

**20111118 CONTRIBUTION PDU, plan de déplacements urbains,  
de Michel CHAMPALBERT,  
conseiller municipal de SOTTEVILLE LES ROUEN**

Certains comptes rendus de réunion PDU et interventions d'élus m'ont été communiquées, mais aucune synthèse du projet n'est accessible. Les réunions collectent les vœux, sans donner d'orientation.

A maintenir toutes les options ouvertes, je suis frustré par ces débats qui n'en sont pas.

Néanmoins, je fais part ci-dessous de mon opinion et de mes remarques pour être complet et avoir participé.

### **Point 1 TAXIS**

Ce service de transport n'a pas été évoqué ; mais la CREA a lancé le FILOR, la CREA a tenté de satisfaire un service qui était inexistant.

Pourquoi ?

Parce que le service du secteur libre n'a pas un tarif qui rend le service possible. Le client ne veut pas payer le coût, les conditions d'exploitation ne permettent pas au fournisseur du service une rentabilité suffisante pour atteindre un coût attractif.

Donc la CREA a décidé de faire supporter le coût du service FILOR au contribuable de la CREA .

La limite du système de subvention est évidente ; mais je pense qu'il est prévu de contractualiser ce service pour limiter la participation du financement public. C'est une action exemplaire dans sa conception et gestion.

Le service taxi est actuellement limité dans son offre.

Pourquoi ?

Une étude de la commission PDU est nécessaire pour déterminer les défauts de ce système en vue de l'objectif suivant :

- Augmenter le service :

1. pour réduire le nombre de voitures de particuliers encombrant l'espace urbain non facturé pour des raisons de commodité,
2. diminuer la fréquentation des parkings, il n'est pas souhaitable d'étendre considérablement les parkings à cause du prix et des distances et de la sécurité des piétons,
3. rendre le service TAXI attractif en coût et en qualité de service.

Actuellement le système TAXI est

1. inadapté,
2. privé et trop taxé
3. un coût d'accès au marché de transport TAXI et/ou des clauses limitatives prohibitif,
3. des avantages de règlement et d'infrastructure insuffisante
4. polluant : les règles de fonctionnement actuelles conduisent à des véhicules de grande taille polluant inadaptés en milieu urbain.

Je recommanderai à la CREA de se lancer dans un projet :

- d'un service de taxi avec des objectifs améliorés,
- avec une gestion conventionnée d'entrepreneurs individuels
- un système de gestion public centralisé et décentralisé en affichage, comme celui des bus et métro, avec un objectif de mise à disposition du service en 5 minute du lieu d'appel du portable
- Un objectif prix abordable : 2 fois le ticket de tram au lieu des 15 à 20 euros
- Pollution et bruit objectif ZERO : électrique, les matériels disponibles sont 2 fois le prix de matériels à moteur. Une aide à l'investissement s'avérera nécessaire et une alimentation électrique gratuite aux stations de taxi.

## **Point 2 : CAMIONS :**

Le plan camion pour être efficace devrait se concrétiser par un zonage « camion interdit » matérialisé en zone urbaine.

Les nouveaux aménagements urbains rendent la coexistence des camions et des autres mobiles particulièrement périlleuses. La mise en place d'aménagements urbains ne peut se concevoir qu'avec interdiction des poids lourds et une déviation.

## **Point 3 CAMIONNETTES / LIVRAISONS**

Les camions disparus, les **CAMIONNETTES** de 4 m<sup>3</sup> deviendront le principal souci de circulation. Une étude sommaire devrait permettre d'évaluer les problèmes futurs éventuels.

Il est important de ne pas pénaliser les livraisons ou l'intervention des artisans.

### **LIVRAISONS**

Aujourd'hui les horaires de travail et d'ouverture de commerces limités, avec des livreurs de société privée sont astreints aux mêmes limites de plage de travail; il serait utile d'étudier des investissements de stockage de proximité informatisé pour retirer les livraisons de façon personnalisé, indépendamment d'horaire d'ouverture de travail de travail. Le système actuel génère beaucoup de déplacements de livreurs, de reports de rendez-vous et en final de déplacement en zone industrielle, en prenant un jour ou des heures de congés.

Le système actuel est techniquement inefficace.

Un appel d'offre ouvert de service public de livraison de colis urbain, automatisé et sécurisé, permettrait de réduire les déplacements collatéraux et constituer une économie de circulation et amélioration de service.

C'est prévoir l'avenir que d'anticiper sur les livraisons des commandes internet.

C'est aussi organiser et préparer le travail de la POSTE de demain.

#### **Point 4 : Circulation voies ferrées RFF/ SNCF / et autres**

Les projets en cours d'étude par RFF proposent différents passages ferroviaires dans et autour de ROUEN, indépendamment de la position de la future gare LGV.

Il est surprenant que la commission PDU de la CREA n'ait pas été saisie de l'étude et de l'évaluation des impacts de ces différents projets.

**Il serait consternant d'éviter la commission PDU et son avis, avant de prononcer une préférence de la CREA.**

Un minimum de prospective de la CREA permettrait d'éviter de fourvoyer RFF dans ses études d'investissement de 2 Md €, sans parler du projet tram-train d'1 Md d'€ qui peut souffrir d'un défaut congénital de conception pour ne pas avoir bien posé les objectifs et été coordonné avec la SNCF-RFF.

Tout le monde, surtout les rouennais qui en bénéficient depuis toujours, savent qu'un train qui ne fait pas de bruit est un train enterré.

Le bruit a été limité jusqu'à présent la rive SUD, notamment avec le triage, et le pont aux anglais le précédent pont d'Oissel. Ce bruit est surtout gênant tôt le matin et tard le soir. Pendant la journée, le bruit est noyé dans l'activité ambiante.

Il est possible de se rendre compte du sur-bruit du pont aux Anglais en allant se promener sous le pont d'Oissel qui a été refait.

Le projet de voies ferrées devra tenir compte de cette réalité, dans des zones de plus en plus urbanisées le bruit doit être traité à la conception, c'est-à-dire dès la détermination des trajets.

Il en est de même des projets : la SNCF reconstruit un bâtiment d'habitation sur son terrain près des voies ferrées : la SNCF ne doit pas maltraiter ses futurs locataires ou employés.

Il en est de même pour le maire qui ne doit pas faire un projet de 100 m de SOTTEVILLE en plus, sans informer les conseillers municipaux dans une zone à risque bruit, car le bruit ne s'arrête pas à la limite administrative des 250 m.

En ce qui concerne les convois de marchandises, bruyants, quelquefois risqués (1), le PDU devrait prévoir un déplacement de ces circulations dans une zone moins urbanisées.

(1 la législation transport est moins contraignante que la législation établissement classés en terme de protection des populations)

### **Point 5 VELOS :**

Le plan est en cours, il faut laisser le temps de réaliser les investissements et les adapter si nécessaire selon le principe de réalité et retour d'expérience de terrain.

Accessoirement SOTTEVILLE avec 12 km de piste cyclable est la mieux dotée de l'agglomération.

### **Point 6 CONVOIS EXCEPTIONNELS ROUTIERS**

Par définition l'exceptionnel est imprévisible. Ce qui n'est pas le cas des transports exceptionnels qui obstruent la cote de NEUCHATEL 30 fois par an avec des gros bidons et des pales d'éoliennes.

**Interdire le passage des convois exceptionnels** : les entrepreneurs en transports exceptionnels trouveront d'autres voies sans doute plus chères ; mais ils les trouveront.

Quand on ne paie pas la gêne publique, c'est moins cher !