et de reconquête urbaine principalement dans les traversées des communes de Darnétal et de Rouen (Vallée des deux rivières). Des enjeux de gestion des lisières urbaines semblent très présents pour les communes de Saint-Jacques-Sur-Darnétal, Roncherolles ou Préaux. La gestion du fractionnement Préaux/Roncherolles, apparaît d'autant plus complexe à traiter que le paysage semble être très ouvert de par son organisation en vastes champs cultivés.

### 4 - Le plateau de Boos

De façon générale, ce plateau est concerné par un morcellement communal qui multiplie les points de frottements entre l'urbanisation et l'environnement agro-naturel, augmentant ainsi les risques de consommation d'espaces agricoles par extension urbaine. Cela pose avec acuité la question de la pérennisation des espaces agricoles, notamment dans les secteurs situés à l'intérieur du territoire délimité par la nouvelle infrastructure. A l'instar du cœur métropolitain, l'ensemble urbain de Bonsecours,/Mesnil-Esnard/Franqueville-Saint-Pierre peut bénéficier de la dynamique d'aménagement pour réfléchir à la traversée et à la structuration de leur urbanisation autour de la RD 6014, ou du partage modal de la voirie, grâce à la libération d'espaces et à l'allègement des trafics.

A l'est, les communes de Boos, La Neuville Chant-D'oiseil, Le Mesnil-Raoul, Ymare, Quevreville-la-Poterie et Saint-Aubin-Celloville, sont concernées par des effets de lisières et de morcellement.

### 5 - Des pôles de développement économique

L'enjeu de la structuration urbaine prévaut dans ce secteur principalement pour les pôles d'activité autour des plateformes de Pîtres/Le-Manoir/Alizay et pour celle d'Incarville assurant la continuité urbaine entre Louviers et Val-De-Reuil. Cette structuration concerne à la fois l'organisation urbaine des zones d'activité entre elles, mais aussi la gestion des relations avec les secteurs résidentiels existants ou à venir.

La nouvelle accessibilité du pôle de tourisme, de loisirs et de sport du parc des trois lacs sera également un fait majeur dans la structuration du territoire et de ses paysages. Enfin, et peut être surtout, l'intégration paysagère et fonctionnelle le long de la forêt de Bord, puis la grande ouverture sur le paysage de confluence Seine-Eure-Andelle sont les enjeux majeurs d'une mise en valeur réciproque réussie pour le territoire de la CASE.

### 6 - Le Boulevard industriel et «Seine Sud»

Le périmètre représenté couvre quelques 800 ha, est concerné par son branchement avec le contournement Est dans le premier quart Sud (estimé à 400 ha). On y retrouve des grandes opérations de renouvellement urbain qui ont démarré sur le site. Pour le reste, la connexion avec la nouvelle infrastructure ouvre un grand nombre d'opportunités :

- Réfléchir à la requalification de l'ensemble de la voirie du secteur, son partage modal, sa destination économique totale ou partielle et plus largement la définition de parcours logistiques (liaisons entre les domaines fluvial et maritime par le barreau sud).
- Évaluer le potentiel de renouvellement urbain.
- Permettre le développement d'un pôle inter et multimodal.



