

FICHE 4 – TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

Diagnostic territorial



Les transports et les déplacements

Les lois Grenelle ont fixé les compétences du SCOT en matière de transport de manière précise. Il convient de rappeler le contenu et rôle des principaux documents d'un SCOT en la matière :

- **Le rapport de présentation** : « explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables et le document d'orientation et d'objectifs en s'appuyant sur un **diagnostic établi au regard** des prévisions économiques et démographiques et **des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.** »
- **Le PADD** : « **fixe les objectifs des politiques publiques** d'urbanisme, du logement, **des transports et des déplacements**, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages, de préservation des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques. »
- **Le DOO** : « précise les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs ainsi que celles permettant le désenclavement par transport collectif des secteurs urbanisés qui le nécessitent. Il peut déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs. »

FICHE 4 - TRANSPORT -

Enjeux - Contenu

- Des migrations pendulaires très importantes avec 15 % seulement des habitants du territoire travaillant dans la commune où ils résident.
- Un pôle d'attractivité principal, Rouen, qui influence et détermine l'organisation des réseaux et des flux dans le Pays du Roumois.
- Un positionnement du territoire aux marges extrêmes de la Région Urbaine de Paris
- Une part des transports individuels motorisés très largement majoritaire.
- Un bon niveau de desserte à l'échelle régionale et nationale, avec notamment 2 autoroutes traversant le territoire.
- Un maillage hiérarchisé des axes de transports, avec des liaisons interurbaines et des liaisons plus fines de dessertes communales.
- Un territoire rural dont le réseau de transport en commun est réduit et/ou inadapté : bus départementaux, trains ; et peu utilisés

Quelles liaisons développer entre le pôle Rouen-Elbeuf et le Roumois ?

Quelle insertion du réseau local dans les dynamiques externes du territoire ?

Quelles politiques des déplacements et d'aménagement territorial pour un territoire qui tend à se résidentialiser ?

FICHE 4 - TRANSPORT -

□ L'état des déplacements : les générateurs de déplacements et de mobilité

Des migrations alternantes domicile/travail importantes

Les chiffres du tableau ci-dessous indiquent que le nombre d'emplois disponible sur le Pays du Roumois ne permet de satisfaire que 39 % de la population active résidant sur le Pays du Roumois. Ce taux passe, en moyenne départementale à 79 % et en moyenne régionale, à 89 %.

EPCI	Population active occupée en 2006	Nb d'emplois sur l'EPCI	Part des emplois disponibles sur l'EPCI couvrant la population active
CC de Bourgheroulde Infreville	6 168	2 685	44%
CC d'Amfreville la Campagne	6 570	1 526	23%
CC du Roumois Nord	6 381	3 164	50%
Pays	19 119	7 375	39%
Département	241 112	189 519	79%
Région	744 023	661 384	89%

Source : INSEE 2006

Ainsi, si nous le comparons aux moyennes départementales ou régionales, le nombre d'emplois disponible sur le Pays du Roumois est très faible proportionnellement au nombre d'actifs y résidant.

Sachant que l'ensemble des emplois disponibles sur le Pays du Roumois n'est pas occupé par des habitants du territoire, au moins 61 % des actifs occupés travaillent à l'extérieur des limites du Pays. Sur 19 219 actifs, 14 165 vont travailler à l'extérieur du Pays dont 9 760 vers l'agglomération de la CREA¹.

Les Flux Domicile ↔ Travail

Les flux domicile travail représentent le nombre de déplacements d'actifs ayant un emploi entre leurs communes de résidence et celles où se situent leurs lieux de travail.

Ces données proviennent du recensement de 2007. Selon l'INSEE, les effectifs supérieurs à 500 peuvent être utilisés en toute confiance alors que ceux inférieurs à 200 doivent être maniés avec précaution, en raison de l'imprécision liée au sondage.

Les flux domicile ↔ travail se répartissent de la manière suivante :

- Entrants : 11 % des flux avec 2 386 navettes
- Sortants : 65 % des flux avec 14 165 navettes
- Internes : 24 % des flux avec 5 164 navettes

¹ Communauté de l'Agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe

FICHE 4 - TRANSPORT -

Dans le tableau des flux du Pays du Roumois vers et en provenance des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) extérieurs, nous constatons les points suivants : 76 % des flux domicile ⇔ travail sont à destination ou en provenance de l'extérieur du Pays du Roumois. Parmi ces flux, 66 % sont en relation avec la CREA dont 90 % sont dirigés vers la CREA.

Ainsi, 45 % de l'ensemble des flux domicile ⇔ travail sont en direction de la CREA et 5 % sont en provenance de la CREA.

L'agglomération Seine Eure est la seconde destination privilégiée par les actifs du Roumois avec une part de flux domicile ⇔ travail d'environ 4 % sur l'ensemble des flux.

Le tableau ci-après indique les principales EPCI de destinations des habitants du pays du Roumois en fonction de leur EPCI de résidence :

Flux sortants								
EPCI de destination	EPCI de provenance							
	CC d'Amfreville la Campagne		CC de Bourgtheroulde Infreville		CC du Roumois Nord		Pays du Roumois	
CC d'Amfreville la Campagne	1 091	16,4%	63	1,0%	12	0,2%	1 166	6,0%
CC de Bourgtheroulde Infreville	170	2,6%	1 508	24,3%	198	3,0%	1 876	9,7%
CC du Roumois Nord	40	0,6%	262	4,2%	1 820	28,0%	2 122	11,0%
Pays du Roumois	1 300	19,6%	1 834	29,6%	2 030	31,2%	5 164	26,7%
CREA	3 426	51,6%	3 390	54,7%	3 040	46,8%	9 856	51,0%
CA Seine - Eure	604	9,1%	199	3,2%	106	1,6%	908	4,7%
CC du Pays de Neubourg	469	7,1%	52	0,8%	36	0,5%	556	2,9%
CC de Pont Audemer	12	0,2%	44	0,7%	446	6,9%	502	2,6%
CA d'Évreux	146	2,2%	64	1,0%	35	0,5%	245	1,3%
CC Seine Bord	127	1,9%	71	1,2%	20	0,3%	218	1,1%
CC Caux Vallée de Seine	12	0,2%	24	0,4%	139	2,1%	174	0,9%
CA Havraise- CODH	8	0,1%	40	0,6%	114	1,8%	162	0,8%
CC du Canton de Brionne	36	0,5%	71	1,1%	39	0,6%	146	0,8%
Paris	63	1,0%	24	0,4%	27	0,4%	115	0,6%
CC Val de Risle	8	0,1%	31	0,5%	55	0,8%	94	0,5%
CC Eure Madrie Seine	60	0,9%	16	0,3%	12	0,2%	87	0,5%
CC de Risle - Charentonne	40	0,6%	36	0,6%	8	0,1%	84	0,4%
CC de Bernay et ses environs	24	0,4%	23	0,4%	24	0,4%	71	0,4%
CC de Beuzeville		0,0%	12	0,2%	44	0,7%	55	0,3%
CC du Canton de Saint Romain de Colbos	8	0,1%	12	0,2%	35	0,5%	55	0,3%
CA des Portes de l'Eure	20	0,3%	16	0,3%		0,0%	36	0,2%
CC de Conches	16	0,2%	4	0,1%	16	0,2%	36	0,2%
CC du Bassin de l'Emploi de l'Andelle	16	0,2%	12	0,2%	8	0,1%	35	0,2%
CC de Quillebeuf sur Seine		0,0%	4	0,1%	28	0,4%	32	0,2%
Autres destinations	241	3,6%	222	3,6%	236	3,6%	699	3,6%
Total	6 633	100,0%	6 198	100,0%	6 498	100,0%	19 329	100,0%

Source : Navettes Flux Domicile ⇔ Travail, INSEE, 2006

FICHE 4 - TRANSPORT -

Flux sortants des communes du Pays du Roumois		
EPCI de destination	Pays du Roumois	
Flux internes au Pays du Roumois	5 164	26,7%
CREA	9 856	51,0%
CA Seine - Eure & CC Seine Bord	1 126	4,7%
CC du Pays de Neubourg	556	2,9%
CC de Pont Audemer	502	2,6%
CA d'Évreux	245	1,3%
CC Caux Vallée de Seine	174	1,1%
CA Havraise- CODAH	162	0,9%
Autres destinations	1 544	0,8%
Total	19 329	100,0%

Les flux domicile ⇔ travail en provenance du Pays du Roumois sont principalement orientés vers la CREA quel que soit l'EPCI de provenance (51% de tous les flux confondus).

La Communauté de Commune (CC) d'Amfreville la Campagne voit ses principaux flux domicile ⇔ travail se diriger vers la CREA mais également vers la Communauté d'Agglomération Seine Eure (9%) et la CC du Pays de Neubourg (7%).

Les flux en provenance de la Communauté de Communes de Bourgheroulde Infreville se dirigent principalement vers la CREA mais aussi vers la CA Seine Eure (3%), la CC Seine Bord (1%) et la CC du Canton de Brionne (1%).

Les flux en provenance de la Communauté de Communes du Roumois Nord se dirigent principalement vers la CREA, ainsi que vers la CC de Pont-Audemer (7%), la CC de Caux Vallée de Seine (2%) et la CA Havraise (2%).

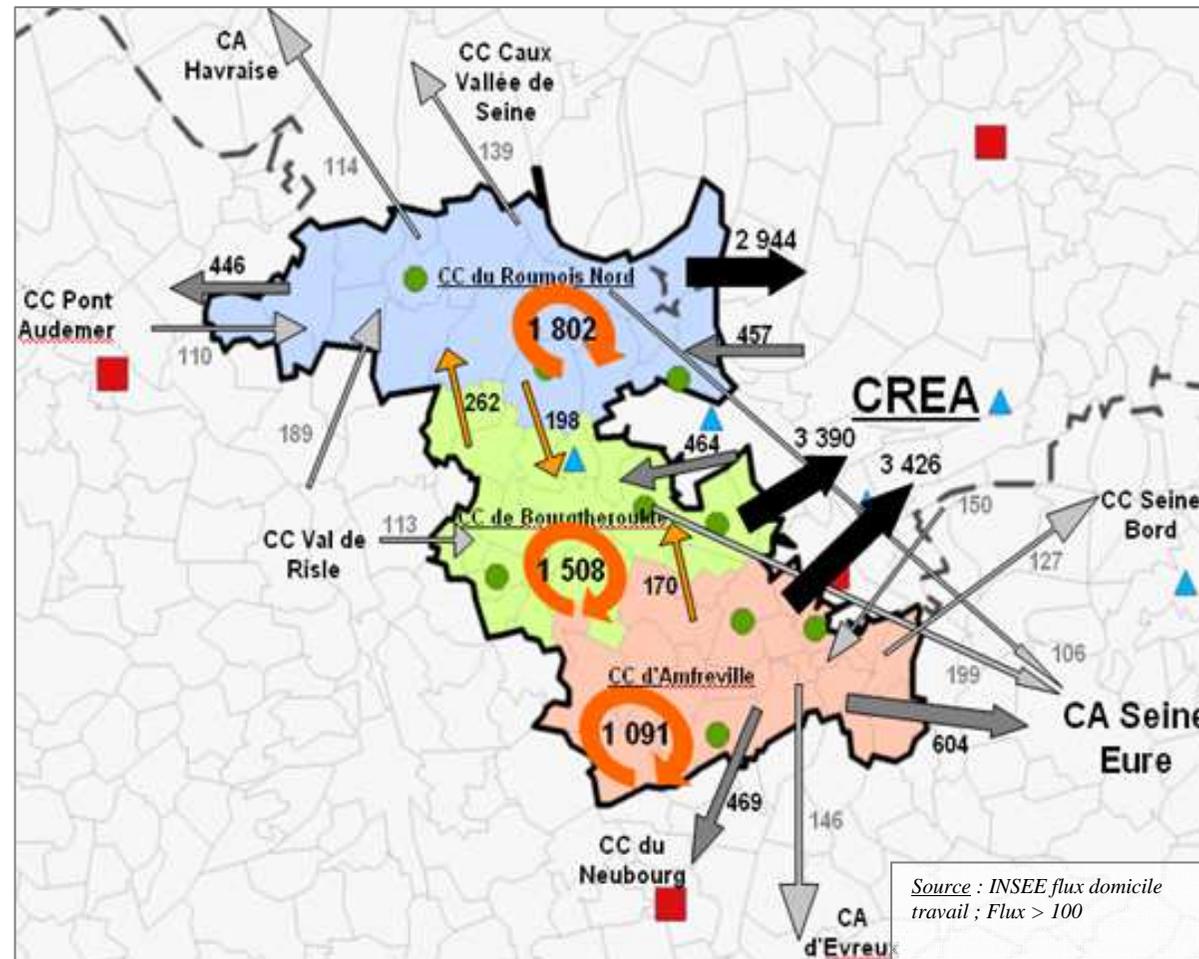
Les EPCI extérieurs dont les flux sont les plus importants (entrants + sortants)

EPCI	Flux totaux (entrants + sortants)	Part du total	Part cumulée	Dont entrants	Dont sortants
CREA	10 830	66%	66%	10%	90%
CA Seine - Eure	947	6%	72%	4%	96%
CC du Pays de Neubourg	705	4%	76%	21%	79%
CC de Pont Audemer	641	4%	80%	22%	78%
CC Val de Risle	407	2%	82%	77%	23%
CA d'Évreux	265	2%	84%	7%	93%
CC Seine Bord	258	2%	85%	15%	85%
CC du Canton de Brionne	231	1%	87%	37%	63%
CC Caux Vallée de Seine	222	1%	88%	22%	78%
CA Havraise- CODH	214	1%	90%	25%	75%
Autres Communautés de Communes	1726	10%	100%	25%	75%
Total	16 447	100%	100%	15%	85%

Source : Navettes Flux Domicile ⇔ Travail, INSEE, 2006

FICHE 4 - TRANSPORT -

Les navettes quotidiennes domicile ↔ travail supérieures à 100



Les Flux Domicile ⇔ Lieux d'études

Les flux domicile ⇔ lieux d'études se répartissent de la manière suivante :

- Entrants : 5 % des flux avec 555 navettes
- Sortants : 34 % des flux avec 3 640 navettes
- Internes : 61 % des flux avec 6 644 navettes

Les principaux flux domicile ⇔ lieu d'étude sont des flux internes aux Communautés de Communes du Roumois (60 % des flux entrants et sortants).

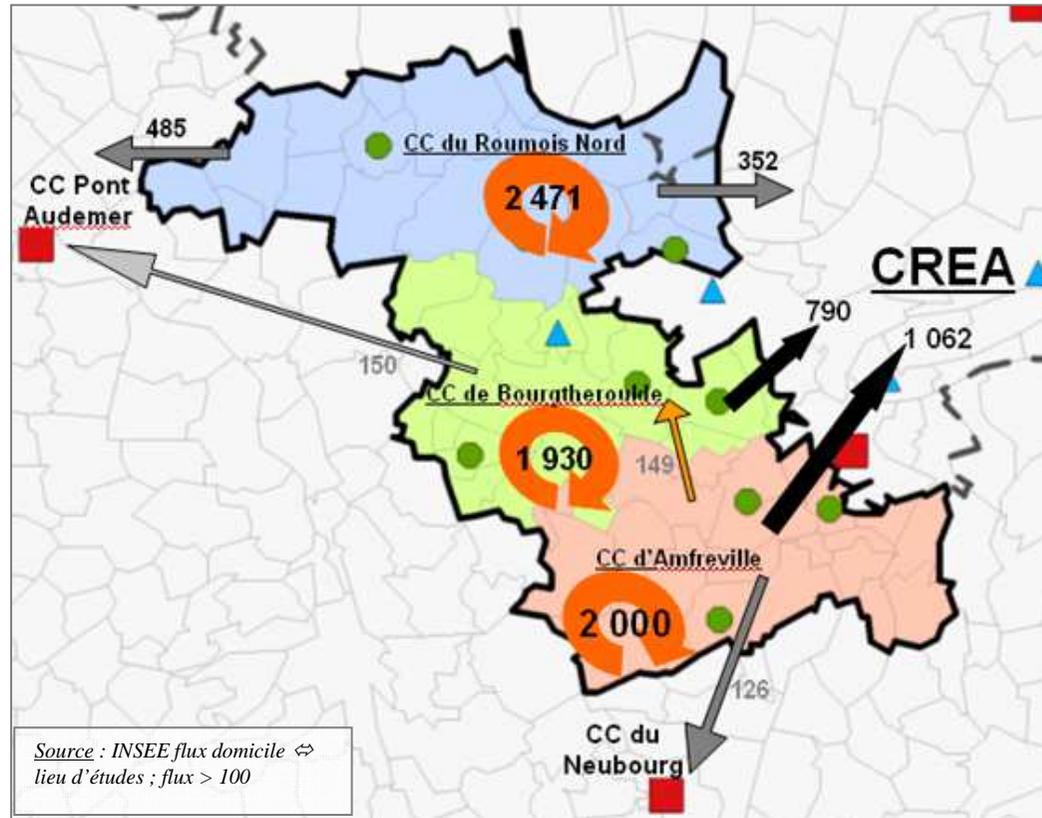
Concernant les destinations principales, il s'agit essentiellement de la CREA (21 % des flux sortants) ainsi que de la Communauté de Communes de Pont-Audemer (6 % des flux sortants).

EPCI de Destination	EPCI de provenance						Pays du Roumois	
	CC d'Amfreville la Campagne		CC de Bourgtheroulde Infreville		CC du Roumois Nord			
CC du Roumois Nord	8	0%	55	2%	2 471	70%	2 534	25%
CC de Bourgtheroulde Infreville	149	4%	1 930	62%	32	1%	2 111	21%
CC d'Amfreville la Campagne	2 000	55%	0	0%	0	0%	2 000	19%
Pays du Roumois	2 157	59%	1 985	64%	2 503	71%	6 644	65%
CREA	1 062	29%	791	25%	352	10%	2 205	21%
CC de Pont Audemer	32	1%	150	5%	485	14%	667	6%
CC du Pays de Neubourg	126	3%	11	0%	12	0%	150	1%
CA d'Évreux	67	2%	16	1%	32	1%	115	1%
CA Seine - Eure	67	2%	24	1%	8	0%	98	1%
Autres destinations	147	4%	143	5%	118	3%	407	4%
Total	3 657	100%	3 119	100%	3 509	100%	10 286	100%

Source : INSEE, navettes domicile ⇔ travail, 2007

FICHE 4 - TRANSPORT -

Navettes quotidiennes domicile ⇔ lieu d'étude supérieures à 100



- En interne au Pays du Roumois, le développement des pôles reste encore limité et les déplacements sont a priori marqués par les besoins des « captifs » du transport public : jeunes et personnes âgées notamment et qui ne disposent pas de moyens de locomotion ou sont dépendants d'une tierce personne pour se déplacer.
- Au niveau des éléments extérieurs positifs et négatifs, le fait marquant du territoire ayant une incidence en terme de mobilité est la proximité de la CREA. Ainsi, la proximité de cette agglomération induit une attractivité importante pour le territoire pour des personnes souhaitant habiter dans un cadre agréable et à des conditions intéressantes de coût, tout en continuant à travailler sur l'aire urbaine. Ceci induit donc des flux importants pour le domicile travail mais peut générer à terme une difficulté liée à la saturation vers Rouen ou Elbeuf. De plus, toute amélioration de la desserte vers la CREA peut en renforcer son pouvoir attractif sur le Pays du Roumois, situé en périphérie Rouennaise.

FICHE 4 - TRANSPORT -

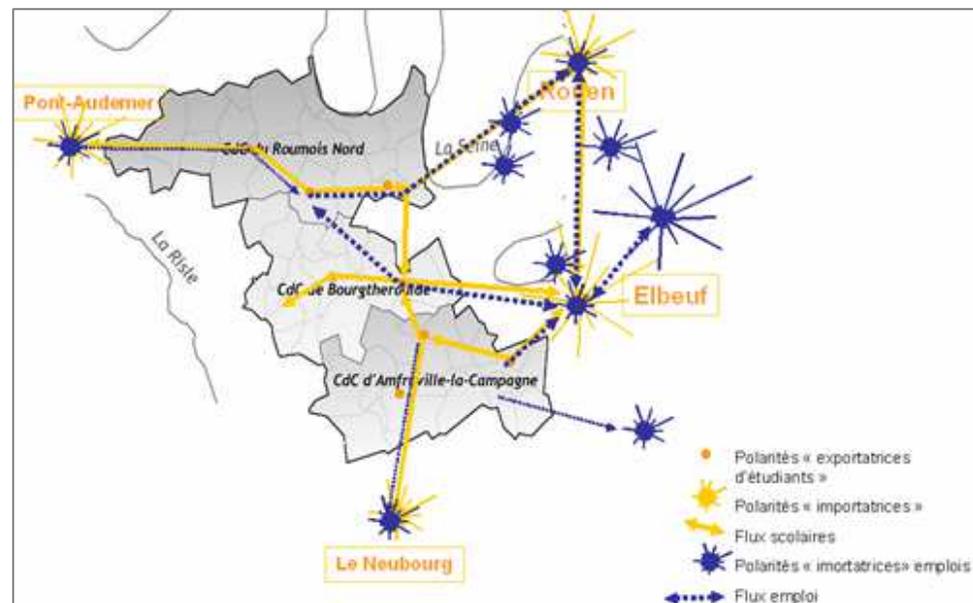
Les pôles d'attractivité générateurs de trafic

Polarités Internes :

La Communauté de Communes du Roumois Nord dispose du plus grand nombre d'équipements à l'échelle du Pays. C'est la commune de Bourg Achard qui concentre une majorité de ces équipements, ce qui en fait un pôle majeur sur le territoire.

La Communauté de Communes de Bourgtheroulde-Infreville dispose de la deuxième meilleure dotation en équipements à l'échelle du Pays. La concentration importante en équipements qui est relevée à Bourgtheroulde en fait alors un pôle majeur sur le territoire.

La Communauté de Communes d'Amfreville-la-Campagne se caractérise par une meilleure répartition géographique des équipements au travers de 3 à 5 pôles territoriaux.



Polarités Externes :

Certaines polarités comme Pont-Audemer et Le Neubourg sont attractives par le nombre d'équipements présent et par leur proximité géographique par rapport au Pays du Roumois.

D'autres polarités sont plus éloignées comme Bernay, Rouen, Louviers mais attractives par le nombre et la diversité très importante des équipements.

Elbeuf rassemble ces deux critères puisqu'il s'agit de la polarité la plus proche du territoire et de la deuxième commune la mieux équipée.

Gares:

Le réseau ferroviaire exerce une attractivité particulière sur les territoires. Plusieurs gares attractives ont été identifiées par la fréquence de passage, par les différentes destinations qu'il est possible de rejoindre et par leur proximité géographique.

FICHE 4 - TRANSPORT -

Des besoins spécifiques :

- Pour une population active, en direction des pôles économiques.
 - Pour une population vulnérable, en direction de certains pôles voisins que sont Pont-Audemer, Louviers, Bernay : il s'agit des 3 communes de destinations privilégiées pour répondre aux motifs démarches administratives, y compris de justice, et recherche d'emploi.
 - Pour une population jeune, en direction des pôles de Pont-Audemer et Elbeuf : l'absence de piscine ou de cinéma sur le territoire incite les habitants du Pays du Roumois à se rendre à Pont-Audemer ou Elbeuf.
- **Le Roumois fonctionne dans et avec le système de l'agglomération de Rouen. Toutefois, son positionnement stratégique à la croisée de l'A 13 et de l'A 28, lui confère un rôle de territoire pivot avec le sud du département de l'Eure plus isolé (Pays de Risle Charentonne et du Neubourg).**

Les franges de la Région Urbaine de Paris :

La métropolisation de Rouen tout comme l'extension de l'influence francilienne sur les franges est du territoire de l'Eure sont des constats déterminants pour la politique des déplacements du Roumois. En effet, Le bassin parisien « déborde » de l'Ile de France et une Région Urbaine de Paris (RUP) se dessine. Selon l'étude sur *L'organisation du Bassin Parisien* de l'universitaire Frédéric Gilli, cette région est constituée des zones d'emploi qui envoient plus de 10 % de leurs actifs travailler en Ile-de-France ; elle comprend, vers l'ouest, la zone d'emploi d'Evreux. Les territoires qu'englobe cette RUP ont des relations particulières avec l'Ile-de-France, notamment en termes de migrations pendulaires et de polarisation des espaces.

Rouen se situe dans les marges de la RUP, mais elle est intégrée dans le système migratoire francilien et directement reliée à la capitale par les zones d'emploi qui sont continues entre Rouen et Paris (Val de Reuil, Vernon, Mantes). Au-delà de ces constats, des études montrent que la croissance de Paris s'appuie sur les agglomérations périphériques, sorte de relais au développement francilien. La particularité de ces pôles régionaux est d'être eux-mêmes polarisant au sein de leur territoire, relayant la dynamique parisienne à leur territoire.

Si l'on se penche sur l'Eure, cette étude explique que le système est bipolarisé avec Rouen et le Havre (dont les échanges quotidiens de travailleurs sont élevés dans les 2 sens), territoire correspondant à la basse vallée de la Seine. **Un réseau de ville-relais se dessine dans le grand ouest dans lequel le Roumois serait inséré et particulièrement concerné de par sa proximité avec l'agglomération rouennaise.**

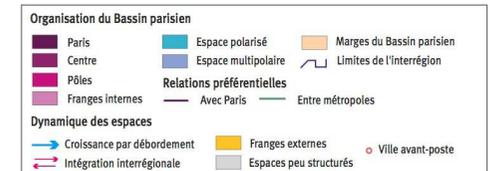
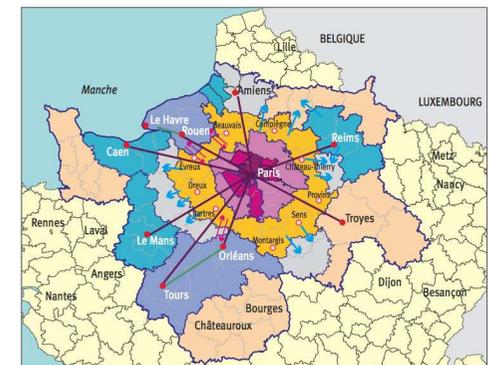


Fig. 9/ Le Bassin parisien, un espace organisé autour de la capitale

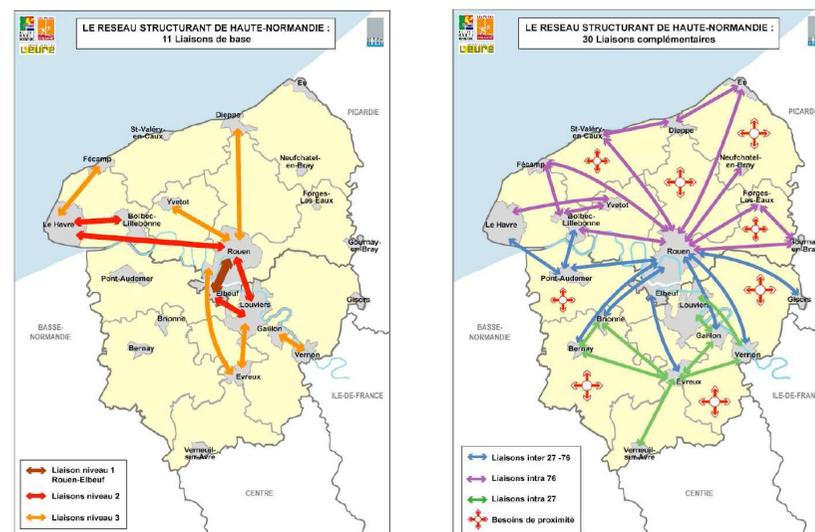
L'extension du Grand Bassin Parisien
(in *Déplacements domicile-travail et organisation du Bassin parisien* » Frédéric Gilli, Université Lille 1)

Le Plan de Déplacements Régional (PDR) :

La Région a diagnostiqué les enjeux en matière de déplacements dans son PDR, dans lequel le Roumois apparaît comme une zone fonctionnant avec l'agglomération de Rouen-Elbeuf. La Région a déterminé les flux structurants, qu'il s'agit d'analyser pour le Roumois :

- **Liaisons externes structurantes** (cf. carte page 1): l'axe Rouen-Caen traversant le Pays est qualifié de liaison de niveau 2, tandis que les liaisons avec l'Île de France avec les agglomérations de la Haute Normandie sont de niveau 1. Le Pays du Roumois, à l'ouest de l'agglomération de Rouen, semble donc plutôt coupé de cette dynamique francilienne, sauf par son rattachement à la Seine au nord de son territoire, et par l'A 13 qui le traverse.
- **Liaisons internes structurantes** : de la même façon, elles intéressent le Roumois de manière indirecte, en tant que zone influencée par le développement de l'agglomération de Rouen et concernée par les liaisons internes structurantes régionales de Rouen-Elbeuf et Rouen-Evreux notamment.
- **Les liaisons intermédiaires** touchent directement à l'organisation du Pays, puisque apparaît une liaison qui traverse le Roumois : entre Rouen/Brionne et Rouen/Bernay.

Ainsi, on voit que **le territoire est rattaché aux dynamiques régionales principales rouennaises et que les dynamiques intermédiaires de déplacements le place comme un territoire relais entre les départements de l'Eure et de la Seine Maritime.**



*Schéma du réseau structurant interne à la Haute-Normandie
Plan de Déplacements Régional, diagnostic, 2006*

FICHE 4 - TRANSPORT -

□ L'état des déplacements : les conditions de la mobilité

La part des transports individuels motorisés

Dans le Pays du Roumois, **89 % des déplacements domicile ⇔ travail s'effectuent en voiture individuelle**. Amfreville la Campagne est la Communauté de Communes où les déplacements en voiture individuelle sont les plus nombreux atteignant 90.5 %. Le Roumois Nord est la Communauté de Communes où les déplacements en voiture sont les moins nombreux avec 88.1 %.

Le fort équipement des ménages en voiture individuelle peut expliquer ce report modal élevé. Comme le montre le tableau ci-dessous, dans le Pays du Roumois, seul 6.4 % des ménages ne possèdent pas de véhicule alors que 54 % en possèdent au moins deux. La moyenne départementale de l'Eure, indique que plus de 13 % des ménages ne possèdent pas de véhicule alors que seulement 40 % disposent d'au moins deux véhicules. La différence est encore plus flagrante comparativement à la moyenne régionale où plus de 18 % des ménages ne possèdent pas de véhicule alors que moins de 34% disposent d'au moins deux véhicules.

	Part des ménages n'ayant pas de véhicule	Part des ménages n'ayant qu'un seul véhicule	Part des ménages ayant au moins deux véhicules
CC d'Amfreville la Campagne	4,1%	36,6%	59,3%
CC de Bourgtheroulde Infreville	6,8%	40,6%	52,6%
CC du Roumois Nord	8,3%	41,7%	50,0%
Pays du Roumois	6,4%	39,6%	53,9%
CG 27	13,3%	46,3%	40,4%
CG 76	20,6%	48,6%	30,8%
Région	18,4%	47,9%	33,7%

Source : INSEE, BTX Logements , 2006

Au sein du Pays du Roumois, le taux d'équipement élevé en automobile constitue une difficulté supplémentaire pour encourager le report modal sur les transports en commun.

L'offre en transport

Le réseau routier et autoroutier

Le fonctionnement régional

- o Le réseau régional des routes est fortement déterminé par la radialité des axes de transports nationaux (routes et autoroutes) en direction de Paris. L'importance des axes est/ouest en est la principale expression : l'A 13 qui traverse la Haute Normandie et permet de rejoindre Caen, la RD 613 (anciennement N13) passant par Evreux etc.
- o La radialité des axes s'exprime aussi à l'échelle régionale autour de l'agglomération de Rouen, qui reçoit une bonne partie des liaisons nationales nord/sud (A 28 ; N 154 ...).
- o Deux dynamiques extraterritoriales se discernent ensuite dans le fonctionnement des déplacements et la détermination des pôles d'attractivité et d'accessibilité régionaux :
 - L'axe national prépondérant A 13/Seine renforcé par la centralisation des infrastructures de transport (routières et ferrées) vers Paris.
 - L'axe européen Suède/Espagne, suivant une logique de mise en valeur de l'arc atlantique européen.

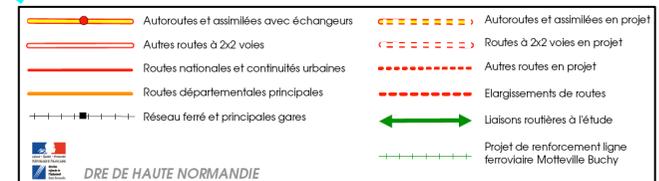
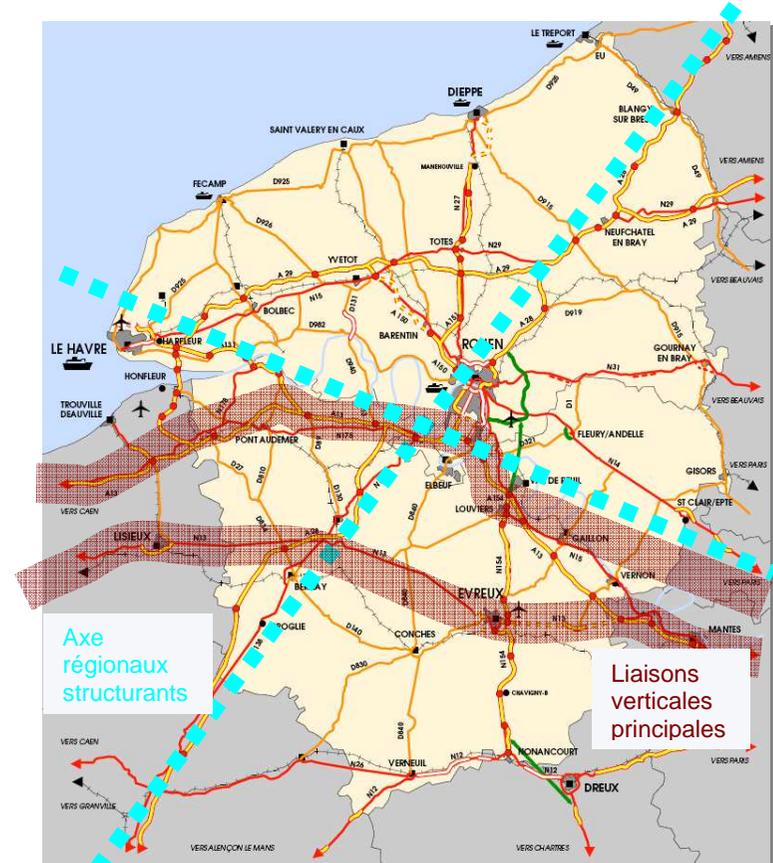
Le Roumois, traversé par deux autoroutes, est à la croisée de ces deux dynamiques et s'insère dans une "bande" d'infrastructures régionales structurantes comprise entre l'A13 et la RD 613.

Le fonctionnement du réseau du Roumois

Les axes de liaisons du territoire révèlent fortement **l'effet structurant du pôle rouennais** puisque la plupart sont dirigés vers cette ville ; mais aussi de l'A 13, les axes traversant le territoire permettant de relier cette autoroute :

- La RD 675 (anciennement N 175) permettant de rejoindre Pont Audemer/Caen.
- La RD 438 (anciennement N 138) reliant Bernay.
- La RD 840 permettant de rejoindre Le Neubourg et la RD 613 pour Evreux.
- La RD 313 entre Bourgtheroulde et l'agglomération rouennaise.
- L'A 28 directement reliée à l'A 13, permettant une déviation ouest de la région parisienne et reliant au sud Alençon. Elle contrebalance la dynamique de centralisation autour de Rouen et constitue une opportunité de desserte du sud ouest du Roumois et au-delà, et de renforcement des liens avec les pôles plus au sud (Brionne, Bernay ...).
- Le territoire n'est réellement desservi que par un seul échangeur, pour rejoindre l'A13, au niveau de Bourg-Achard.

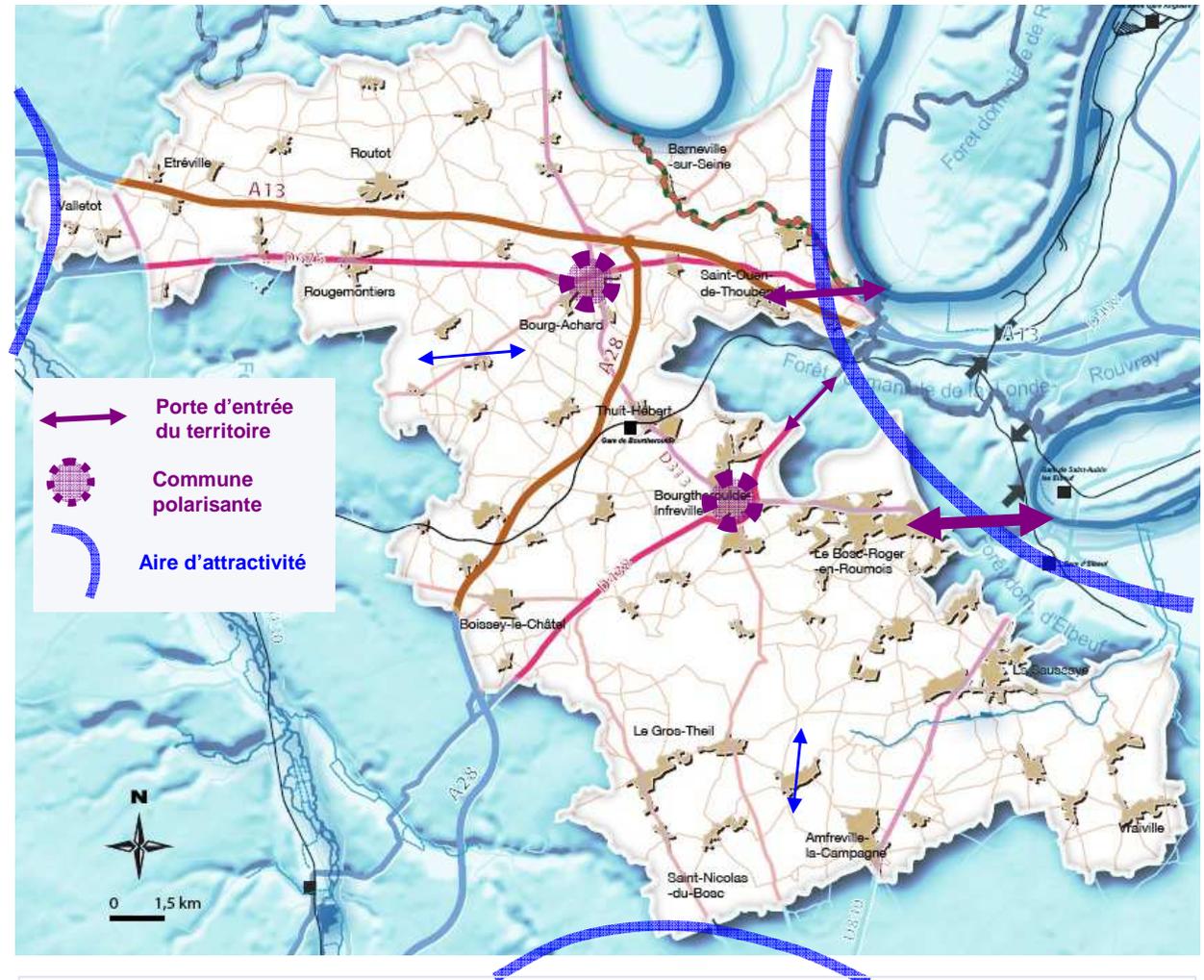
Un territoire à la croisée des axes structurants régionaux et inséré dans « une bande » dessinée par les axes de liaison vers Paris.



FICHE 4 - TRANSPORT -

Le territoire possède ainsi différentes accroches à des pôles d'attractivité ou à des axes de liaisons régionaux primordiaux. On peut remarquer tout particulièrement les zones les mieux rattachées à l'agglomération rouennaise ou à l'A 13 : le Nord du territoire autour de Bourg Achard, l'axe de la RD 313 avec Bourgtheroulde, le sud est du territoire autour de la Saussaye. Ces zones constituent les portes d'entrée du territoire, auxquelles correspond un réseau de proximité plus fin particulier :

- **Le Nord du territoire** (CC du Roumois Nord) : le fonctionnement des déplacements y est double : horizontal pour les axes plus importants, et vertical pour les liaisons intermédiaires de commune à commune. Ce réseau est marqué par une centralisation sur Bourg Achard (et ou Rouen). Au Nord de l'A13, le réseau semble lâche et plus autonome.
- **L'est du territoire** avec une centralisation de la desserte autour de Bourgtheroulde, mais également déterminée par l'agglomération de Rouen. C'est la partie la plus densément maillée, comprise entre l'A 13 et la D 128 et entre les 2 pôles de Bourg Achard et Bourgtheroulde
- **Au sud-ouest** : l'axe de la RD 438 peut apparaître comme un axe de rupture entre le réseau routier du nord et celui du sud. Au sud du territoire, les liaisons sont de taille moins importante, et la dynamique est plus « verticale », avec un réseau centralisé en direction du Neubourg.



L'organisation du réseau routier du Roumois : un fonctionnement interne du réseau structuré par rapport aux agglomérations de Rouen et d'Elbeuf.

Il convient de remarquer également les déterminants géographiques de cette organisation des transports du Roumois décrite ci-dessus. Les données physiques du territoire perceptibles sont :

- les cours d'eau et vallées (Seine et Risle)
- La topographie (plus vallonnée au nord, plateau au sud)
- Les coupures vertes et bois (PNR, Forêts domaniales ...).

FICHE 4 - TRANSPORT -

Les trafics

- o Le tableau ci-contre présente les trafics pour les routes départementales de 1^{ère} catégorie.

Les routes départementales les plus utilisées sont :

- la RD 438 entre Bourgtheroulde et Brionne avec 8400 véhicules.
- la RD 313 pour le tronçon Bourgtheroulde /Saint Ouen du Tilleul (vers Elbeuf/Rouen) avec environ 7500 véhicules par jour (moyenne mensuelle)

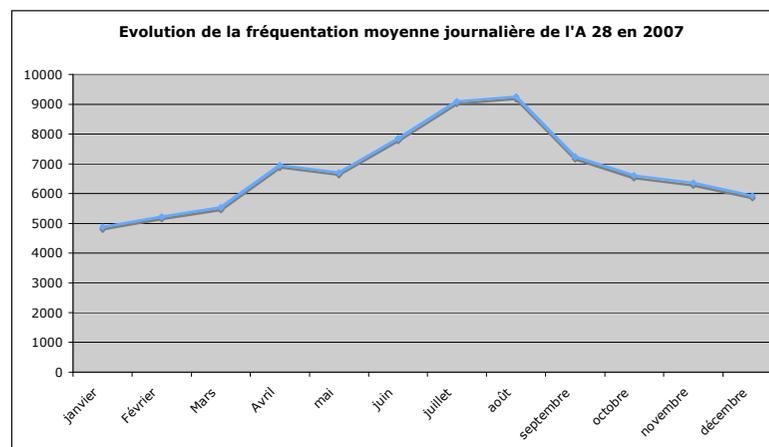
Ceci montre l'attractivité de l'agglomération de Rouen, ces deux axes servant de liaisons entre le Roumois et l'Agglomération. En outre, sur la RD 438, les flux correspondent sûrement à des déplacements issus de Brionne et de territoires plus au sud du département. Cette départementale reçoit le trafic de poids lourd le plus important des départementales du Roumois, qui correspond au trafic de camion venant du sud et rejoignant l'A 13.

- o Il est intéressant de noter l'évolution des trafics de l'autoroute A 28, ouverte depuis octobre 2005. Elle avait connu en 2006 un trafic de faible ampleur (6 200 véhicules par jour en moyenne, dont 20 % de poids lourds), qui ne représente que 80 % des prévisions initiales. Les trafics maximaux ont été enregistrés durant les week-ends d'été (17 000 véhicules-jour), mais la relative faiblesse des trafics dans cette première étape de l'exploitation a entraîné des difficultés dans l'offre de service (carburants, etc...) aux automobilistes.

Sur le tronçon Brionne/Bernay, la moyenne en 2007 s'élève à 6811 véhicules par jour et en 2006, 5920 véhicules/jour (sachant que la moyenne pour l'intégralité de l'A 28 est de 6993 véhicules/jour, la fréquentation étant plus importante sur la partie sud du tracé). L'augmentation entre 2006 et 2007 sur ce tronçon a donc été de 15,1 %. Le pourcentage de poids lourds en 2007 a augmenté de 2 % avec une part de 22 %.

Route	Tronçon	Nombre de véhicules (Moyenne journalière Mensuelle)	PI (en %)
RD 675 (N175)	Bourg Achard/pont Audemer	5169	16,70 %
RD 438 (N 138)	Bourgtheroulde / Brionne	8405	21,4 %
RD 840	Bourgtheroulde/L e Neubourg	6887	3,30 %
RD 313	Bourg Achard / Bourgtheroulde	4786	11,60 %
	Bourgtheroulde/ agglomération	7461	6,51 %

Trafic 2006 des RD de 1^{ère} catégorie, source DDE 76



mois	véhicules/jours
janvier	4873
Février	5220
Mars	5534
Avril	6948
mai	6707
juin	7855
juillet	9100
août	9255
septembre	7237
octobre	6604
novembre	6357
décembre	5930
Total	6802

La fréquentation de l'A 28 en 2007, entre l'échangeur avec l'A 13 à Bourg-Achard et la sortie de Brionne, source ALIS

FICHE 4 - TRANSPORT -

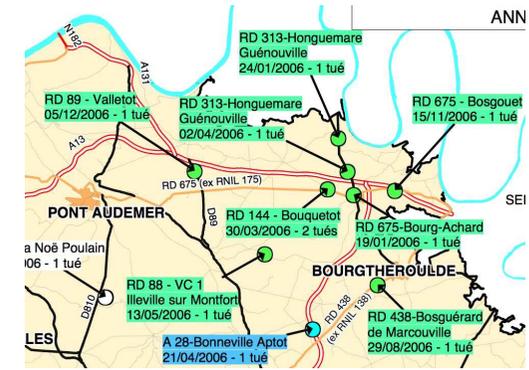


L'A28

Le tronçon de l'autoroute A 28 entre Rouen et Alençon est exploité par ALIS (concessionnaire filiale de la Caisse des Dépôts et Consignations).

L'autoroute nouvelle a une longueur de 125 km entre A 13 et Alençon et permet une circulation directe entre le nord et le sud de l'Europe.

Carte des accidents mortels 2006, extrait source DDE 27



La sécurité routière

Le tableau ci-contre renseigne sur les accidents mortels dans le pays du Roumois. On relève :

- o Une moyenne de 7 accidents mortels sur le territoire depuis 2004
- o Une localisation des accidents mortels sur les axes de grande circulation : RD 675 (RN 175) ; RD 313 ; sûrement liée à des trafics importants et/ou des limitations de vitesse moins contraignante.
- o Cependant, une moitié des accidents mortels a lieu sur des routes départementales moins fréquentées.

La localisation précise des accidents (entrée de ville, carrefour ou virage dangereux...) permettrait une analyse plus fine des enjeux de circulation sur le territoire, comme par exemple, la dangerosité de circulation de la RD 675 à Bourg Achard (un accident chaque année).

Il convient de retenir cependant, dans un objectif d'anticipation plus que de mise en avant d'un problème crucial (en raison du relative faible nombre d'accidents mortels annuels), que les accidents semblent localisés sur des portions où s'observent les migrations pendulaires et donc, les trafics quotidiens les plus importants sur le territoire.

Il s'agira de s'interroger sur l'aménagement et les conditions de circulation sur ces axes ainsi que de réfléchir à quels seront les niveaux de trafic routiers à venir à ces endroits, afin d'offrir des conditions optimales de sécurité routière.

Année	Route/commune	Nombre de tués
2004	RN 175, Bourg Achard	1
	RD 80, Bourgtheroulde	3
	RD 313, St ouen du Tilleul	1
	RD 86, St Ouen du tilleul	1
	RD 85, Thuit Anger	1
Total		7
2005	RN 175 Bouquetot	1
	RN 175 Bourg Achard	1
	RD 313, St Ouen du tilleul	2
	RD 26 La haye du Theil	1
	RD 840 La Saussaye	1
Total		6
2006	RD 675 (ex RN 175) Bosgouet	1
	RD 675 (ex RN 175) Bourg Achard	1
	RD 144 Bouquetot	2
	RD 313 Honguemare	2
	RD 438 Bosguérard	1



FICHE 4 - TRANSPORT -

Les points durs et projets routiers

Le territoire du Roumois ne rencontre pas de problématiques accrues de congestion, mais connaît, de par son positionnement, des zones de circulation et d'échanges plus intenses, sur lesquelles il s'agit d'anticiper les déplacements à venir et de les organiser au mieux en cohérence avec le projet de territoire.

- **Les flux engendrés par les zones d'activités**

Le pôle d'activité du Roumois Nord est source de développement du trafic des poids lourds sur le territoire, d'autant que la sortie de l'autoroute Bourg Achard étant payante, elle est évitée par la sortie de la Maison Brûlée à St Ouen de Thouberville. Les camions empruntent alors la N175 et traverse par cet itinéraire St Ouen de Thouberville et Bosguet. Toutefois, ils évitent en partie le centre de Bourg Achard grâce au contournement qui a été réalisé en 2007 (Cf. schéma ci-contre).

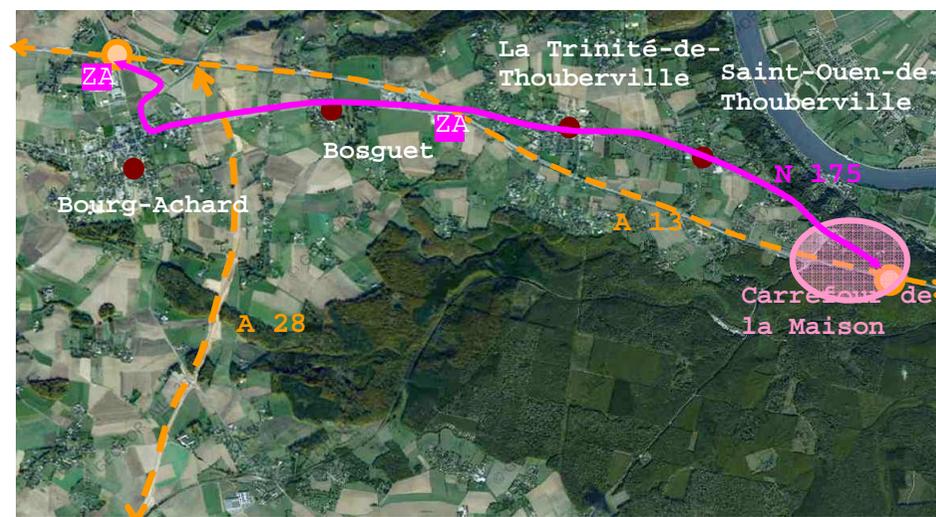
- **L'entrée du territoire par l'A 13**

L'échangeur dit de « Maison Brûlée », est situé à l'intersection des routes départementales 438, 675, 132 et 3, à la jonction des Départements de l'Eure et de la Seine-Maritime. Il marque la limite de la section à péage de l'autoroute A13 et l'échangeur autoroutier, qui capte la majeure partie des flux vers l'agglomération rouennaise, génère un important trafic pendulaire sur le réseau départemental.

Véritable porte d'entrée et de sortie du Roumois, ce Carrefour est situé sur 4 communes dont Saint-Ouen de Thouberville. Il représente une opportunité de développement et d'aménagement du secteur (inscription en zone d'activité dans le PLU de Saint Ouen de Thouberville) mais aussi de raccrochage au réseau de bus de l'agglomération de Rouen.

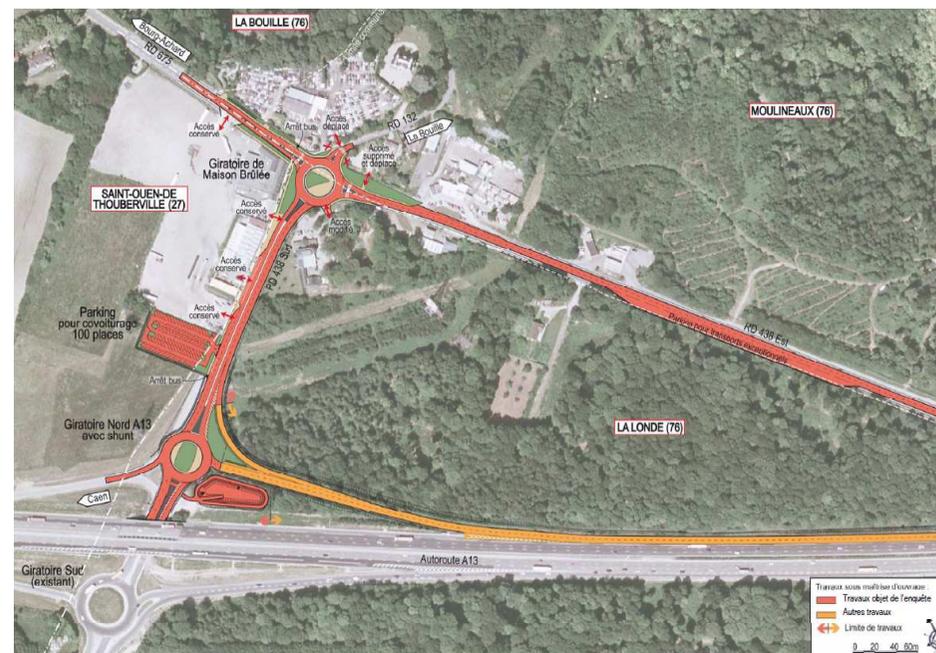
Le projet vise à sécuriser les intersections, en particulier le carrefour de « Maison Brûlée » et celui de la sortie de l'A 13. Il doit aussi améliorer la lisibilité et le fonctionnement de l'échangeur et augmenter la capacité des voies les plus chargées. Enfin, le projet vise à offrir un stationnement adapté aux nombreux usagers pratiquant le covoiturage.

Il a été convenu que la SAPN assurerait la maîtrise d'ouvrage de tous les travaux autoroutiers, à savoir la réalisation de la nouvelle bretelle de sortie. Le Département de Seine-Maritime assure la maîtrise d'ouvrage des travaux sur les routes départementales y compris sur celles situées dans le département de l'Eure, en vertu d'une convention de délégation de maîtrise d'ouvrage. L'aménagement de l'échangeur de Maison Brûlée est programmé pour 2013-



Carrefour de Maison Brûlée : Plan général des travaux

Source : Dossier d'Enquête Publique, CG27



FICHE 4 - TRANSPORT -

2017.

o **La déviation des bourgs**

Le Pays du Roumois est concerné par plusieurs projets d'infrastructures, portés par le CG27. Ces projets s'inscrivent tous la perspective d'achèvement d'un axe central Nord-Sud du réseau routier départemental :

- **Déviations Nord-Ouest (entre les RD 313 et RD 675) :**

Ce projet est jugé prioritaire, au regard des flux importants des poids lourds sur la RD675. Le projet de contournement Nord-Ouest vise à sécuriser et fluidifier le trafic à l'intérieur du tissu urbain de Bourg-Achard en reportant la part du trafic en transit sur le contournement. Pour ce projet, la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) devrait être prononcée à la fin de l'année 2013 ou début 2014. Les travaux sont programmés en 2015 pour une mise en service espérée en 2017.

- **Déviations Sud-Est de Bourg-Achard et liaison Thuit-Hébert – Bourgtheroulde :**

L'aménagement de la RD 313 entre Bourg-Achard et Bourgtheroulde-Infreville, consistant à dévier les agglomérations de Bourg-Achard, Thuit-Hébert et Bourgtheroulde-Infreville a fait l'objet de nombreuses études et procédures ayant abouti à une déclaration d'utilité publique datant du 19 novembre 2004.

Toutefois, à la demande de la commune de Bourgtheroulde-Infreville, le Département de l'Eure a engagé de nouvelles études afin de proposer un nouveau tracé de la RD 313 entre Thuit-Hébert et Bourgtheroulde-Infreville (giratoire situé sur la RD 438 en entrée sud de l'agglomération).

Le tracé retenu a fait l'objet d'une concertation avec les quatre communes concernées : Bourgtheroulde-Infreville, Thuit-Hébert, Bosc-Bénard-Commin et Berville-en-Roumois.

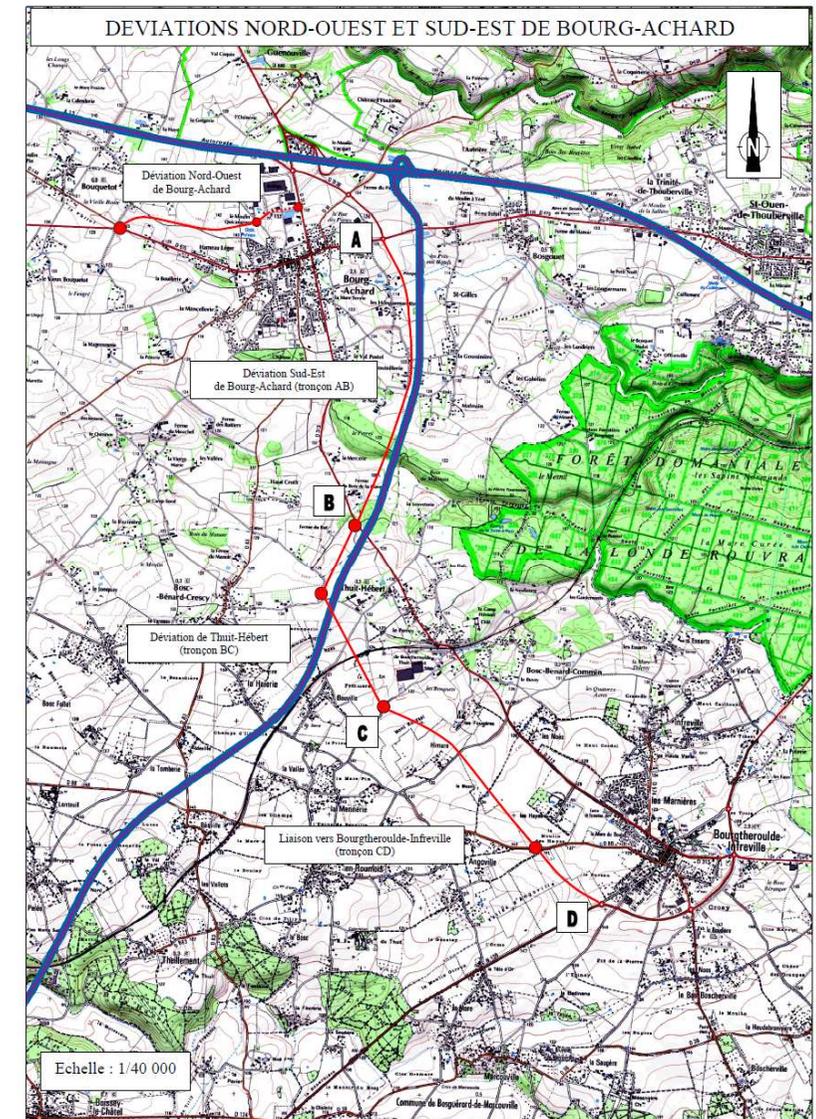
Cette liaison consiste à réaliser une voie nouvelle entre le futur giratoire situé sur la VC 6 à Thuit-Hébert et le giratoire situé sur la RD 438 en entrée sud de l'agglomération de Bourgtheroulde-Infreville.

En application de la politique routière définie par l'assemblée départementale, la réalisation de déviation d'agglomération en tracé neuf doit s'accompagner d'un reclassement des voiries concernées. C'est ainsi que la RD313 devrait être classée en voirie communale.

Le début des travaux est programmé en 2017 pour une mise en service en 2020.

Plan des déviations Nord-Ouest et Sud Est de Bourg-Achard, Liaison vers Bourgtheroulde-Infreville

Source : CG27



FICHE 4 - TRANSPORT -

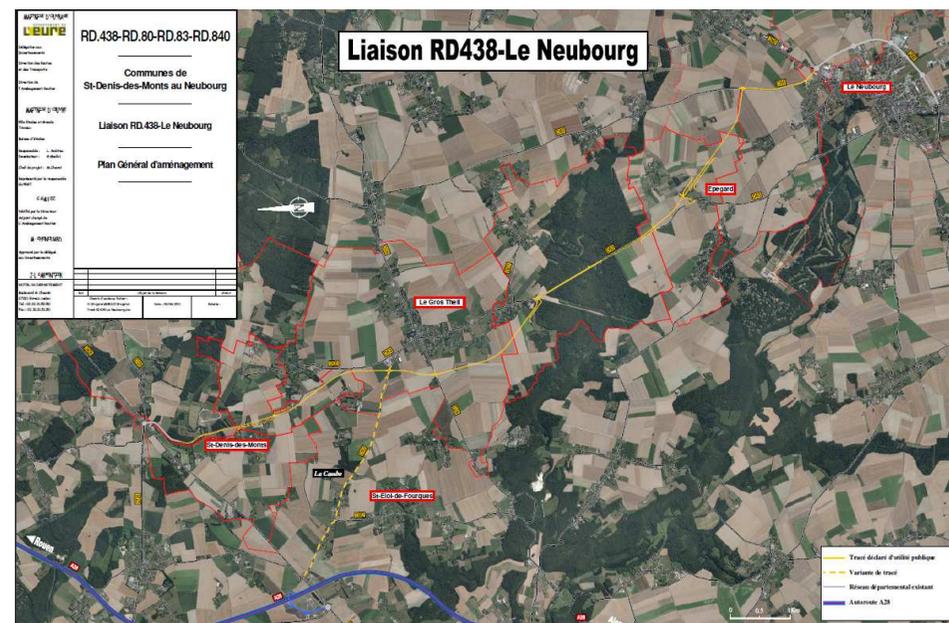
Plan de la liaison RD438-Le Neubourg

Source : CG27

- Modernisation de la liaison entre la RD 438 et Le Neubourg, constituée des routes départementales 83, 80 et 840:

Les objectifs de l'aménagement de la liaison entre la RD 438 et Le Neubourg sont :

- d'améliorer durablement la sécurité et d'homogénéiser le niveau de service pour l'ensemble des usagers et des riverains qui empruntent ou traversent cet axe ;
- d'accompagner la croissance du trafic sur cet axe déjà fortement utilisé sur lequel le trafic va de nouveau augmenter (ouverture de l'autoroute A 28 et ouverture de Port 2000 au Havre) ;
- de maintenir et développer les activités économiques : le territoire desservi par cette liaison comprend des activités diverses (agriculture, artisanat, industries, tourisme) ;
- d'améliorer l'environnement naturel et humain par des mesures d'intégration de la route appropriées (ressource en eau, zone humide, forêt, paysage, effet de coupure, bruit) et les déviations d'agglomérations actuellement traversées et notamment Le Gros Theil et Amfreville la Campagne, sur le territoire du Roumois.



o L'aménagement du demi-échangeur de Bourneville:

L'actuel échangeur à Bourneville n'offre pas la possibilité aux automobilistes de rejoindre l'autoroute A13 en direction de Caen. Le projet consiste donc en l'aménagement du demi-échangeur de Bourneville, par la transformation du demi-échangeur orienté vers Paris (Est) en un échangeur complet pour les échanges vers Paris et Caen. Cela permettrait notamment aux habitants du Nord Ouest du Pays du Roumois de regagner Bourneville en direction de Caen alors qu'ils étaient obligés de rebrousser chemin sur l'échangeur de Bourg-Achard afin d'emprunter l'A13 en direction de Caen.

o Autres projets d'envergure aux portes du territoire

Le SCoT considère également deux autres projets routiers d'envergure:

- Liaison A28-A13 / Contournement Est de Rouen :

Le projet de liaison A28-A13 vise à désengorger le centre-ville de Rouen et à améliorer les liaisons Rouen - Louviers/Val-de-Reuil et Rouen - Eure, notamment pour la desserte de la Vallée de l'Andelle. Le tracé préférentiel a été fixé par le Préfet en Octobre 2012. Le projet ne touche pas directement les communes du Roumois.

FICHE 4 - TRANSPORT -

- Contournement Ouest de Rouen :

Un autre projet prévoit de poursuivre l'A28 depuis Bourg-Achard, en direction de l'A29 (contournement Ouest). En effet, la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA, 2006) préconise, à long terme, l'étude de l'opportunité d'un grand contournement Ouest de Rouen permettant la jonction entre l'autoroute A28 et l'autoroute A150, représentant une liaison nouvelle d'une vingtaine de kilomètres.

Cependant la réalisation d'un tel contournement aurait un impact limité sur la fluidification du trafic Sud/Nord et supposerait la construction d'un ouvrage d'art à hauteur de Duclair pour traverser la Seine.

Elle envisage également l'amélioration de l'infrastructure routière reliant Yvetot à Bourg-Achard y compris son raccordement au réseau autoroutier.

Par ailleurs, aucun calendrier n'est aujourd'hui avancé.

FICHE 4 - TRANSPORT -

La pratique du covoiturage

Plusieurs aires de covoiturage sauvages ont été recensées sur et à proximité du territoire. Les deux plus grandes aires identifiées sont celles de Maison Brûlée et de Criquebeuf Sur Seine qui est située à l'extérieur du périmètre du Pays du Roumois.

Sur le Pays du Roumois, le stationnement sauvage à Maison Brûlée est l'aire de covoiturage la plus importante avec entre 40 et 50 véhicules quotidiens. La deuxième aire la plus fréquentée est celle située à proximité de l'échangeur de Bourg-Achard avec moins de 10 véhicules quotidiens. (Source : *audit de terrain, Mobhills, Février 2010*)

En plus de ceux précédemment identifiés, les habitants du Pays du Roumois signalent d'autres lieux de covoiturage:

- Thuit-Anger
- Côte des Essarts (près de Grand Quevilly)
- Thuit-Signol
- Bourg-Achard (centre ville)
- Bourgtheroulde (centre ville).

Ce mode de déplacement est aujourd'hui bien connu et compris de la population pour la partie domicile travail, il peut donc être amené à se développer facilement avec des actions simples en terme d'aménagements et de services. Les communes restent fortement motrices dans le processus de réalisation d'aménagements pour favoriser le covoiturage et les partenaires sont présents par l'intermédiaire des Conseils Généraux notamment.

FICHE 4 - TRANSPORT -

Le réseau ferré

La part modale du transport ferré est faible dans le Pays du Roumois et de manière générale en Normandie (Cf. partie sur la motorisation des déplacements).

Le territoire ne possède qu'une seule gare, située sur la commune de Thuit-Hébert, à mi-chemin entre Bourgtheroulde-Infreville et Bourg-Achard. Il n'y a que 2 dessertes quotidiennes. Le réseau ferroviaire n'est actuellement utilisé que par 22 personnes par semaine (0,2% du potentiel des navettes domicile-travail). Il s'agit principalement d'un trafic de fret.

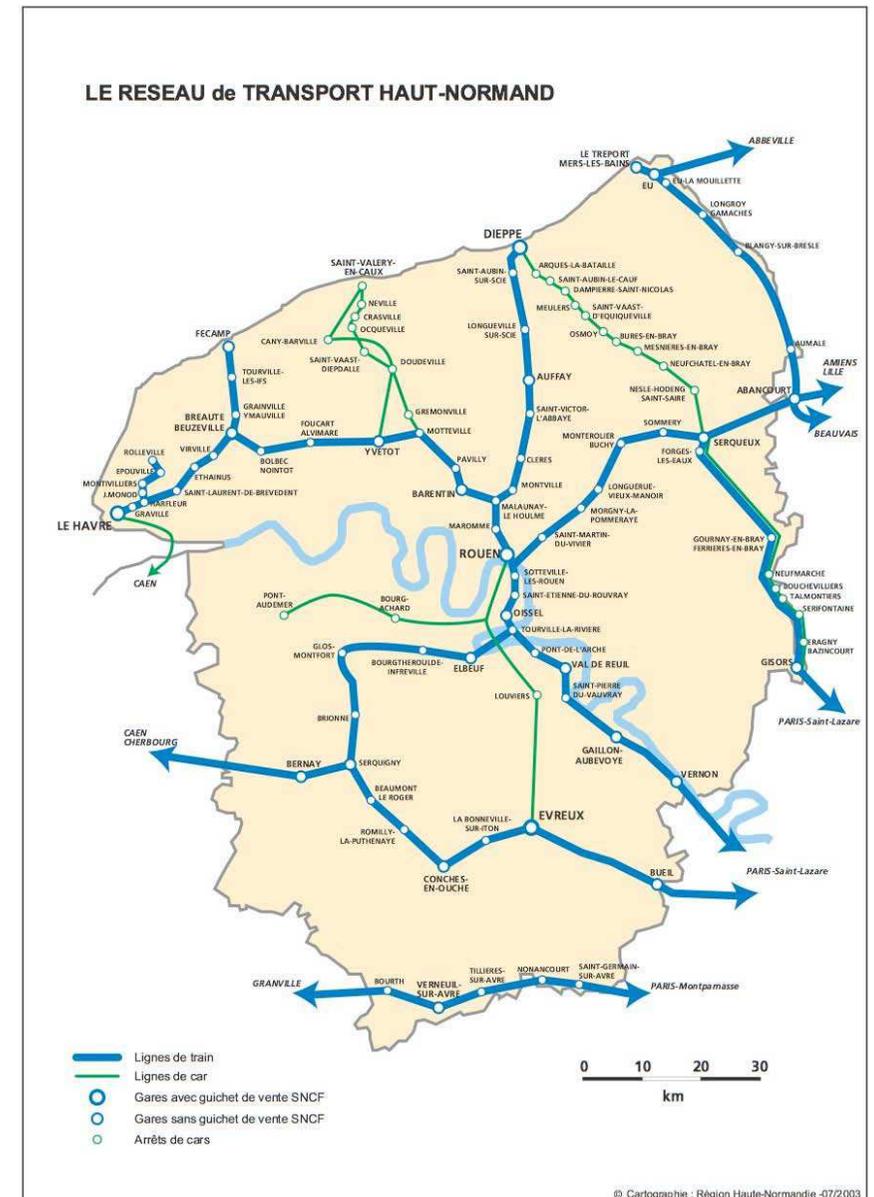
Par comparaison, à Brionne, où 7 trains passent par jour, la fréquentation à la gare était de 20 à 30 personnes en 2005 selon une étude de la région Haute-Normandie. On peut noter en revanche la très bonne fréquentation de la gare d'Elbeuf avec 900 à 1000 personnes par jour s'arrêtant ou montant, pour 39 à 40 trains par jours. Ce chiffre est un indicateur des migrations alternantes des actifs de Rouen et de sa région en direction de Paris.

Il existe en effet une fréquentation importante de la gare d'Elbeuf pour se rendre en région parisienne via un changement à Oissel, qui concerne certainement des actifs du Roumois, mais aussi des déplacements liés aux loisirs (part exacte difficile à déterminer, mais cette supposition est corroborée par la part du trafic sur la RD 313 et la densité de l'urbanisation observable sur l'est du Pays du Roumois).

Les mauvais chiffres de la fréquentation de la gare de Thuit Hébert possèdent plusieurs explications, liées entre elles : la localisation même de la gare, éloignée d'un centre bourg, pôle de services et d'habitat ; l'aménagement et le manque de valorisation des abords de la gare mais également, la mauvaise desserte même de la gare.

En tout état de cause, l'amélioration de la desserte et de la fréquentation ne dépend pas directement des décisions du Pays, mais sa politique d'aménagement et d'organisation pourrait en être un des leviers. En effet, l'augmentation du nombre d'arrêts, qui n'est pas en projet à la Région, dépend d'actions concomitantes visant à valoriser l'adaptation éventuelle du service (fréquence, horaire : communication et promotion de la gare, augmentation des possibilités de transports modaux, organisation territoriale privilégiant l'accessibilité et l'urbanisation autour de ce pôle).

Cependant des questions se posent : la présence de la ligne ferrée Rouen/Caen-Cherbourg qui traverse le Pays avec un arrêt à la gare de Thuit Hébert, peut-elle être le support de développement de l'intermodalité notamment, pour les déplacements « métropolitains » (liaisons interurbaines domicile/travail) ? Ou bien faut-il envisager avant tout un pôle de rabattement à La Maison Brûlée, voire à Elbeuf ?



La valorisation du réseau ferré de l'agglomération Rouen-Elbeuf

L'agglomération mène un projet global d'amélioration de la desserte ferrée comprenant : la réalisation d'une nouvelle gare (horizon 2020) et la réorganisation du réseau ferroviaire et de transport urbain. Ce projet s'intègre au projet de développement de l'agglomération, de renforcer son positionnement en matière d'activités tertiaires.

En effet, la nouvelle gare et son quartier seraient un levier d'action pour améliorer l'attractivité économique du territoire. La nouvelle gare répondrait également aux besoins de mobilité de plus en plus prégnants à Rouen, avec un objectif de créer une « mobilité périurbaine durable ». Il s'agit d'un projet primordial pour le Roumois car la création d'une liaison Rouen/Elbeuf bénéficierait au Pays, notamment aux habitants de la CC d'Amfreville et de Bourgtheroulde, dont le pôle de rabattement le plus proche est Elbeuf.

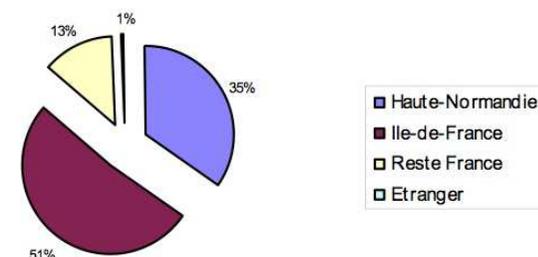
Dans le cadre de ce projet, les études réalisées sur les usagers de la gare démontrent l'intérêt de ce projet au-delà de l'agglomération de Rouen –Elbeuf. En effet, la fréquentation de la gare qui s'élève à 25 000 personnes par jour, est composée d'une grande majorité d'usagers venant de toute la Haute Normandie pour des activités à Rouen et son agglomération.

Une enquête ménages réalisée en mars 2007 sur 3 jours comptabilise 10 700 personnes usagers Haut Normands se rendant à Rouen pour y travailler (sur 26 700 personnes, soit 40 % environ) ; 7600 personnes fréquentent la gare pour se rendre en Ile-de-France. 30 % déclarent être venus à la gare en TC, 36 % à pied et 28,5 % en véhicule particulier ; 30 % sont des usagers quotidiens ; 37,5 % sont lycéens et étudiants. L'utilisation par le Roumois de cette dynamique (attractivité économique de Rouen et renforcement des liaisons interurbaines en Haute Normandie, notamment) sera un des points de décision du SCOT.

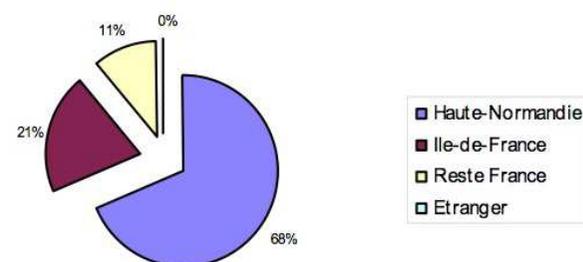


Gare de Thuit Hébert

Destination des voyageurs de l'agglomération prenant le train pour exercer une activité ailleurs



Origine des voyageurs venant en train exercer une activité dans l'agglomération



Résultat de l'enquête ménage sur la fréquentation de la gare de Rouen, Mars 2007

Source : Syndicat Mixte pour le Scot de l'agglomération de Rouen Elbeuf

FICHE 4 - TRANSPORT -

Les projets ferroviaires

Ligne Nouvelle Paris-Normandie :

Actuellement le scénario qui concerne davantage le territoire du Roumois est le scénario AB, qui localise une gare en périphérie immédiate du Canton d'Amfreville la Campagne, vers Louviers-Val de Reuil.

Dans le cadre de ce projet, et au regard de la saturation de l'actuelle gare de Rouen, une nouvelle gare d'Agglomération est programmée sur le site de Saint-Sever à l'emplacement de l'ancienne gare de marchandises, à proximité du centre ville.

Le réseau de cars et de bus

Selon l'INSEE, en 2006, les habitants du Pays du Roumois réalisent 1.7 % de leurs déplacements domicile - travail par le biais des transports en commun ; Alors qu'à l'échelle Départementale, 5.6 % sont assurés en transports en commun.

Concernant l'organisation du transport public routier, il est organisé par trois entités principales :

- le Conseil Général qui est l'autorité organisatrice par définition des lignes de cars interurbaines et des transports scolaires
- le Conseil Régional qui complète les lignes ferroviaires du réseau TER, par des lignes routières
- les agglomérations, et notamment la CREA pour la gestion des lignes urbaines sur leur territoire.

Au niveau du territoire, nous retrouvons l'ensemble de ces composantes avec des caractéristiques diverses. Il faut y ajouter la question du transport des élèves, organisé dans le cadre des Syndicats Intercommunaux à Vocation Scolaire (SIVOS) qui sont aujourd'hui au nombre de 3 sur le territoire.

Ligne régionale

Le Conseil Régional exploite actuellement une liaison Pont-Audemer-Bourg-Achard-Rouen. Cette ligne est effectuée par deux types de services, un service « normal » parcourant l'ensemble de la ligne en 1h20 et un service express effectuant la ligne en 1h.

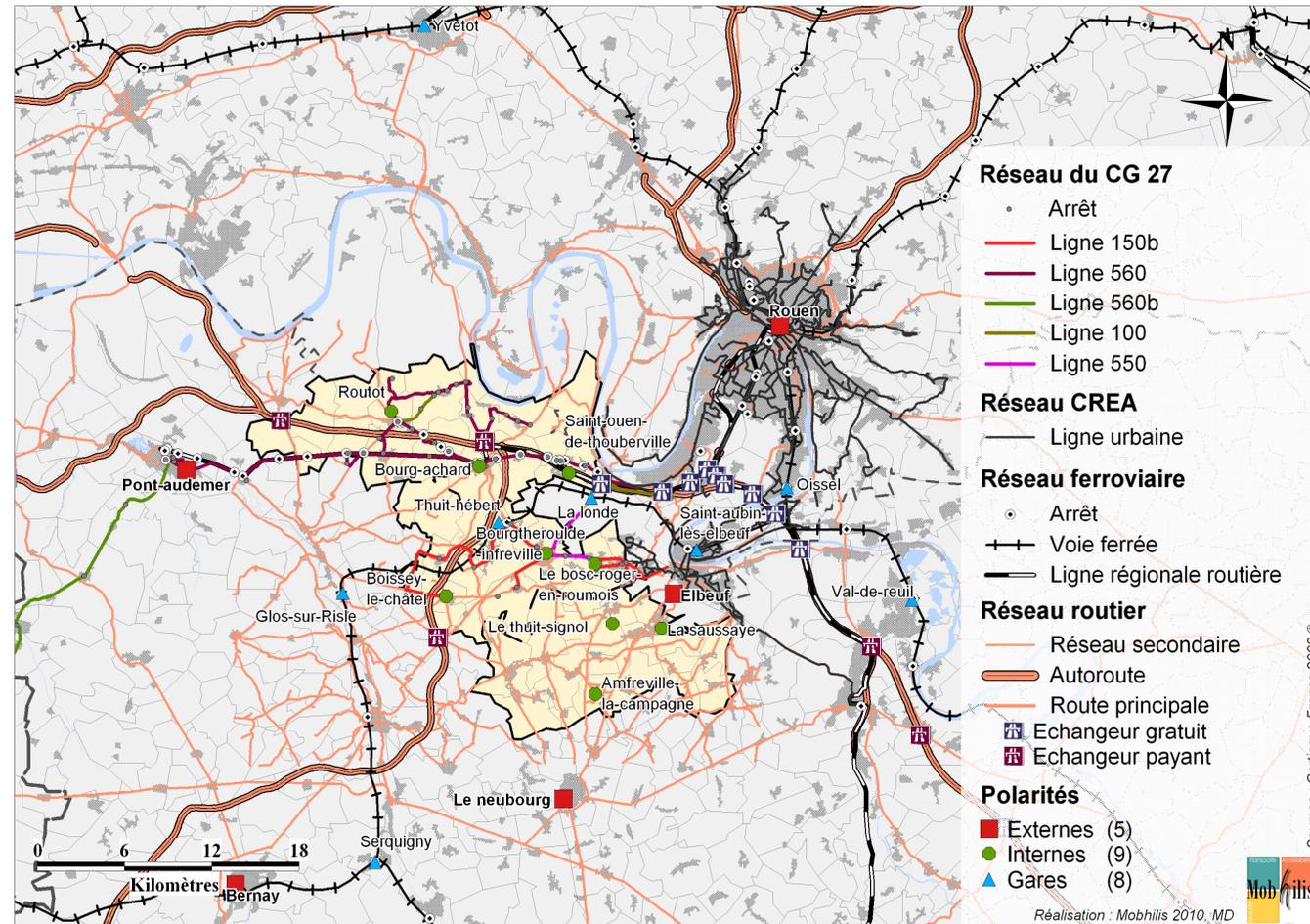
Sur le Pays du Roumois, la différence entre ces deux services se traduit par un gain de temps relatif de 5 mn entre Bourg-Achard et Pont-Audemer avec 3 communes non desservies par le service express (Bouquetôt, Rougemontiers, La Chapelle Brestot). Dans le sens Bourg-Achard > Rouen, le gain est d'environ 10 mn mais la ligne ne dessert pas 3 communes desservies par la ligne classique (Bosgouet, La Trinité de Thouberville, St Ouen de Thouberville).

Ainsi, la ligne « normale » effectue le parcours Rouen > Bourg-Achard en un temps compris entre 35 et 55 minutes alors que la ligne express affiche un temps de trajet de 35 mn. La liaison « normale » entre Bourg-Achard et Pont-Audemer s'effectue en un temps compris entre 30 et 35 mn alors que la ligne expresse permet de réaliser le trajet en 30 mn. Elle permet de relier les pôles importants que sont Pont-Audemer, Rouen, Bourg-Achard, Rouen du Lundi au Samedi et plus accessoirement les dimanches et jours de fêtes.



FICHE 4 - TRANSPORT -

L'offre de transport du Conseil Régional n'est présente que sur la Communauté de Communes du Roumois Nord. En moyenne, nous constatons que la fréquentation de la ligne régionale correspond environ à 3 % des navettes domicile-travail des communes traversées par celle-ci.

Réseau départemental

FICHE 4 - TRANSPORT -

N° Ligne	Communes principales desservies	Vocation principale	Période de fonctionnement	Nb de service quotidien moyen régulier
100	Elbeuf Maison Brûlée St Ouen de Thouberville Bourg-Achard	Scolaire	Période scolaire uniquement	2
150B	Elbeuf St Ouen de Thouberville Bourgtheroulde Thuit-Hébert Boissey-le-Châtel	Scolaire	Toute l'année	3
550	Rouen Bourgtheroulde Bosc Roger en Roumois	Scolaire et Commerciale	Toute l'année	2
560	Pont-Audemer Routot Bourg-Achard St Ouen de Thouberville La Chouque	Scolaire	Période scolaire uniquement	2

Les projets du CG27 :

Une ligne expresse entre Pont-Audemer et Le Havre	Le Budget Départemental de 2010 prévoit, dans sa partie dédiée aux transports, le lancement d'une ligne expresse Pont-Audemer ↔ Le Havre.
Accessibilité des points d'arrêts	<p>Hors périmètre des communautés d'agglomération, le Département compte rendre accessible un arrêt par bourg centre dans la limite de 150 points d'arrêts.</p> <p>Sur le Pays du Roumois, il était prévu, en juin 2009, de rendre accessible un point d'arrêt sur chacune des communes suivantes : La Trinité de Thouberville, Bourg-Achard, Routot, Bosc-Roger en Roumois, Bourgtheroulde, Thuit-Hébert, Boissey-le-Châtel, La Saussaye, et Amfreville la Campagne</p>

FICHE 4 - TRANSPORT -

Transport à la demande :

Éléments de définition: Le transport à la demande est un service de transport collectif public ou privé, local, fonctionnant sur un principe de réservation et effectué avec des véhicules de petite capacité. La première des caractéristiques du transport à la demande est qu'il nécessite une réservation au préalable du transport. Le prix du trajet est, quant à lui, connu d'avance. Il s'agit d'un transport collectif puisqu'il permet le transport de plusieurs personnes en même temps mais uniquement pendant les horaires de fonctionnement du service. La prise en charge et la dépose s'effectuent d'adresse à adresse ou d'arrêt à arrêt par exemple. Le Transport à la demande se différencie du service de taxi puisque ce dernier effectue un transport privé, d'adresse à adresse, dont la tarification est variable notamment en fonction du nombre de kilomètre parcouru. Ce service peut être disponible 24h/24h et 7j/7j.

LiberTAD est un service de transport à la demande expérimenté dans 13 cantons de l'Ouest du Département. Le service LiberTAD a été mis en place sur le Canton de Routot. Le service de transport à la demande LiberTAD mis en place à titre expérimental par le Conseil Général est faiblement utilisé compte tenu du potentiel de voyageurs.

Après l'arrêt de l'expérimentation, le CG27 a pour projet de relancer le TAD sur l'ensemble de son territoire, en collaboration, avec les communautés de communes. Cela s'inscrit notamment dans l'impératif d'accessibilité des arrêts aux personnes handicapés d'ici 2015 qui amènera à un rabattement vers les accès effectivement accessibles.

Transport scolaire :

Nom de l'AO2 de rattachement	Forme juridique	Nom de la structure
CC d'Amfreville la Campagne	Régie	La Haye du Theil Thuit-Signol
	SIVOS	de l'Oison de St Didier des Bois
CC Roumois Nord	Régie	Barneville Bouquetôt Bourg-Achard Caumont
		Honguemare-Guenouville, Le Landin Syndicat de Transports Thoubervillais
SIVOS Bourgtheroulde	SIVOS	de Berville en Roumois, Bosguérard de Marcouville et Houlbec près le Gros Theil de Bosc Renoult en Roumois du Roumois

La Communauté de Communes d'Amfreville la Campagne dispose d'un Collège à La Saussaye et dépend essentiellement du Lycée situé à Elbeuf. En 2009, le Conseil Général avait prévu que la Communauté de Communes d'Amfreville la Campagne devienne Autorité Organisatrice de second rang. Finalement le Conseil Général a conservé sa compétence en organisant les transports scolaires locaux par l'intermédiaire de 11 circuits.

La Communauté de Communes du Roumois Nord dispose de 2 collèges : Bourg-Achard et Routot. Les services de transport desservent en plus le Collège de Bourgtheroulde (SEGPA) ainsi que le Lycée Boismard à Brionne.

Le SIVOS de Bourgtheroulde bénéficie de la compétence de la gestion des transports scolaires sur les 18 Communes

membres. 12 circuits sont organisés pour les élèves du secondaire et 4 circuits permettent d'acheminer les élèves du primaire. Les destinations principales sont les lycées de Pont-Audemer et le Lycée de Brionne via une correspondance à Bernay.

FICHE 4 - TRANSPORT -

L'organisation des transports scolaires sur le territoire revêt un caractère complexe et peu lisible pour les extérieurs. Cette organisation correspond cependant à une réalité institutionnelle et organisationnelle pour faire face aux flux importants des scolaires, notamment aux heures de pointe.

Une première réflexion pourrait apparaître afin de d'optimiser l'organisation des transports scolaires qui reste encore complexe et peu lisible aujourd'hui. Ainsi, des principes de mutualisation pourraient être étudiés, ce sur deux plans :

- La mutualisation de l'organisation des transports scolaires à une échelle plus large, mais inférieure au département (en particulier pour les transports à destination du Lycée de Brionne effectués individuellement par la Communauté de Commune du Roumois Nord et celle de Bourgheroulde)
- La mutualisation des moyens de transports scolaires déployés en heures pleines par une réutilisation des moyens en heures creuses pour des trajets locaux.

Le réseau des territoires voisins :

Agglomération de Rouen – Elbeuf :

Le Roumois qui n'appartient pas au Périmètre de Transport Urbain de l'Agglomération de Rouen-Elbeuf, n'est pas desservi par les systèmes de transport urbain de cette dernière.

Le réseau de la CREA est composé d'une offre de bus, avec 46 lignes régulières effectuées par 227 bus et permettant d'assurer 90 000 voyages quotidiens. La CREA dispose également d'une ligne de métro à deux branches permettant d'assurer 55 000 voyages quotidiens à elle seule. Les lignes TEOR permettent d'effectuer 40 000 voyages quotidiens assurés avec une vitesse commerciale de 19 km/h. Un service de Transport à la Demande complète le dispositif.

Agglomération Seine Eure :

L'agglomération Seine Eure dispose d'un réseau composé de bus urbain (4 lignes), du service « Le Villabus » desservant les communes les plus peuplées en périphérie, d'un bus reliant le centre ville de Louviers à la gare de Val de Reuil (cadencé toutes les demi-heures en heures creuses et tous les quart d'heure en heures pleines), d'une ligne H desservant les hôpitaux de Louviers et Elbeuf. Un service de Transport à la Demande complète le dispositif.

Ces territoires voisins peuvent ainsi constituer des leviers d'actions intéressants pour le Pays du Roumois afin de proposer une offre cohérente en proposant des services interconnectables.

FICHE 4 - TRANSPORT -

Le transport fluvial

o Bacs fluviaux

Bien que la Seine ne fasse que border le territoire, le Roumois peut être indirectement concerné par les contraintes aux déplacements que ce fleuve induit. En plus des ponts qui permettent de la traverser en divers endroits, il existe tout au long de la Seine, de Rouen au Havre, des bacs fluviaux permettant d'effectuer la traversée en voiture, à pieds ou à vélo. Les horaires sont d'une fréquence de une fois toutes les demi-heures environ. Le bac fluvial le plus proche est situé à La Bouille et fonctionne entre 6h et 22h. Les bacs de Berville et Quillebeuf permettent la traversée de la Seine par les poids lourds.

Une navette touristique estivale relie La Bouille et Rouen avec un Aller et Retour permettant d'effectuer le parcours entre 2h30 et 3h de Mars à Octobre.

Les transports fluviaux ne semblent pas pouvoir répondre de manière satisfaisante aux besoins locaux compte tenu de l'accessibilité du site et du temps nécessaire pour se rendre à Rouen

Ils ne semblent pas offrir une opportunité suffisante en terme de temps de parcours dans les déplacements relatifs du Pays du Roumois. Pour autant, ce mode de transport peut être valorisé à des fins touristiques.



Intermodalité

L'intermodalité n'est pas satisfaisante entre les offres de transport actuelles. La présence de divers acteurs du transport, l'absence de guichets unique, d'interconnexion entre les différentes offres, d'une tarification unique, d'un guide horaire unique complexifient l'usage des transports en commun sur le Pays du Roumois qui est non seulement à la frontière de plusieurs autorités organisatrices de transport mais également particulièrement tourné vers l'extérieur.

Initiatives locales en faveur de la mobilité

La mise en place de ces diverses offres de transport complémentaires traduit l'existence d'une problématique locale importante en matière de déplacement (Transport à la demande, location de cyclomoteurs, circuits de ramassage, etc.).

Les modes doux

L'offre sur le Roumois:

Le Pays du Roumois disposant d'attraits touristiques importants est un territoire favorable au développement des liaisons douces, d'autant qu'il est constitué de nombreux bourgs et petites villes proches. Bien que le Pays du Roumois ne soit pas doté actuellement d'infrastructures réellement pertinentes en matière de mobilités douces (valorisables pour des déplacements réguliers domicile-travail notamment), il dispose en outre de 11 sentiers de randonnées balisés pouvant répondre à une demande occasionnelle liée plus particulièrement aux sorties touristiques ou de loisirs.

Le territoire compte très peu d'aménagements locaux en faveur des cycles. A noter l'existence de projets Régionaux, Départementaux et de la CREA de voies vertes ou de véloroutes dont les tracés jouxtent le territoire sans jamais y pénétrer.

Les habitudes liées à l'utilisation quasi-exclusive de la voiture particulière peuvent être des freins au développement des modes doux sur le territoire, même si l'on peut recenser plusieurs tentatives de mise en place de pédibus, cyclobus, notamment pour le motif scolaire.

Le cadre régional :

La politique régionale en matière de développement des modes doux s'exprime notamment au travers des documents suivants :

- Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire
- Plan de Déplacements Régional
- Plan Climat Energies
- Schéma Interrégional de Développement Touristique
- Schéma Régional des Infrastructures de Transports
- Contrats de territoire
- Contrat 276

FICHE 4 - TRANSPORT -

Des objectifs identifiés:

- Favoriser le développement des modes alternatifs, pour les déplacements domicile-travail, professionnels et de loisirs
- Mettre en pratique l'exemplarité de la collectivité régionale, conformément aux objectifs du Plan Climat Energies
- Permettre la création d'itinéraires cyclables structurants à l'échelle régionale, en recherchant la continuité et la sécurité
- Promouvoir l'intermodalité en recherchant les interconnexions avec les transports publics (trains, cars, ferries)

Des actions recensées:

- Des aides aux études (Aide aux études préalables aux aménagements, soutien à des opérations innovantes ou à la réalisation de plan de déplacements, de schéma des déplacements doux par les agglomérations et les pays, etc.)
- Des aides aux aménagements (voies vertes, pistes cyclables)

Un schéma Régional :

Le Schéma Régional des véloroutes et voies vertes de Haute Normandie a pour objectif de conforter des itinéraires existants et d'en proposer de nouveaux afin d'assurer la continuité des véloroutes et voies vertes existantes, sur le territoire régionale par rapport à celles des régions voisines. Le réseau sera ainsi plus équilibré et attractif en particulier pour les usagers locaux ainsi que les touristes.

La Région souhaite voir se développer l'intermodalité des transports tout en favorisant l'utilisation combinée de plusieurs modes de transports (vélo – train par exemple) et en assurant une communication des informations fiable et facile à interpréter.

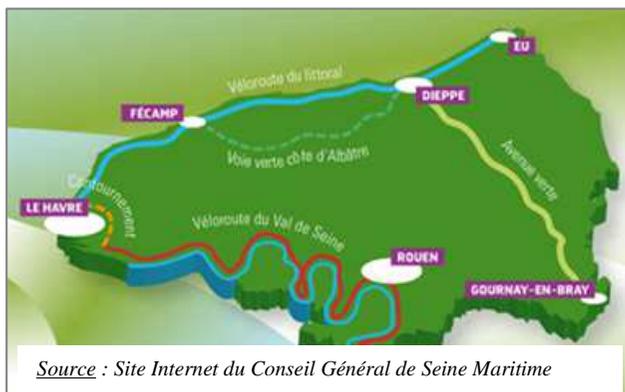
Afin de mettre en cohérence les aménagements locaux, le schéma propose de réaliser un guide d'aménagement des équipements liés à la pratique du cyclisme.

La Région souhaite que le réseau des véloroutes et voies vertes soit un élément majeur du développement du tourisme durable et des modes de déplacements doux en Haute Normandie.



FICHE 4 - TRANSPORT -

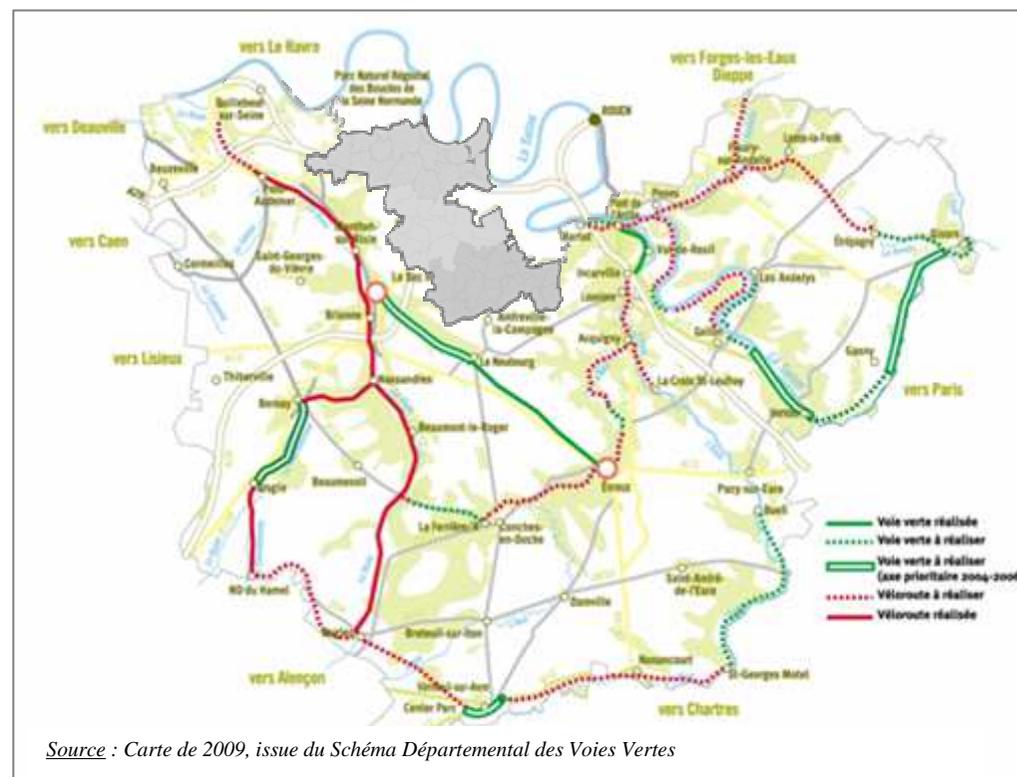
Le cadre départemental :



Source : Site Internet du Conseil Général de Seine Maritime

Le Conseil Général de Seine Maritime prévoyait, dans ses politiques départementales de voies douces, de passer de 210 Km de voies douces (170 Km en véloroutes² et 40 Km de voies vertes³) à un réseau de 420 Km en 2010.

Le Conseil Général de l'Eure a réalisé, en 2003, un Schéma Départemental des véloroutes et voies vertes dans lequel il prévoyait la réalisation de 369 Km de Véloroutes et 168 Km de voies vertes. Le Département prévoyait ainsi de consacrer 15 M€ afin de participer aux financements de 55 % du montant des infrastructures (revêtement, aménagements de sécurité, carrefours, signalisation) pour les axes sous maîtrise d'ouvrage locale et de 75 % du montant consacré aux axes prioritaires sous maîtrise d'ouvrage départementale. A noter qu'aucun projet de tracés de voies douces départementales ne traverse le Pays du Roumois.



Source : Carte de 2009, issue du Schéma Départemental des Voies Vertes

² Une véloroute est un itinéraire réservé aux cyclistes empruntant des routes à faibles circulation (< 1000 vh/j) et des voies vertes.

³ Une voie verte est une voie en site propre, réservée aux déplacements non motorisés (Bicyclettes, piétons, rollers, Personnes à Mobilité Réduite)

FICHE 4 - TRANSPORT -

C O N C L U S I O N**→ La demande**

Au niveau de la demande de déplacement, le constat principal qui est possible repose sur les liens entre le territoire d'étude et la CREA notamment pour les flux domicile travail qui constituent la plus grande part de la mobilité des habitants du Roumois.

Au niveau interne, nous trouvons une conjonction de deux phénomènes. Premièrement, les flux sont de niveau assez faibles, les pôles internes ne représentent pas une attractivité suffisante pour générer un volume de déplacements important en dehors du motif scolaire. Deuxièmement, les besoins exprimés sur le territoire en terme de déplacement sont limités du fait de son caractère plutôt rural. Le taux de motorisation des ménages et les habitudes d'usage de la voiture font de ce mode de transport le plus courant. La mise en place de solutions alternatives comme les transports en commun ou des modes doux devra donc être accompagnée de sensibilisation et d'information forte de la population pour l'encourager à utiliser ce mode de déplacement.

Au niveau externe, le territoire est très fortement marqué par l'attractivité de la CREA qui est le principal pourvoyeur en emplois et services. Le volume des flux vers ce territoire (9 856 soit 70% du total des navettes domicile travail vers l'extérieur du Pays) montre cette forte dépendance du territoire. Au niveau de la répartition modale des déplacements, si nous nous fondons sur les données de INSEE, la part modale de transports en commun devrait se situer aux alentours de 1.7%, soit 240 trajets par jour (1.7% des 14 165 navettes domicile travail vers l'extérieur du Pays par jour).

→ L'offre

Le mode automobile est également privilégié, que ce soit sur le plan des infrastructures ou des services, notamment avec un travail sur le covoiturage. Les transports en commun sont, pour leur part, peu développés voir absents (Amfreville) et les modes doux (marche et cycles) cantonnés à l'aspect touristique et de loisir.

Concernant l'automobile :

L'offre est actuellement relativement satisfaisante et la marge de manœuvre de la collectivité porte principalement sur l'amélioration des services comme le stationnement dans le cadre du covoiturage, pour améliorer l'usage de ce mode de déplacement. Un travail complémentaire à l'échelle micro locale pourrait également permettre d'analyser les problématiques de stationnement à l'échelle des communes centres du territoire.

Le travail d'amélioration sera le plus pertinent pour les trajets à destination de la CREA avec une réflexion sur les aires de covoiturage notamment.

Concernant les transports collectifs :

L'offre reste de faible niveau avec deux problématiques majeures, en interne et en externe du territoire. Pour l'externe, les infrastructures sont en partie présentes (gare de Thuit Hebert notamment) mais peu mises en valeur, donc peu utilisées entraînant une spirale négative pouvant conduire à la disparition pure et simple de l'offre. Au niveau de l'offre en transport collectif autre que ferroviaire, elle reste très peu adaptée aux besoins majeurs du territoire pour les déplacements domicile travail vers la CREA. En Interne, l'offre de transport collectif reste limitée à un public cible et très peu développée.

Le travail d'amélioration de l'offre en transport en commun pourra porter à la fois sur l'amélioration de l'offre ferroviaire et un encouragement à son usage (information, sensibilisation), mais aussi sur la mise en place d'une offre routière en fonction de choix stratégiques possibles (tout public ou clientèle cible).

Concernant les modes doux :

L'offre présente sur le territoire est très faible voir inexistante et son renforcement est à prévoir.

En terme d'action, deux axes principaux sont possibles. Le premier consiste à traiter ce mode de déplacement sous l'angle du tourisme et des loisirs par la création d'axes verts par exemple. Un second consiste à travailler ce mode de déplacement pour des usages plus réguliers comme les trajets domicile école ou en rabattement avec l'offre de transport collectif par exemple.