

REGION DE HAUTE NORMANDIE

SCHEMA REGIONAL
des
TRANSPORTS COLLECTIFS

LIVRE BLANC

JUIN 1979

SCHEMA REGIONAL des TRANSPORTS COLLECTIFS

LIVRE BLANC



29. 10. 81

SOMMAIRE

INTRODUCTION

I - LES DONNEES REGIONALES

1 - LES DONNEES FONDAMENTALES DE LA SITUATION ECONOMIQUE ET SOCIO-ECONOMIQUE REGIONALE	5
2 - LES FLUX DE DEPLACEMENTS EXISTANTS	13
3 - PREMIERES CONCLUSIONS	24

II - LES TRANSPORTS EN HAUTE-NORMANDIE

1 - LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES	26
2 - LES TRANSPORTS FERROVIAIRES	32
3 - LES TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS	43
4 - ARTICULATION RAIL-ROUTE	53
5 - LES AUTRES TRANSPORTS	56

III - LES UNITES URBAINES

1 - LE GRAND ROUEN	59
2 - LOUVIERS - LE VAUDREUIL	64
3 - LE HAVRE et l'ESTUAIRE	66
4 - BOLBEC-LILLEBONNE - LA VALLEE DU COMMERCE	68
5 - PONT-AUDEMER	70
6 - FECAMP	72
7 - ST-VALERY-en-CAUX	74
8 - DIEPPE	76
9 - EU - LE TREPORT	78
10 - EVREUX	80
11 - BERNAY	82
12 - VERNON	84
13 - LES ANDELYS	85

CONCLUSIONS

1 - BILAN SUR LA SITUATION DES TRANSPORTS	87
2 - BESOINS REGIONAUX EN TRANSPORTS COLLECTIFS	93
3 - VERS LE SCHEMA REGIONAL	97

INTRODUCTION

Les transports collectifs régionaux de voyageurs

Les transports collectifs de voyageurs concernent l'ensemble des déplacements collectifs de personnes à l'intérieur de la région ou entre la région et certaines villes extérieures proches.

Il s'agit donc :

- de relations entre villes de la région
- de dessertes de zones rurales ou touristiques, de bassins d'emplois, de bassins scolaires
- de relation de proximité avec des régions limitrophes

Ces transports sont assurés par route ou par voie ferrée.

Par route, on considèrera :

- les transports réguliers
- les transports spécialisés : scolaires ou d'entreprise
- les transports occasionnels

Par voie ferrée, il s'agira des trains omnibus et des express.

Pourquoi étudier les transports collectifs

A la suite du développement considérable de l'automobile, les transports collectifs à courte et moyenne distance ont rencontré de graves difficultés : la fréquentation a fortement diminué et par suite, les exploitants ont réduit l'offre de service (diminution des fréquences ou suppression de lignes, vétusté du matériel).

Ce phénomène a entraîné une réaction en boucle :

- . la diminution de la fréquentation entraîne la dégradation de l'offre
- . la dégradation de l'offre entraîne la diminution de la fréquentation

Les transports collectifs régionaux conservent cependant un grand intérêt :

- ils sont économes en énergie
- ils doivent permettre les déplacements de catégories de personnes dites captives qui n'ont pas la jouissance d'une automobile (jeunes de moins de 18 ans, adultes non titulaires du permis de conduire, personnes âgées, un des conjoints pour les ménages ne disposant que d'un véhicule).

Ils doivent donc être envisagés comme un service public.

Il apparaît souhaitable de renverser les tendances actuelles qui sont à la fermeture partielle ou totale de lignes, principalement en milieu rural, là où la population risque d'être la plus captive, loin de tout équipement.

Le Livre Blanc des transports collectifs régionaux, première phase d'un Schéma régional de transports collectifs

Jusqu'à présent, il n'y a pas eu de véritable harmonisation pour les transports à courte et moyenne distance. L'organisation des transports ferroviaires est traitée au niveau central à PARIS. Les transports routiers sont coordonnés au niveau départemental.

Il semble que la Région est beaucoup plus apte à définir la politique à suivre pour ces transports.

Sur proposition de l'Etat, l'Etablissement Public Régional de Haute-Normandie a décidé de lancer l'étude de ses transports collectifs Régionaux.

Dans un premier temps, il a été décidé l'établissement d'un Livre Blanc, document faisant le point de la situation actuelle et faisant apparaître les principaux problèmes.

Présentation du Livre Blanc

Ce document n'a pas pour but d'apporter dès à présent des remèdes à la situation des transports collectifs régionaux. Il se propose

essentiellement d'examiner le système existant et d'en appréhender les faiblesses.

Les études se sont essentiellement fondées sur deux préoccupations :

- l'adaptation des transports aux besoins régionaux et à la politique de développement régional
- l'amélioration des transports collectifs

. l'adaptation des transports aux besoins régionaux

Les transports collectifs peuvent avoir une influence non négligeable sur le développement d'une région. En élaborant une politique en matière de transports collectifs, la Région se dotera ainsi d'un outil pour mieux contrôler son développement.

Il est donc apparu nécessaire de resituer les transports dans le contexte économique et socio-économique régional. Pour que les transports puissent aider à assurer un développement harmonieux des différents secteurs de la région, chaque unité urbaine a été examinée de façon à déterminer quels problèmes s'y posent. L'organisation des transports en Haute-Normandie devra prendre en compte l'ensemble de ces problèmes, afin qu'une amélioration des transports collectifs n'entraîne pas de nouveaux déséquilibres.

. l'amélioration des transports collectifs

L'aspect important de l'aménagement régional ne doit pas faire oublier que le but premier recherché est la promotion des transports collectifs. Le chapitre sur l'offre de transports en Haute-Normandie doit donc permettre de voir quelles sont les principales inadéquations (qualitatives ou quantitatives) du système de transports et les principaux blocages financiers ou institutionnels qui empêchent un nouveau développement des transports collectifs.

Ces constats doivent permettre, dans une première ébauche, de déterminer quelles seront les orientations du Schéma Régional de Transports Collectifs et quelles études devront être menées pour son élaboration.

LES DONNEES REGIONALES

I

LES DONNEES REGIONALES

1 - LES DONNEES FONDAMENTALES DE LA SITUATION ECONOMIQUE
ET SOCIO-ECONOMIQUE REGIONALE.

- a) Poids démographique des grands espaces régionaux
- b) Evolution démographique
- c) Répartition des industries en Haute-Normandie
- d) Catégories socio-professionnelles
- e) Taux de motorisation
- f) Les captifs

2 - LES FLUX DE DEPLACEMENTS EXISTANTS.

- a) Les déplacements domicile-travail
- b) Les déplacements scolaires
- c) Les déplacements pour achats
- d) Les déplacements liés au tourisme et aux achats

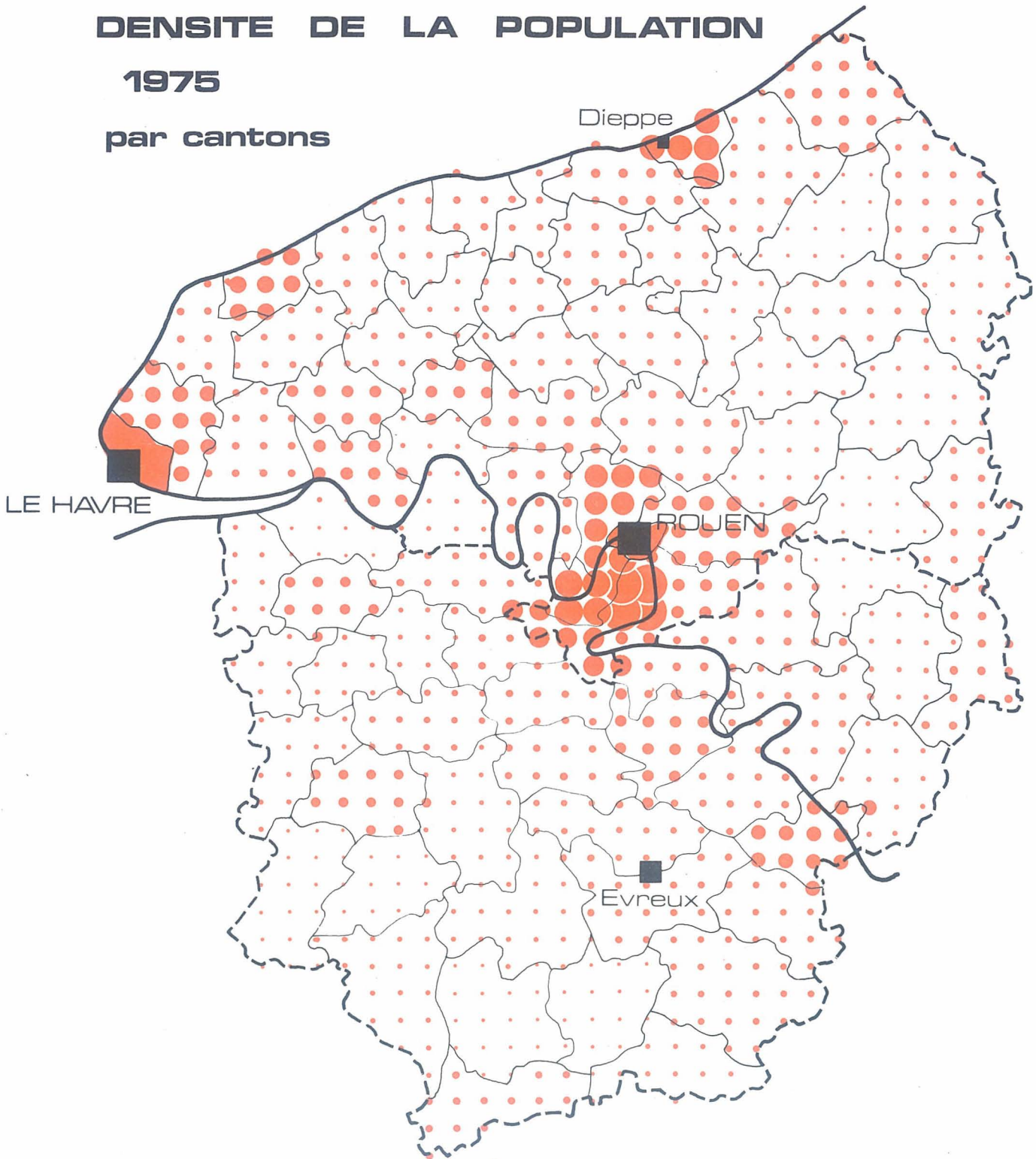
3 - PREMIERES CONCLUSIONS.

REGION DE HAUTE NORMANDIE

DENSITE DE LA POPULATION

1975

par cantons



nbre d'habitants / km²



0 25 kms

Composée de deux départements, l'EURE et la SEINE-MARITIME, la région de HAUTE-NORMANDIE s'articule autour de la vallée de la Seine, est encadrée au Nord et au Sud par des Plateaux et constitue l'ouverture sur la mer du Bassin Parisien.

La géographie et l'histoire économique se sont donc rencontrées pour faire de la vallée de la Seine, l'élément déterminant du développement de cette région.

Il en résulte une structuration assez simple de la région :

- la vallée de la Seine, région très peuplée et fortement industrialisée, trait d'union entre PARIS et la MANCHE.
- les plateaux - zones rurales assez riches en général - organisés autour de bourgs, mais en baisse démographique. EVREUX est la seule ville des plateaux à s'être développée, grâce à la décentralisation Parisienne en particulier.
- le littoral - essentiellement tourné vers les activités maritimes à l'image de ses ports - FECAMP, DIEPPE et LE TREPORT - qui connaissent actuellement des difficultés économiques.

LE HAVRE, port autonome, fait la liaison entre la vallée de la Seine et le Littoral.

Alors que les relations avec les autres régions : Basse-Normandie, Centre, Picardie et Nord sont peu développées, la proximité de la Région Parisienne reste particulièrement importante pour le développement de la Haute-Normandie.

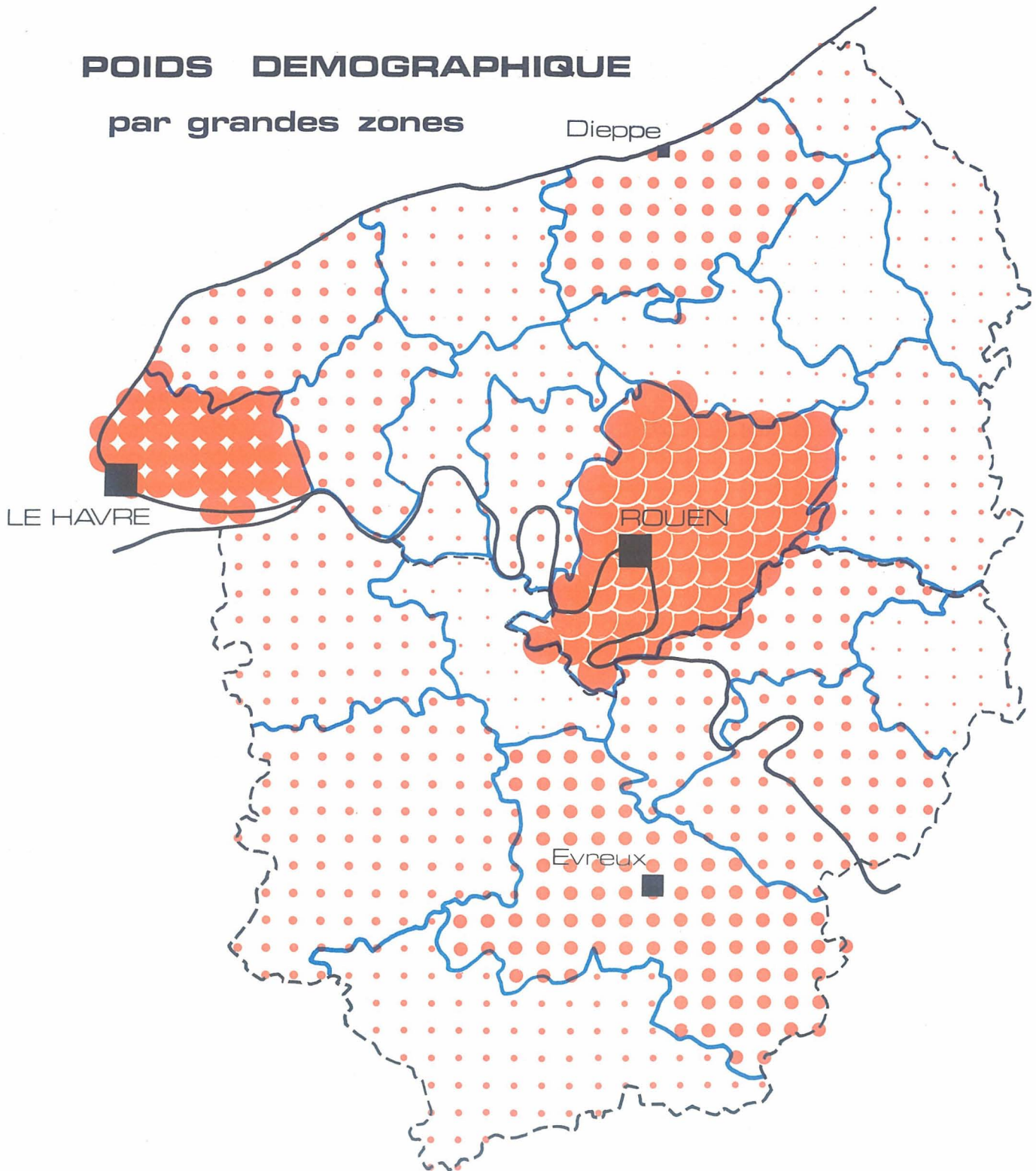
1) LES DONNEES FONDAMENTALES DE LA SITUATION ECONOMIQUE ET SOCIO-ECONOMIQUES REGIONALES

Le Schéma Régional de Transports Collectifs ne permettra pas, seul, de supprimer ni même de réduire sensiblement les disparités entre les différents espaces régionaux. Il pourra tout du moins accompagner et servir la politique globale d'aménagement régional, dont il est nécessaire de rappeler les données de base - situations démographiques, socio-économiques et économiques pour chacun des grands espaces régionaux (Vallée de la Seine, Plateaux Nord et Sud, Littoral).

REGION DE HAUTE NORMANDIE

POIDS DEMOGRAPHIQUE

par grandes zones



% / pop. régionale



30,14



17,62



7,02



4,22



1,70



1,09

a) Poids démographique des grands espaces régionaux

- La Vallée de la Seine

Elle représente plus de 60 % de la population régionale. Les seules agglomérations de ROUEN et du HAVRE en regroupent 47 %. La Vallée de la Seine ne s'est cependant pas transformée en un vaste couloir urbanisé de PARIS à la mer ; d'importants espaces ruraux ont pu être préservés.

La Vallée de la Seine alterne donc les zones de forte densité, en particulier autour de l'agglomération du HAVRE et sur l'aire du Grand ROUEN (entre BARENTIN et LOUVIERS - LE VAUDREUIL) et des zones de densité assez faible.

- Le Littoral

Avec environ 14 % de la population régionale, le Littoral Haut-Normand (sans LE HAVRE) est un espace hétérogène, avec des villes de moyenne importance (DIEPPE, FECAMP, EU - LE TREPORT) et des zones rurales peu peuplées ; hormis les trois agglomérations, c'est donc une zone d'assez faible densité.

- Les Plateaux Nord et Sud

24 % de la population régionale vit sur ces plateaux qui couvrent une grande partie du territoire Haut-Normand. La seule ville importante en est EVREUX (7 %).

L'Ouest de l'Eure et la zone amont de la Seine se démarquent cependant de l'Est de la Seine-Maritime (AUMALE - NEUFCHATEL - FORGES-lès-EAUX) et du Sud de l'Eure particulièrement peu peuplés.

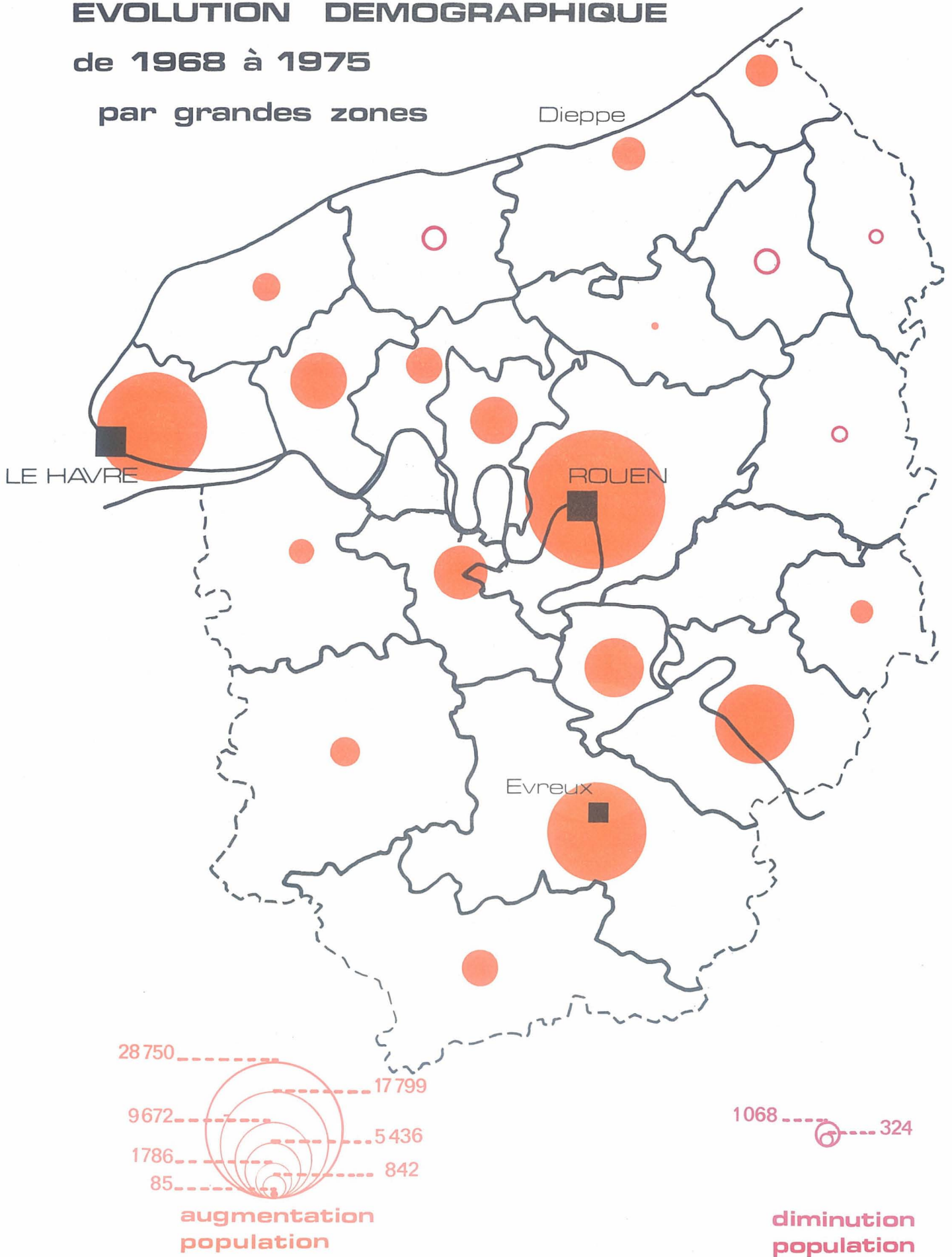
Les plateaux sont donc spécifiquement des zones de faible densité, sauf en des points précis (EVREUX en particulier).

REGION DE HAUTE NORMANDIE

EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE

de 1968 à 1975

par grandes zones



b) Evolution démographique

Entre 1968 et 1975, l'évolution démographique de la Haute-Normandie a été de 6,8 %. La croissance de la Seine-Maritime a été plus faible (5 %) que celle de l'Eure (9,3 %).

- Seules les zones de la Vallée de la Seine et surtout d'EVREUX (13,3 %) ont connu une croissance supérieure à la moyenne régionale.

- Le Littoral a eu un taux de croissance assez faible, sauf autour d'EU - LE TREPORT (+ 6 %).

- Les plateaux Sud ont eu également un taux de croissance faible (2 à 4,6 %).

- Les plateaux Nord ont une population en stagnation ou en diminution (en particulier la zone de NEUFCHATEL-en-BRAY).

On peut donc raisonnablement estimer que la situation démographique de la Haute-Normandie ne sera pas profondément modifiée dans les années à venir, la Vallée de la Seine et EVREUX consolidant au contraire leur prédominance.

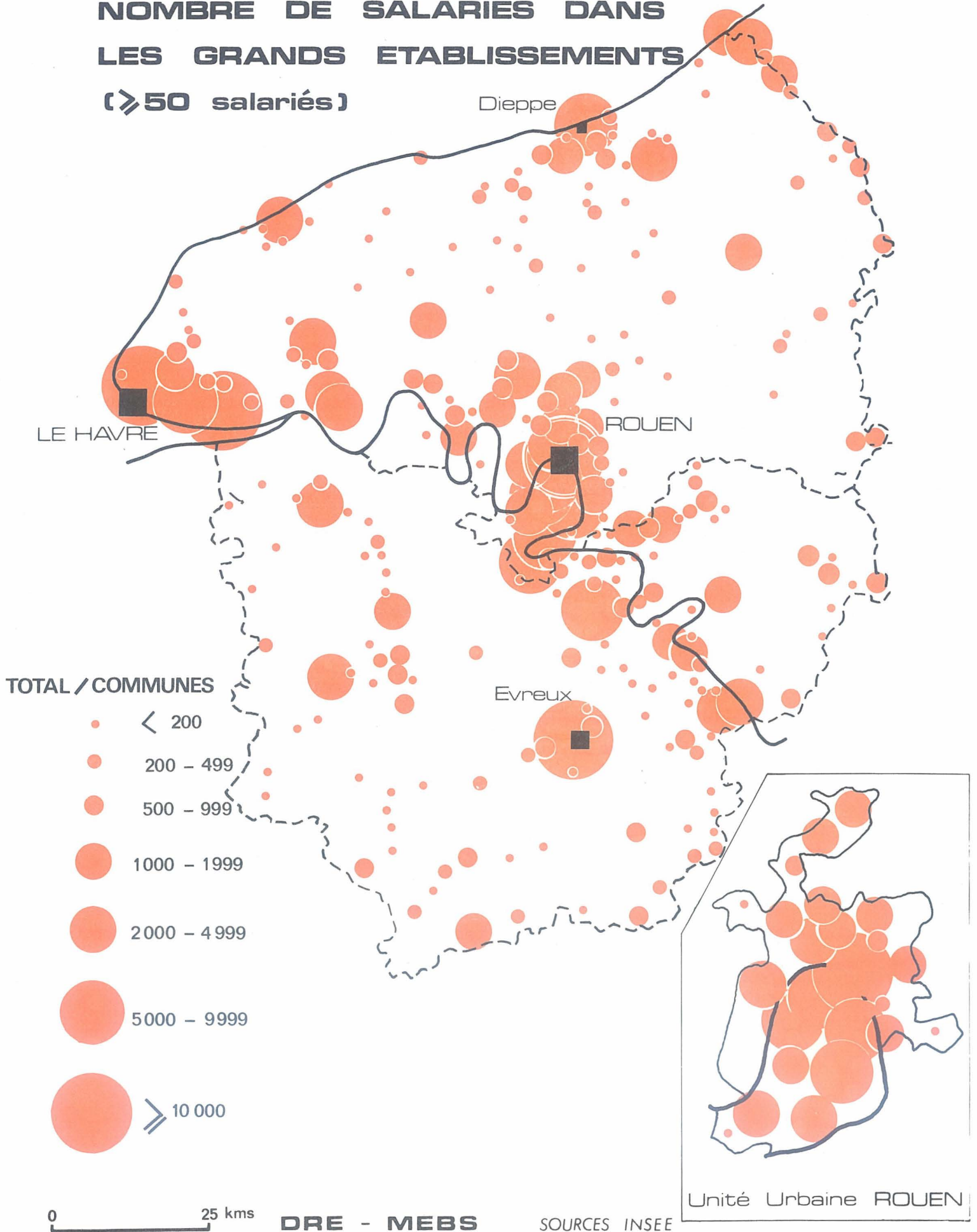
Il est vraisemblable qu'une certaine diffusion de l'habitat et des activités sur les zones rurales proches des villes se poursuivra.

Cependant, il faut noter que l'évolution démographique des plateaux Nord et des plateaux Sud n'est pas la même, la population de certaines zones des plateaux Nord étant en diminution.

REGION DE HAUTE NORMANDIE

NOMBRE DE SALARIES DANS LES GRANDS ETABLISSEMENTS

(≥ 50 salariés)



c) Répartition des industries en Haute-Normandie

Ne sont pris en considération que les emplois des grands établissements (c'est-à-dire ceux qui possèdent plus de 50 salariés).

La carte ci-contre montre bien la prédominance de la Vallée de la Seine (du HAVRE à VERNON) à laquelle on peut ajouter EVREUX, DIEPPE et EU - LE TREPORT.

Ceci ne veut pas dire qu'il n'y a pas d'emplois en zone rurale, puisque ne sont pas pris en compte les établissements de moins de 50 salariés.

L'industrie représente 75 % des salariés de ces établissements dans l'EURE, alors qu'elle ne représente que 56 % en Seine-Maritime ; pour les activités tertiaires, les données sont les suivantes : 20 % dans l'EURE et 33 % en SEINE-MARITIME.

Il est à noter que seuls deux établissements dépassent les 5 000 salariés ; ce sont les deux usines de la Régie RENAULT à CLEON et à SANDOUVILLE.

Une étude plus approfondie sur les établissements et leurs activités pourra être faite pour le Schéma Régional de Transports. Il s'agira en effet de rechercher comment s'effectuent les transports vers ces établissements. Les migrations domicile-travail étudiées ci-après donneront d'ailleurs des informations globales sur ce phénomène.

d) Catégories socio-professionnelles

La structure régionale est marquée par la prédominance de la population ouvrière (45,4 %), suivie de loin par les employés (14,8 %), les cadres moyens (9,3 %) les patrons (8,4 %) et le personnel de service (6,2 %).

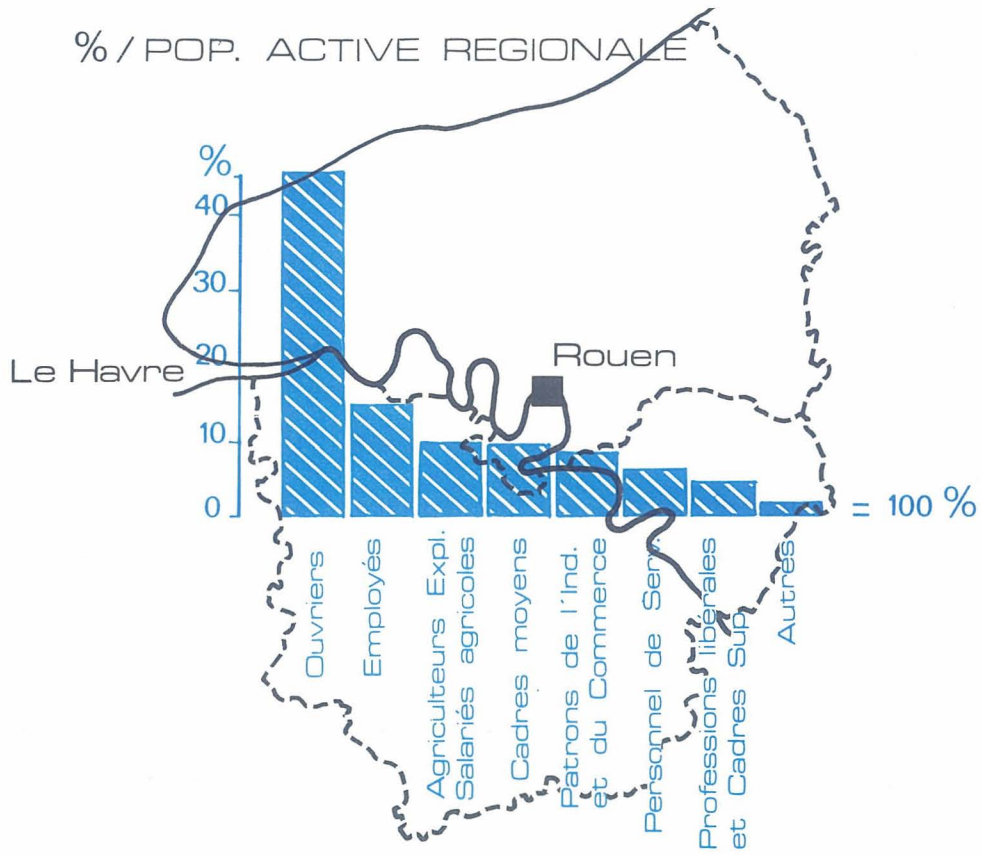
Une rapide analyse montre que :

- la population agricole est plus forte dans les Plateaux Nord (zone de TOTES, ST-VALERY-en-CAUX et FORGES-lès-EAUX) que dans les plateaux Sud.
- on trouve la plus forte proportion de patrons sur le Littoral, ce qui peut s'expliquer par l'existence de petites et moyennes entreprises (en particulier celles de pêche) alors que la Vallée de la Seine comporte plutôt des grandes entreprises.
- les cadres supérieurs et les professions libérales se retrouvent surtout dans les zones de développement : la Vallée de la Seine et EVREUX.
- les employés se trouvent essentiellement dans les zones de ROUEN, du HAVRE et d'EVREUX.
- la population ouvrière est surtout importante dans les zones contiguës aux pôles industriels (zones de BOLBEC et de BARENTIN, zone entre LOUVIERS et VERNON).

Il faut également considérer les inactifs dont la proportion est importante dans la zone d'EVREUX.

REGION DE HAUTE NORMANDIE

CATEGORIES SOCIO PROFESSIONNELLES



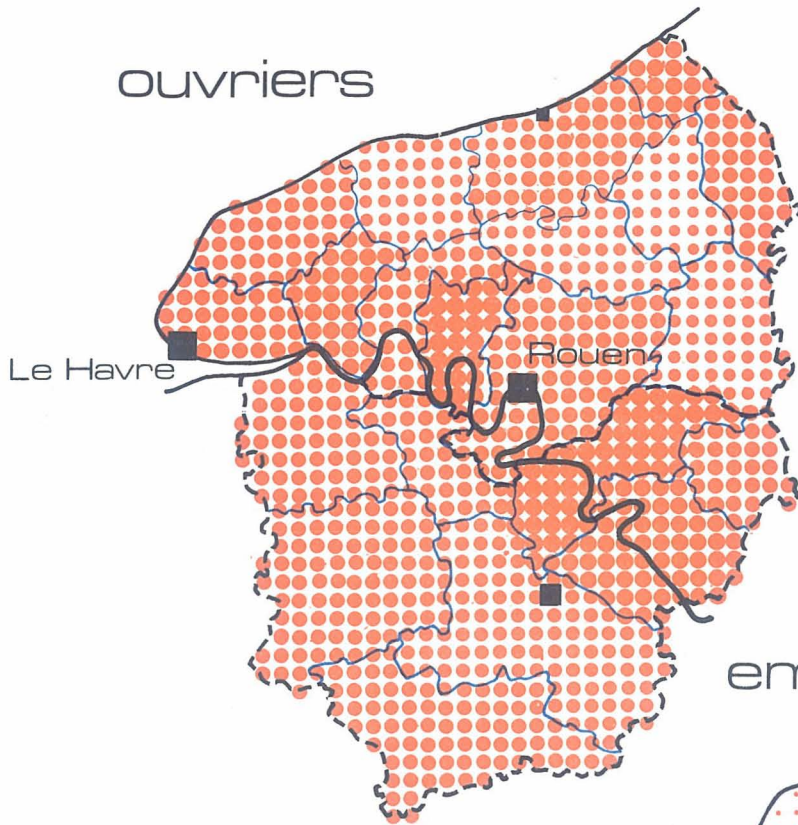
0 25 kms

dre mebs

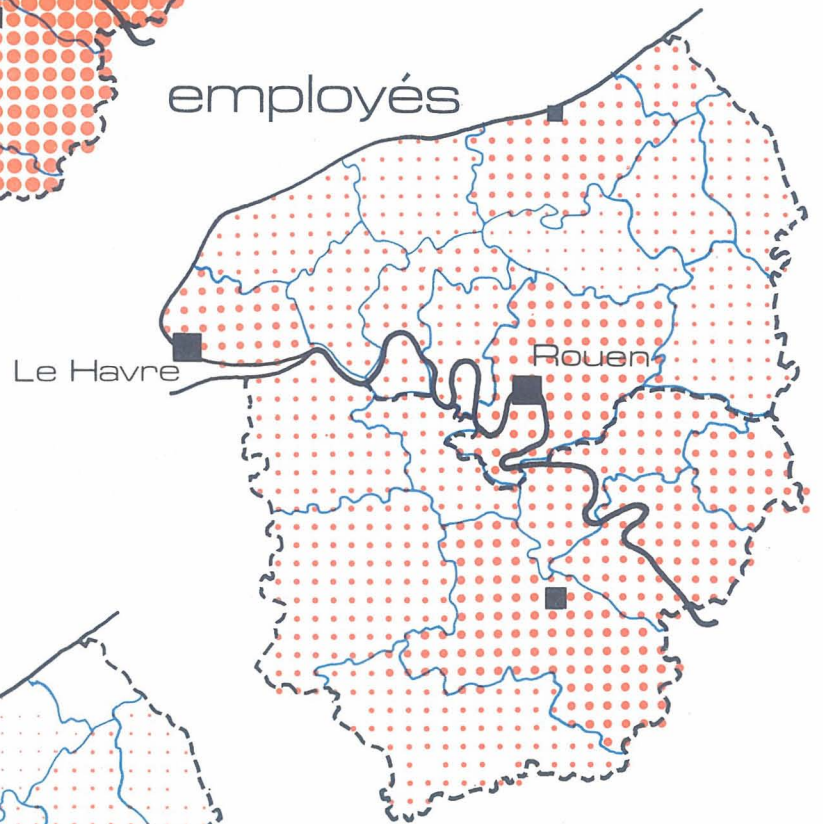
REGION DE
HAUTE NORMANDIE

% D'ACTIFS
par grandes zones

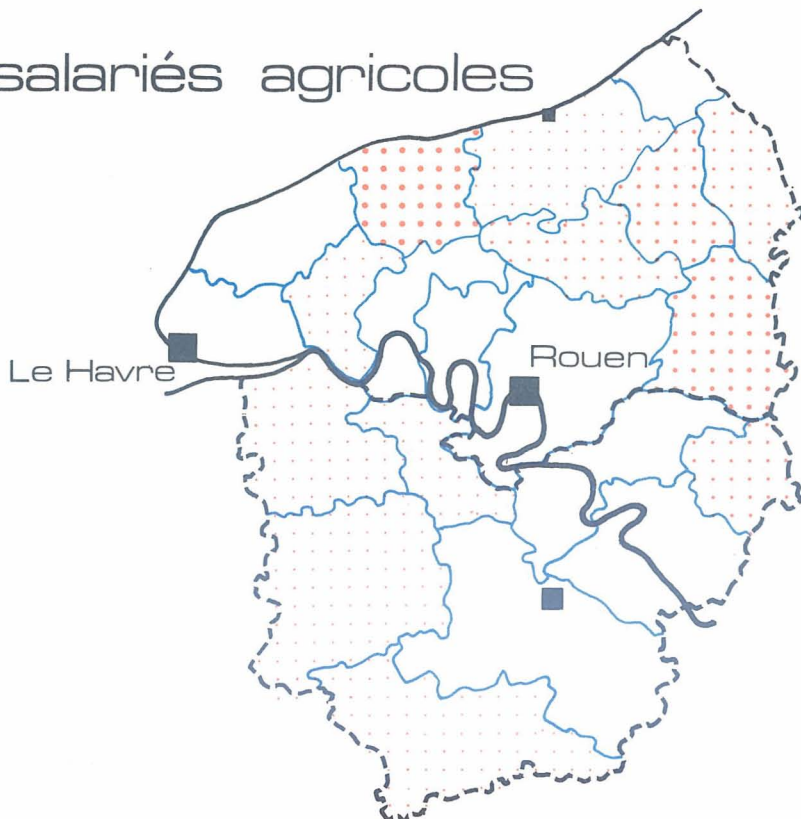
ouvriers



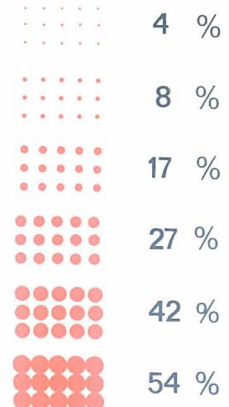
employés



salariés agricoles



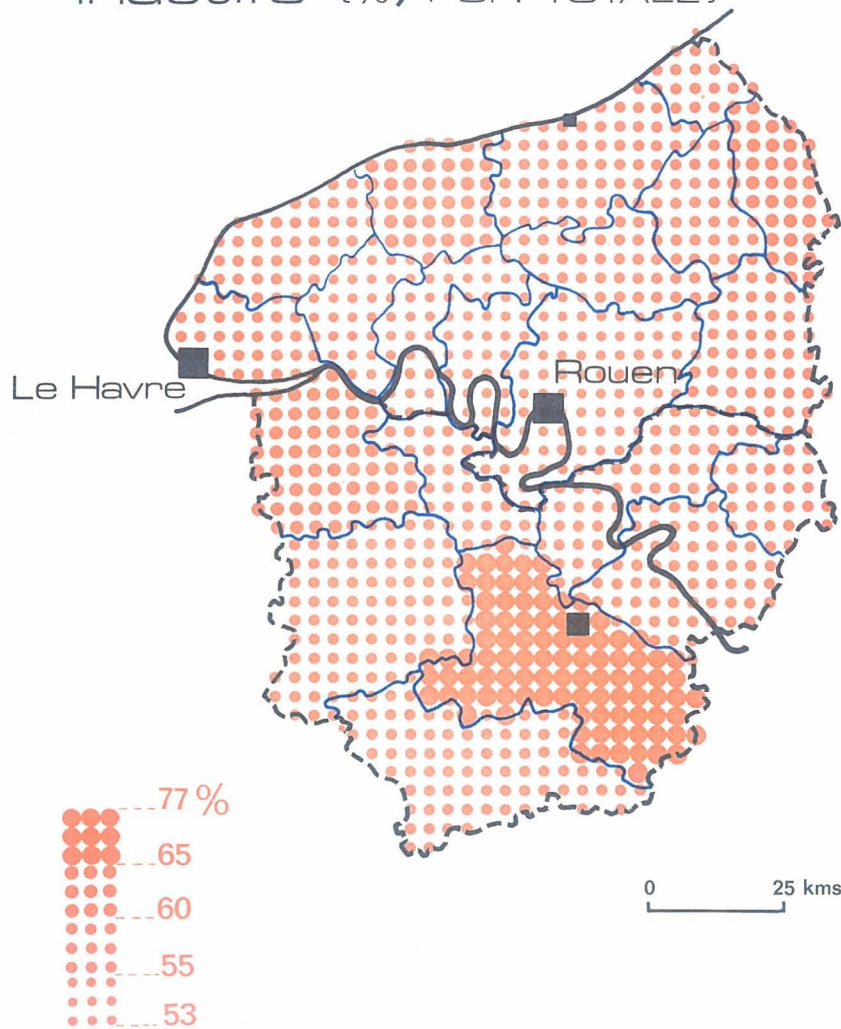
0 25 kms



DRE - MEBS

REGION DE HAUTE NORMANDIE

inactifs (% / POP. TOTALE)



Cette analyse peut permettre de cerner approximativement les captifs des transports collectifs si on la rapproche des statistiques nationales relatives au taux d'équipement des ménages en automobiles suivant la catégorie socio-professionnelle du chef de famille (source I.N.S.E.E. 1975)

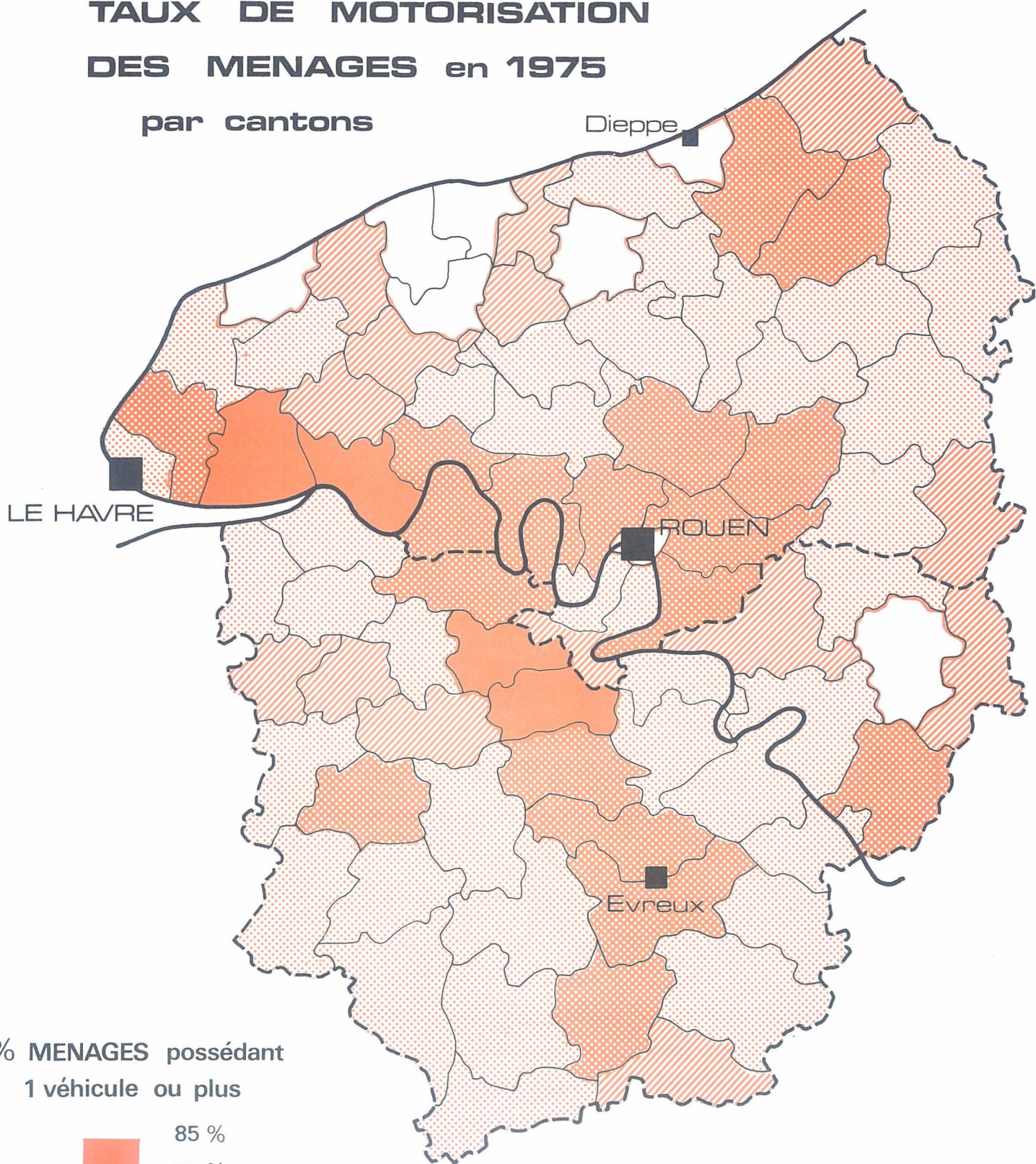
Agriculteurs	81 %
Salariés agricoles	59,2 %
Patrons de l'industrie et du commerce	82,7 %
Cadres supérieurs et professions libérales	91,8 %
Cadres moyens	86,8 %
Employés	69,7 %
Ouvriers	72 %
Personnel de service	40,7 %
Autres actifs	88 %
Inactifs	30,8 %
ENSEMBLE	62,7 %

Ce sont donc les inactifs, les employés et les ouvriers qui formeront la plus forte partie des captifs avec des catégories socio-professionnelles plus marginales quantitativement (personnel de service et salariés agricoles) mais particulièrement sous motorisé.

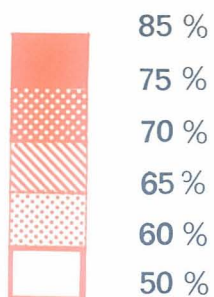
REGION DE HAUTE NORMANDIE

TAUX DE MOTORISATION DES MENAGES en 1975

par cantons



% MENAGES possédant
1 véhicule ou plus



e) Taux de motorisation

La carte du taux de motorisation met en évidence les données suivantes :

Les ménages sont peu motorisés :

- sur le Littoral .
- dans trois cantons de l'Ouest de l'EURE et dans la zone de VERNON et d'ELBEUF
- dans les grandes villes : ROUEN et LE HAVRE

Par contre, la motorisation est forte dans les zones suburbaines (la Vallée de la Seine entre ROUEN et LE HAVRE, les cantons ruraux au Nord et au Sud de ROUEN) ainsi que sur l'axe Nord-Sud LE ROUMOIS - EVREUX.

f) Les captifs

La répartition des actifs par catégorie socio-professionnelle et le taux de motorisation des ménages permettent de mieux situer les captifs dans la Région, c'est-à-dire tous ceux qui ne disposent pas soit en permanence, soit temporairement d'une voiture particulière. Pour ces captifs, l'existence de transports collectifs conditionne beaucoup de déplacements. Elle peut même conditionner le maintien dans les lieux (pour les personnes âgées par exemple).

De l'analyse précédente, on peut conclure en première approche :

- avec une proportion peu importante d'inactifs et un taux de motorisation relativement élevé, sauf dans les villes, la Vallée de la Seine n'a pas une proportion importante de captifs mais en valeur absolue leur nombre est cependant important.
- les transports collectifs sont socialement plus importants pour le Littoral et certaines zones des plateaux Sud, où la proportion de captifs est relativement plus élevée.

Dans ces zones de faible densité, où la demande de transport reste cependant globalement faible, une politique de transports collectifs ne peut viser qu'à assurer un niveau minimal de service permettant à la clientèle captive d'accéder à certains équipements et services.

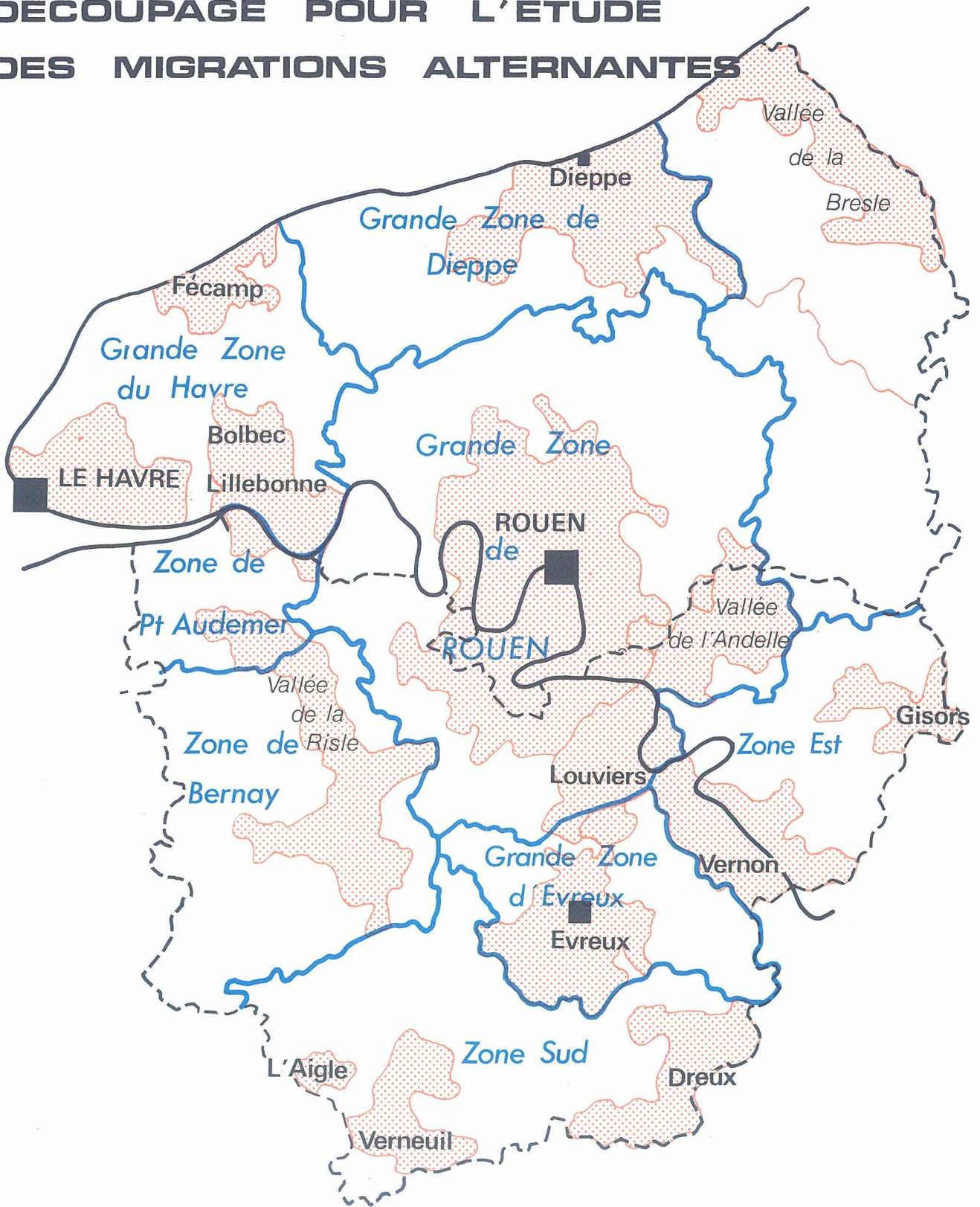
2) FLUX DE DEPLACEMENTS EXISTANT

Les transports ne peuvent être étudiés sans que soient recherchés les motifs qui imposent les déplacements. Quatre ont été choisis qui ne se veulent pas exhaustifs, mais qui entraînent la grande majorité des déplacements, ceux-ci pouvant, de plus, être appréhendés avec plus ou moins de précision :

- le travail
- l'école
- les achats
- le tourisme et les loisirs

REGION DE HAUTE NORMANDIE

**DECOUPAGE POUR L'ETUDE
DES MIGRATIONS ALTERNANTES**



ZPIU (Zones de Peuplement Industriel et Urbain)

a) Les déplacements domicile-travail

Ils sont dus à une localisation différente des emplois et de la population ; cette différence peut ne pas être qu'un problème quantitatif (x actifs habitant à côté de x emplois), mais aussi un problème de qualification des actifs par rapport aux emplois offerts.

Pour avoir une bonne approche du phénomène, il est nécessaire d'aborder successivement :

- le solde migratoire pour chaque zone qui doit comparer globalement le nombre de personnes qui viennent travailler dans la zone et le nombre d'habitants de cette zone qui vont travailler à l'extérieur,
- les flux migratoires entre zones.

Pour bien comprendre comment se font les échanges, nous utiliserons trois types de zones de plus en plus restreintes (Cf. carte).

1) Le solde migratoire

- LE HAVRE et ROUEN sont les seules zones à attirer la main-d'oeuvre de façon importante,
- LOUVIERS et EU ont un solde légèrement positif,
- DIEPPE est équilibré, ainsi que le reste de la Vallée de la Seine,
- les plateaux et le reste du Littoral émettent plus d'actifs qu'ils n'en reçoivent.

2) Les flux entre zones internes à la région

A - Etudiés entre grandes zones

- La grande zone de ROUEN émet et attire des actifs sur l'ensemble du territoire régional. Il y a en particulier :

- . 4 460 déplacements journaliers avec la grande zone du HAVRE (dans les deux sens),
- . 3 390 avec celle de DIEPPE,
- . 2 000 avec celle d'EVREUX.

- La grande zone du HAVRE est peu liée avec les autres grandes zones (mise à part celle de ROUEN). (1 500 avec DIEPPE, 300 avec BERNAY, 700 avec PONT-AUDEMER, rien avec EVREUX.

- La grande zone d'EVREUX est liée avec les zones proches (2 060 avec la zone Sud et 840 avec BERNAY).

B - Entre petites zones

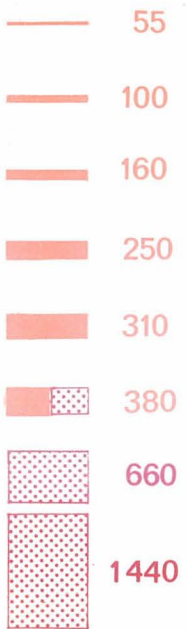
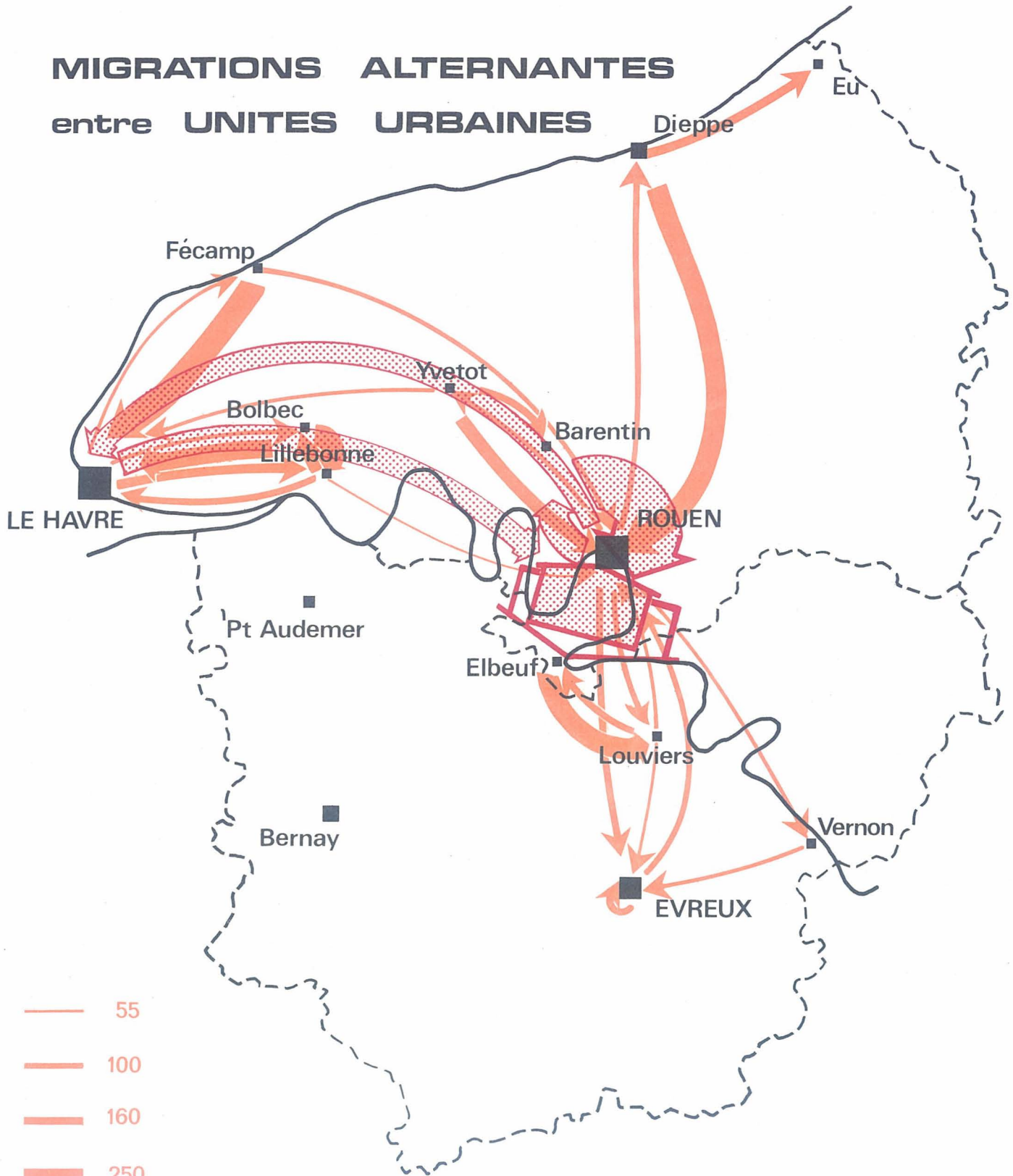
Les précédents résultats sont précisés et corrigés quand on passe à un échelon plus fin.

Sur l'axe EVREUX - LOUVIERS - ROUEN - DIEPPE, on observe :

- 470 déplacements entre EVREUX et LOUVIERS
- 2 245 entre ROUEN et LOUVIERS
- 385 entre ROUEN et EVREUX
- 980 entre ROUEN et DIEPPE
- aucun déplacement entre EVREUX et DIEPPE.

REGION DE HAUTE NORMANDIE

MIGRATIONS ALTERNANTES entre UNITES URBAINES



DRE - MEBS

0 25 kms

Il n'y a plus que 1 110 déplacements entre ROUEN et LE HAVRE

Deux axes apparaissent :

- entre BOLBEC-LILLEBONNE et LE HAVRE, il y a 2 310 déplacements,
- entre FECAMP et LE HAVRE 1 075.

Par contre, la liaison entre EVREUX et BERNAY apparaît assez faible.

On note également que les agglomérations ont une forte emprise sur leurs zones proches.

C'est ainsi que :

- 43 % des migrants de ROUEN viennent de sa Grande zone,
- le phénomène atteint 90 % pour LE HAVRE et EVREUX.

C - Entre unités urbaines

La carte ci-contre permet de voir les échanges qui existent entre les unités urbaines (agglomérations).

On constate qu'ils sont bien moins importants que les échanges entre zones.

Par exemple, il y a disparition des déplacements entre ROUEN et BOLBEC-LILLEBONNE ou entre EVREUX et BERNAY. Il est donc possible de conclure que certaines des relations citées en B ont lieu avec les communes limitrophes des zones.

Quantitativement, il apparaît que 25 à 50 % des déplacements interurbains ont pour origine des communes situées en dehors de l'unité urbaine.

On peut donc d'ores et déjà émettre l'hypothèse qu'une nouvelle organisation des transports collectifs devra assurer un bon rabattement des actifs des communes périphériques vers les axes forts.

3) Flux migratoires vers l'extérieur de la région

Sont observables d'importants flux vers l'extérieur de la région :

- entre la grande zone de ROUEN et la région Parisienne (2 785 actifs sortants),
- entre la grande zone d'EVREUX et la région Parisienne (810 actifs sortants),
- entre la zone Est (VERNON-GISORS) et la région Parisienne (1 115 actifs sortants),
- entre la Vallée de la Bresle et la SOMME (2 410 actifs sortants),
- entre la zone de BERNAY et celle de LISIEUX (500 actifs sortants),
- entre la zone Sud et la zone de DREUX (1 310 actifs sortants).

Par contre, la grande zone du HAVRE entretient moins de relations avec la région Parisienne (975 actifs sortants).

4) Conclusions

- les déplacements domicile-travail de moyenne distance représentent un phénomène assez important du point de vue quantitatif,
- ROUEN et LE HAVRE sont les principales destinations de ces déplacements,
- alors que ROUEN attire les actifs sur l'ensemble du territoire régional, LE HAVRE a une zone d'influence plus limitée, mais avec des points forts :

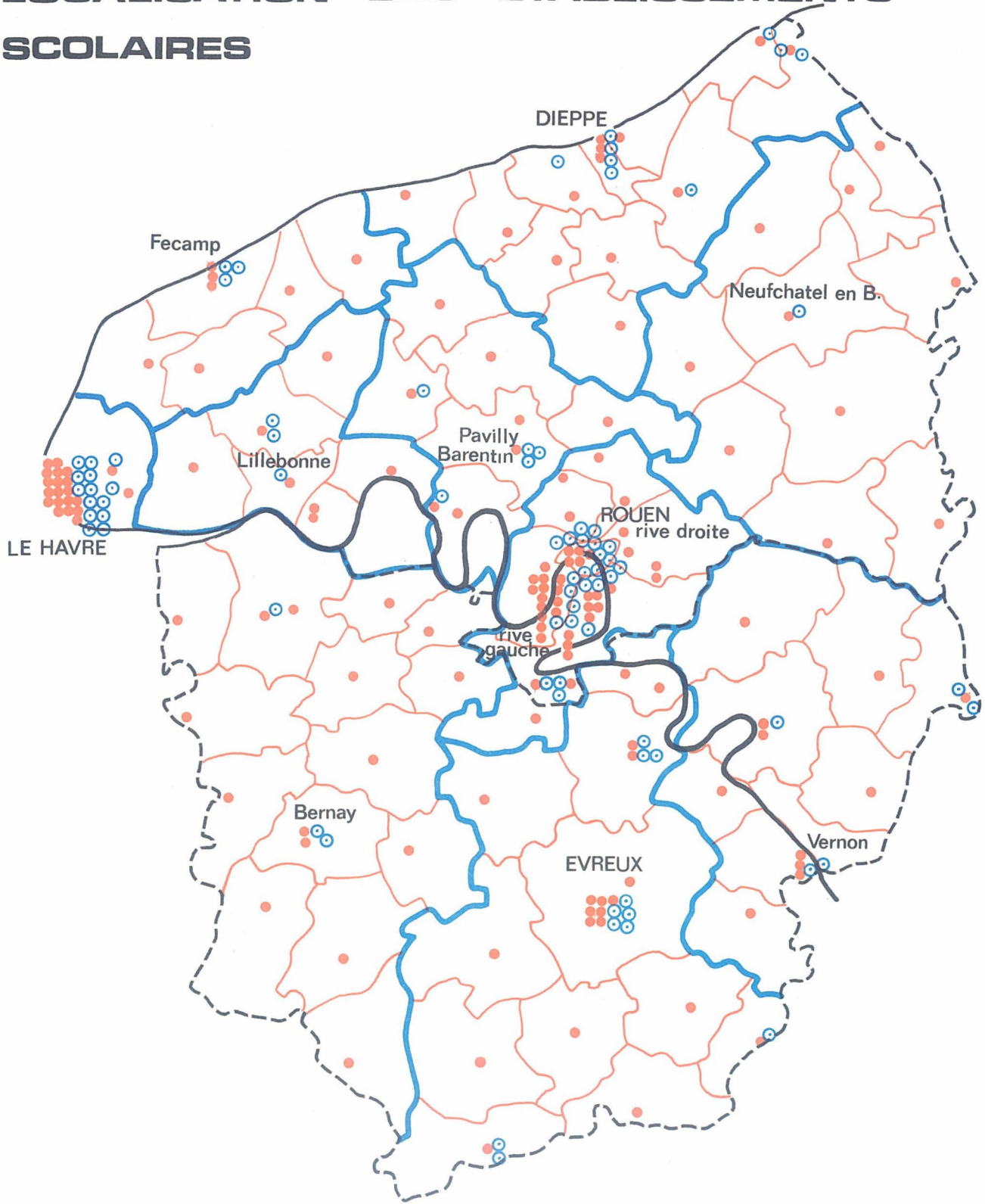
- LE HAVRE - FECAMP

- LE HAVRE - Vallée du Commerce (BOLBEC-LILLEBONNE)

- outre ROUEN - LE HAVRE, l'axe EVREUX - LOUVIERS - ROUEN - DIEPPE se dégage comme un axe fort,
- il existe une forte dispersion des origines et destinations pour les actifs émigrants des plateaux ou du Littoral.
- malgré un nombre de déplacements non négligeables vers PARIS, la Haute-Normandie est encore loin de devenir une banlieue de la Région Parisienne.

REGION DE HAUTE NORMANDIE

LOCALISATION DES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES



— Limite de secteur scolaire

— Limite de district "

• Etablissements 1^{er} cycle

○ " 2^{ème} cycle

b) Les déplacements scolaires

La quasi-totalité des scolaires est captive. En conséquence, les transports scolaires représentent une part très importante des transports régionaux.

I) Localisation et nature des établissements

Ce sont les principaux éléments qui déterminent les déplacements quotidiens ou hebdomadaires des élèves.

La carte montre que les établissements du premier cycle sont répartis sur l'ensemble du territoire, alors qu'il y a concentration de ceux du second cycle.

Les établissements du premier cycle provoquent donc des déplacements quotidiens de courte distance, ceux du second cycle peuvent entraîner des déplacements quotidiens ou hebdomadaires à moyenne distance.

Les proportions d'internes ou demi-pensionnaires fourniront l'importance des transports scolaires, suivant la localisation des établissements (en n'oubliant pas que la carte scolaire détermine l'établissement qui doit être fréquenté pour chaque commune).

2) Régime des scolarisés

A) Pour les établissements du premier cycle (où il n'y a pas d'internat), c'est dans les zones rurales qu'il y a le plus de demi-pensionnaires (plus de 60 % de l'effectif total en général, et jusqu'à 77 % à NEUFCHATEL-en-BRAY, alors qu'il n'y en a que 26 % au HAVRE).

B) Pour les établissements du second cycle où coexistent externes, internes et demi-pensionnaires, c'est dans les villes les plus importantes que nous trouvons la proportion la plus grande d'externes (43 % au HAVRE et à EVREUX, 36 % à ROUEN, 30 % à VERNON, 26 % à DIEPPE et FECAMP) alors que les villes plus petites ont de très faibles proportions d'externes, (BERNAY 17 %, BARENTIN 16 %, LILLEBONNE et NEUFCHATEL-en-BRAY 15 %).

Suivant la densité des établissements, la distance à parcourir sera bien sûr plus ou moins longue. C'est donc dans les zones rurales que les transports scolaires sont les plus nombreux et les plus utiles. Les lignes de ramassage scolaire couvrent d'ailleurs très efficacement l'ensemble du territoire régional pour les établissements du premier cycle. Nous reviendrons sur leur organisation lors du chapitre 2.

c) Déplacements pour achats

Les déplacements à moyenne distance effectués pour motif commercial sont essentiellement réalisés par les ruraux.

Pour essayer d'appréhender le phénomène du déplacement pour cause d'achats, il convient de schématiser la structure commerciale existante :

- la structure assez ancienne formée des "petits commerçants" où l'on peut trouver une série de niveaux selon l'importance démographique ou attractive de l'implantation (épicerie - café du hameau, biens de première consommation dans le chef-lieu de canton rural... jusqu'aux commerces de luxe qu'on ne trouve qu'à la métropole régionale ROUEN ou LE HAVRE),
- les marchés, très implantés en Haute-Normandie, aussi bien dans les villes que dans les bourgs ruraux,
- les supermarchés et les hypermarchés, d'implantation récente.

La baisse démographique du milieu rural a entraîné progressivement la fermeture des commerces ruraux dans les hameaux et les villages les moins importants.

Ce phénomène est amplifié par la création de supermarchés et d'hypermarchés en bordure des grandes agglomérations, qui menacent les commerces des bourgs eux-mêmes.

Cependant, les ruraux ont su rester fidèles à une structure ancienne, celle du marché, à la fois centre d'achats et lieu de rencontre.

Il est important qu'une bonne politique commerciale pour le monde rural, basée sur le renforcement des bourgs-centres, soit soutenue par la politique de transport. Pour cela, nos connaissances sont actuellement insuffisantes et il faudrait déterminer :

- les zones d'influence des marchés et leur fréquentation,
- les services et commerces permanents existant dans les zones rurales, et par déduction les motifs d'achats dans les villes.

d) Les déplacements liés au tourisme et aux loisirs

Il n'existe pas à l'heure actuelle d'étude globale régionale sur les déplacements touristiques.

Le Littoral est une zone très attractive pour le tourisme, avec ses falaises et ses vallées d'où l'on vient de l'ensemble de la France, le plus souvent en voiture particulière, malgré des terminus de train : au HAVRE, à ST-VALERY-en-CAUX, à DIEPPE et au TREPOT. Il est souhaitable d'assurer l'accessibilité du Littoral pour les habitants de la région, en particulier pour les jeunes des pays ruraux proches.

A part le Littoral, ce sont les bases de loisirs qui pourraient faire le plus facilement l'objet de desserte par transports collectifs. Deux bases de loisirs d'intérêt régional sont en effet prévues ; à JUMIEGES, et à côté de la Ville Nouvelle du VAUDREUIL. Il conviendra d'étudier comment une desserte en transports collectifs à partir d'un certain nombre de villes pour des jours ou des périodes déterminées, pourront améliorer l'attractivité de ces bases.

Il serait également intéressant d'étudier, au coup par coup, une desserte pour l'ensemble des autres bases d'intérêt local.

3) PREMIERES CONCLUSIONS

Au terme de cette première analyse rapide six grandes conclusions peuvent être dégagées en ce qui concerne les grandes caractéristiques du fonctionnement régional :

- 1 - La Vallée de la Seine structure fortement la région et engendre de très nombreux déplacements tant à l'intérieur qu'à l'extérieur.
- 2 - Trois grands bassins d'emploi internes à la Région dominant actuellement le marché régional et orientent les flux de déplacement. Ce sont par ordre d'importance ROUEN, LE HAVRE et EVREUX. A ces derniers, s'ajoutent hors région, la Région Parisienne et la Somme.
- 3 - Le Littoral est éclaté entre plusieurs zones d'influence : LE HAVRE (pour la zone de FECAMP), ROUEN (pour la zone de DIEPPE) et la SOMME (pour EU - LE TREPORT et la Vallée de la BRESLE), mais il engendre lui-même un certain nombre de flux de déplacements vers ses principaux pôles.
 - les plateaux Nord sont également partagés entre les grands pôles mais le caractère diffus des déplacements rend difficile l'organisation de transports collectifs vers ces pôles.
 - les plateaux Sud sont encore plus partagés du fait des attractions supplémentaires d'EVREUX et de LOUVIERS. L'attraction du HAVRE est amoindrie du fait de la coupure de la Seine.
- 4 - La densité d'habitants, d'emplois, d'équipements sur l'axe LE HAVRE - ROUEN - PARIS engendre une clientèle potentielle importante pour des transports collectifs qui du fait de cette forte demande peuvent atteindre un niveau de service assez élevé.

Il peut être envisagé dans cette vallée :

- de réduire la part des déplacements effectués en voiture individuelle, entre les grandes agglomérations,
 - d'améliorer sensiblement les transports urbains et suburbains,
 - d'utiliser les transports pour un aménagement plus volontaire de l'espace.
- 5 - En dehors de la vallée, les flux centripètes vers les grandes villes ont rarement l'intensité suffisante pour permettre la mise en place de transports collectifs d'un bon niveau de service, les améliorations ne pourront donc être que ponctuelles.
- 6 - Dans les zones de faible densité, l'organisation des transports collectifs doit se fonder essentiellement sur la recherche d'un minimum de services pour les usagers captifs, qu'il s'agisse des scolaires, des personnes âgées ou des femmes par exemple. Mais ce minimum ne pourra sans doute pas être atteint partout.

LES TRANSPORTS EN HAUTE NORMANDIE

II

LES TRANSPORTS EN HAUTE-NORMANDIE

1 - LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES

2 - LES TRANSPORTS FERROVIAIRES

- a) Contexte national. Eléments financiers et réglementaires
- b) Le réseau régional
- c) Caractéristiques du réseau
- d) Conclusion

3 - LES TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS

- a) Contexte global. Aspect réglementaire
- b) Structure du réseau régional
- c) Qualité de l'offre
- d) Aspects financiers des lignes de service régulier

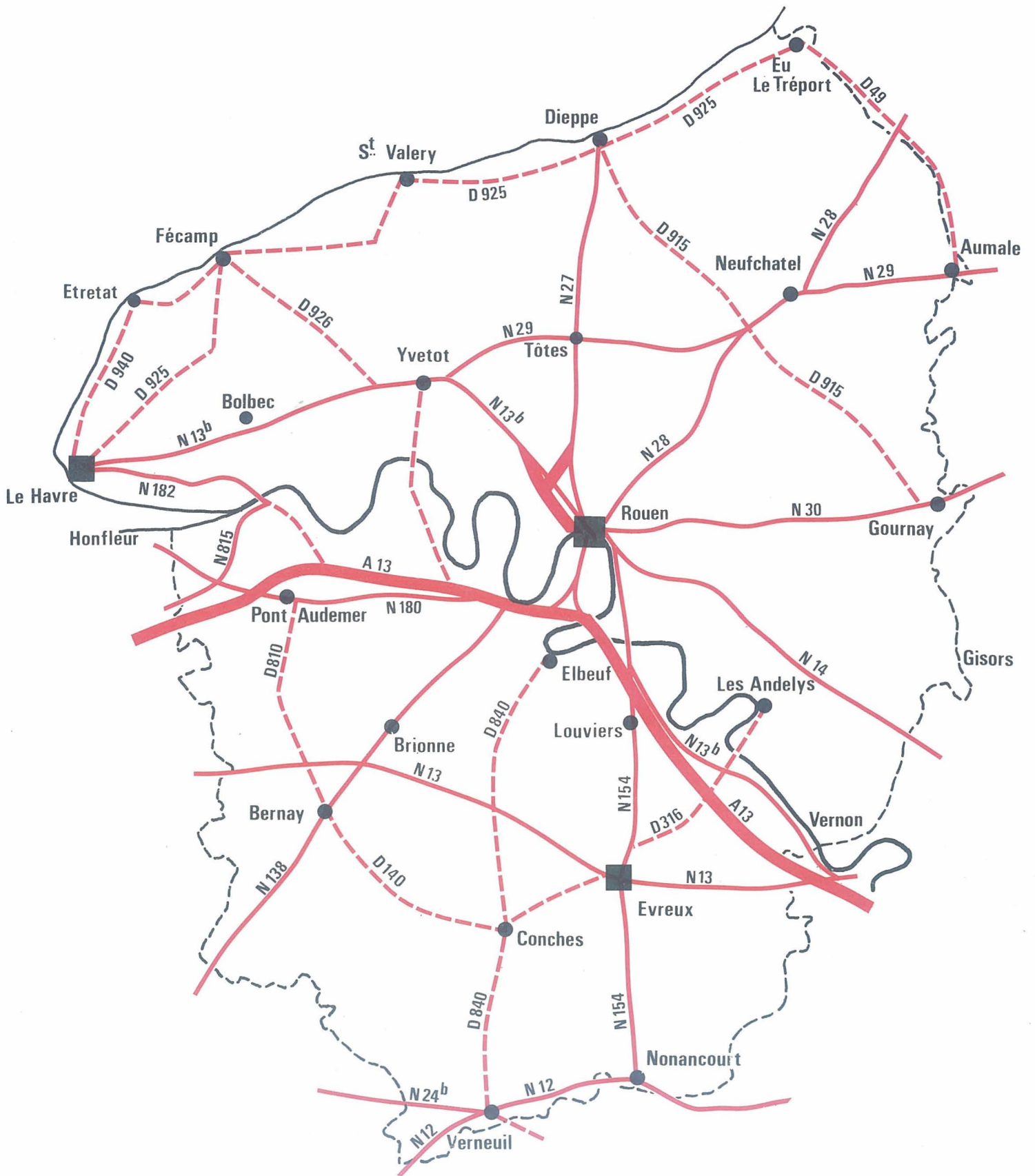
4 - ARTICULATION RAIL-ROUTE

5 - LES AUTRES TRANSPORTS

- a) Transports Transmanche
- b) Transports aériens

REGION DE HAUTE NORMANDIE

PRINCIPALES INFRASTRUCTURES ROUTIERES



- Autoroute
- Voirie principale
- Voirie secondaire

0 10 20 30 km

1) LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES

La géographie de la HAUTE-NORMANDIE a conditionné la répartition sur son espace régional des hommes qui y vivent et des activités qui s'y exercent. L'axe de la vallée de la Seine, d'abord axe de communication a ainsi marqué le développement de la Région de Haute-Normandie et a joué un rôle déterminant dans l'organisation de ses infrastructures routières.

Le réseau routier haut-normand comprend ainsi 2 ensembles :

- 1 - les axes parallèles à la vallée de la Seine et les axes reliant PARIS à l'Ouest de la France d'une part,
- 2 - les axes orientés nord-sud ou nord-est sud-ouest et reliant la Région aux régions limitrophes ou reliant les plateaux avec la Vallée de la Seine d'autre part.

Par ailleurs, l'analyse du fonctionnement du réseau fait ressortir très nettement :

- . la prépondérance des liaisons Est-Ouest ayant pour support principal les axes routiers et autoroutiers de la vallée :
 - N. 13 PARIS EVREUX LISIEUX
 - N. 15 (ex. N. 13 Bis) VERNON PONT-de-l'ARCHE ROUEN
 - N. 14 PONTOISE ROUEN
 - Autoroute de NORMANDIE (A.13)
- . les difficultés dans les relations Nord-Sud, soit pour éviter la traversée de ROUEN, soit pour mettre en communication les plateaux et la Vallée N. 28 ROUEN - ABBEVILLE - YVETOT - AMIENS.

Au cours du VI^o Plan les principales réalisations ont renforcé le développement du réseau routier parallèle à la Seine.

Ces réalisations ont été les suivantes :

- l'autoroute A.15 ROUEN-BARENTIN
- la route à 3 voies entre HARFLEUR et LE HODE intégrable à la future autoroute A.15
- l'élargissement de la R.N. 13 entre la Risle et le Calvados d'une part et entre EVREUX et PARVILLE d'autre part
- la liaison entre l'autoroute A.15 et la R.N 27
- prolongement de l'autoroute A.13 jusqu'à CAEN.

Doivent également être signalées les infrastructures routières réalisées aux abords des principales agglomérations et notamment de ROUEN (desserte Ouest et traversée Ouest de ROUEN, section urbaine de l'autoroute A.15 en direction du HAVRE).

Les objectifs du VII^o Plan, en matière routière, tels qu'ils ont été retenus par les instances régionales visent à améliorer le réseau transversal afin de permettre une meilleure communication entre les différentes portes de la Région et au-delà avec les Régions voisines :

. L'axe Nord-Sud : DIEPPE - ROUEN - EVREUX

Cette liaison est considérée comme la priorité routière de la Région. En effet, elle devrait assurer le désenclavement des plateaux Nord et Sud de la Haute-Normandie, et permettre une bonne desserte des ports haut-normands (DIEPPE - ROUEN - LE HAVRE) en direction du Centre et du Sud de la France.

Le tronçon ROUEN-EVREUX fait l'objet dans le courant du VII^o Plan d'un Programme d'Action Prioritaire d'Initiative Régionale destiné à relier ROUEN capitale de la Région et de la Seine-Maritime à EVREUX.

Actuellement, la liaison entre ROUEN et EVREUX est assurée par l'autoroute de Normandie entre ROUEN et LOUVIERS et la R.N 154 entre LOUVIERS et EVREUX. Le tracé de la R.N 154 est très sinueux et un certain nombre de traversées d'agglomérations (LES PLANCHES, ACQUIGNY, GRAVIGNY, etc..) rendent la circulation difficile.

Dans le prolongement de la déviation de LOUVIERS, il est prévu la réalisation d'une route nouvelle à 2 voies jusqu'au BOULAY-MORIN. L'aménagement complet de cette liaison en route express à 2 x 2 voies jusqu'à EVREUX n'interviendra qu'à moyen terme.

En ce qui concerne le tronçon ROUEN-DIEPPE de l'axe Nord-Sud, son amélioration prévue et en partie réalisée correspondra à :

- la mise en service de la voie express (2 x 2 entre l'autoroute A.15 et la R.N. 27 qui supprime les traversées difficiles de DEVILLE, MAROMME, LE HOULME et MALAUNAY,

- la réalisation de créneaux de dépassement sur la R.N 27 à MANEHOUVILLE (en cours) et STE-GENEVIEVE (réalisé).

L'élargissement complet à 2 x 2 voies de la R.N 27 ne sera réalisé qu'à moyen ou long terme.

. Les axes reliant LE HAVRE et ROUEN au Nord de la France

L'état actuel de ces axes routiers contribue à freiner l'ampleur et la nature du développement potentiel des relations et des échanges entre la Haute-Normandie et le Nord de la France. Ainsi, une part importante des exportations du Nord, du fait notamment du mauvais état des routes actuelles, transitent par ANVERS privant LE HAVRE d'un trafic important.

L'ouverture de la Région vers le Nord-Est et l'Est de la France et au-delà vers le Bénélux devra se traduire par l'amélioration d'un certain nombre d'itinéraires :

- Liaison LE HAVRE - NEUFCHATEL

L'objectif à long terme est la mise à 3 voies de la R.N 29. A court terme sont prévues la déviation de SAINT-SAENS (P.A.P.I.R.) et la rectification de virages à VARVANNES et ST-VICTOR-L'ABBAYE.

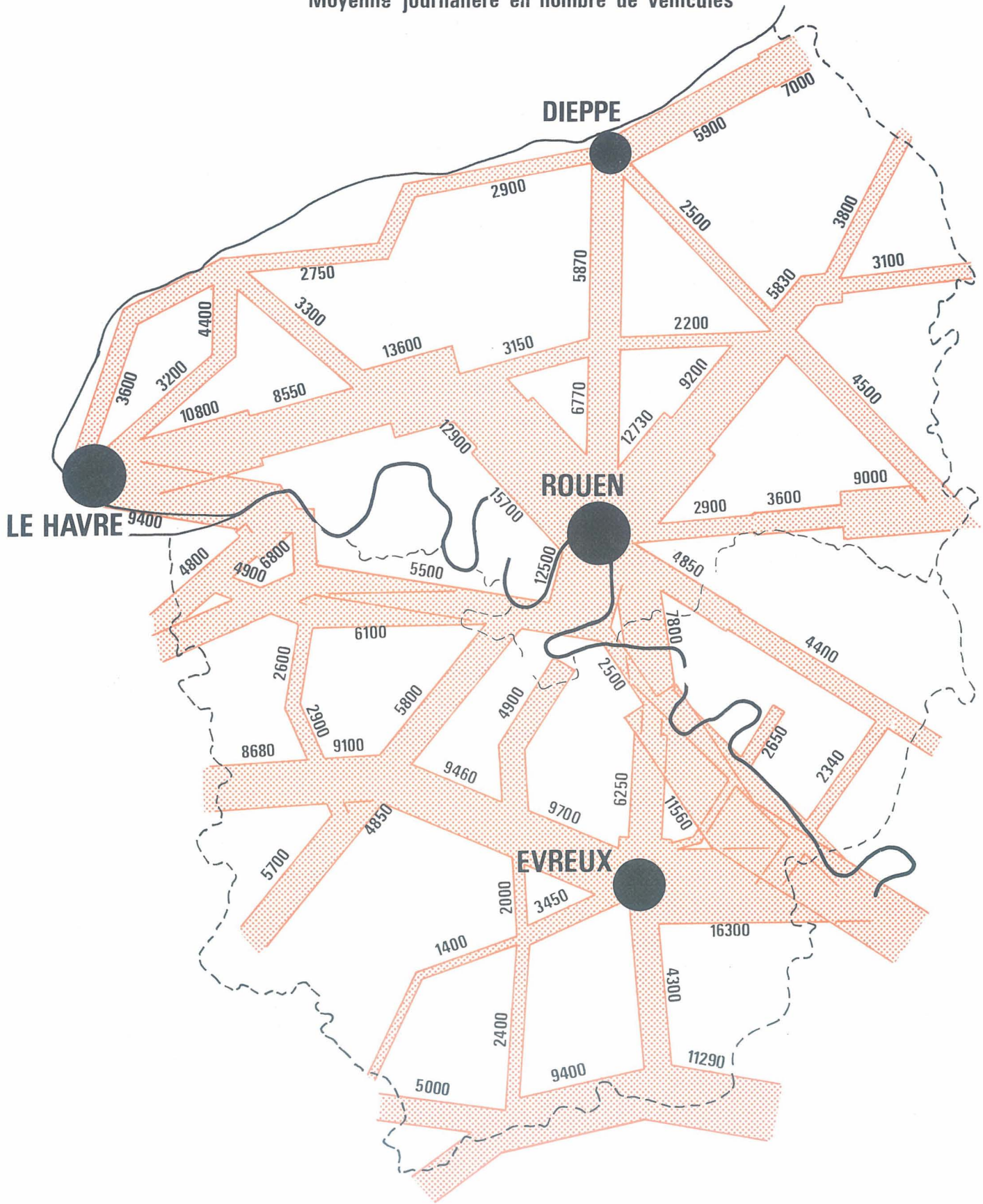
- Liaison ROUEN - NEUFCHATEL

Pour cette relation, l'objectif à long terme est la création d'une autoroute neuve ROUEN - NEUFCHATEL à l'horizon 1990. A court terme, il est envisagé le doublement par une route nouvelle à 3 voies entre BOIS-GUILLAUME et ROCQUEMONT, et la déviation de NEUFCHATEL (P.A.P.I.R.).

REGION DE HAUTE NORMANDIE

TRAFIC ROUTIER 1974

Moyenne journalière en nombre de véhicules



1mm. = 1000 véhicules

5000 = nombre de véhicules

0 10 20 30 km

DRE - MEBS

• Le désenclavement des Plateaux Nord et Sud

L'un des objectifs prioritaires des orientations régionales du VII° Plan, en matière d'infrastructures routières, est l'amélioration de communications routières entre les Plateaux Nord et Sud et la Basse Vallée de la Seine.

Les aménagements déjà décrits ci-dessus, notamment ceux concernant les R.N. 27, 28, 29, contribueront à amorcer le désenclavement de ces zones.

L'Etablissement Public Régional a accepté en outre de subventionner des travaux réalisés par les deux départements de l'EURE et de la SEINE-MARITIME.

Utilisation du réseau routier actuel

Les cartes des trafics routiers (74 et 76) font ressortir :

- 3 axes à forte densité de trafic

Région Parisienne ROUEN - LE HAVRE

" " ROUEN - BASSE-NORMANDIE

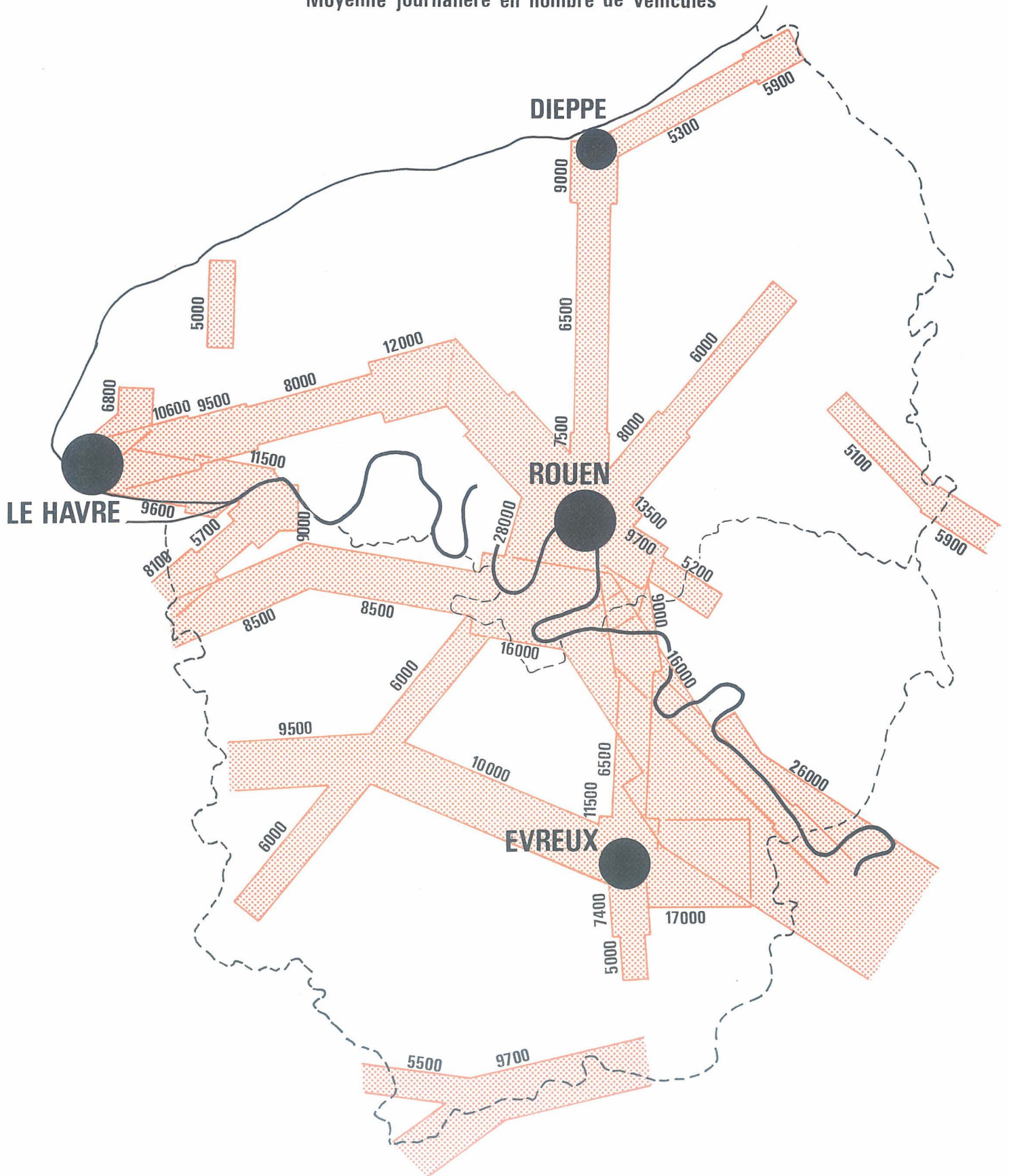
" " EVREUX - BASSE-NORMANDIE

axes sur lesquels les principaux efforts en matière d'infrastructure ont été portés au cours du VI° Plan.

REGION DE HAUTE NORMANDIE

TRAFIC ROUTIER 1976

Moyenne journalière en nombre de véhicules



1mm. = 1000 véhicules

5000 = nombre de véhicules

0 10 20 30 km

DRE - MEBS

- le développement d'une importante circulation suburbaine au HAVRE et surtout à ROUEN, ce qui pose pour cette agglomération étendue au Grand ROUEN, un problème de choix en matière de transports collectifs, car la multiplication des infrastructures routières, notamment à la périphérie, n'ira pas sans conséquences sur l'organisation de l'espace et de l'environnement urbain.

 - la faiblesse des trafics routiers en direction des régions Est et Nord-Est, qui semble montrer que la Région Haute-Normandie est, à partir de la Région Parisienne, toute entière tournée vers l'Ouest, mais il faut noter que les infrastructures reliant la Haute-Normandie au Nord et à l'Est sont de qualité médiocre, ce qui pourrait expliquer leur faible fréquentation.
- Par ailleurs, certains trafics importants se manifestent sur la R.N 28 (jusqu'à NEUFCHATEL) la 27 (ROUEN-DIEPPE) et la R.N 13 qui sont des axes prioritaires de désenclavement des plateaux Nord et Sud.

Enfin, nous remarquons quelques trafics importants dans le département de l'EURE.

2) LES TRANSPORTS FERROVIAIRES

a) Contexte national : Eléments financiers et réglementaires

Afin de mieux comprendre le fonctionnement du système ferroviaire en Haute-Normandie, il est indispensable de rappeler quelles sont les règles auxquelles il est soumis au niveau national.

Par convention avec l'Etat, la S.N.C.F., organisateur du transport ferroviaire, est tenue à l'équilibre budgétaire des lignes qu'elle exploite (transport de voyageurs + transports de marchandises) ; elle est cependant compensée par l'Etat des charges qu'elle supporte du fait de l'obligation de service public qui lui est imposée pour certains services de lignes omnibus.

Pour tenter de réduire ces déficits, des fermetures ou des transferts sur routes de services omnibus ont été réalisées par tranches successives. La tendance était donc à l'abandon de toute desserte S.N.C.F. dans les zones peu denses au profit des grandes lignes qui constituent un secteur rentable permettant d'utiliser de manière optimale les moyens techniques existants.

Le déficit des lignes omnibus est calculé suivant des barèmes acceptés par l'Etat et la S.N.C.F. Le principe consiste à calculer au chapitre des dépenses toutes celles qui auraient pu être évitées si le trafic omnibus n'existait pas. Le déficit de la ligne est donc la différence entre ces dépenses et les recettes qui sont enregistrées.

Cette comptabilité, qui distingue "service public" (omnibus) et "service commercial" (rapides et express + marchandises), empêche que soit fait un bilan, par ligne, pour l'ensemble des services.

Seront donc distingués dans l'analyse du système ferroviaire Haut-Normand :

- les axes d'intérêt national, où tout est décidé au niveau central, et qui correspondent aux lignes les plus rentables (trains rapides et trains de marchandises)

- les axes d'intérêt régional ou local, où prédominent les trains express et surtout omnibus.

b) Le réseau régional

Les axes d'intérêt national sont également les axes lourds du réseau ferré haut-normand. Ils sont au nombre de deux et sont issus de PARIS :

- PARIS - ROUEN - LE HAVRE est la ligne principale. Elle dessert spécifiquement la Haute-Normandie et en particulier la Vallée de la Seine,
- PARIS - EVREUX - CHERBOURG traverse le Sud de la Haute-Normandie pour aller desservir les villes de Basse-Normandie. EVREUX et BERNAY profitent en particulier de cette ligne.

Les lignes d'intérêt régional partent en majeure partie de ROUEN et permettent les liaisons vers les régions limitrophes.

- ROUEN - SERQUIGNY (vers CAEN, TOURS et RENNES)
- ROUEN - DIEPPE
- ROUEN - SERQUEUX (vers AMIENS et LILLE)

On peut également compter deux lignes secondaires issues de PARIS :

- PARIS - DIEPPE par GISORS
- PARIS - LE TREPORT

Enfin, on trouve des lignes d'intérêt local qui pour la plupart ont été transférées sur route. Seule reste en activité ferrée la liaison entre ROUEN et ST-VALERY-en-CAUX (par MOTTEVILLE) où ne circulent que des omnibus. LE HAVRE - FECAMP, BREUTE-FECAMP, EVREUX - L'AIGLE et EVREUX - PONT-AUDEMER sont desservis par des autocars S.N.C.F.

c) Caractéristiques du réseau

1) Fréquence des trains rapides et express

Elles confirment la structure du réseau que nous avons établi : 2 axes lourds à partir de PARIS, influence de ROUEN pour les liaisons radiales.

On note en particulier :

- une bonne desserte de ROUEN à PARIS, alors que le nombre de trains chute de moitié entre ROUEN et LE HAVRE,
- une bonne fréquence sur l'axe PARIS - EVREUX - BERNAY, mais qui reste identique au-delà d'EVREUX, ce qui montre bien que pour la Haute-Normandie cette ligne constitue un axe de transit,
- une fréquence faible sur les axes radiaux d'intérêt régional (3 allers-retours de ROUEN à SERQUIGNY, 2 sur ROUEN-DIEPPE, 1 sur ROUEN-SERQUEUX).

2) Fréquence des services omnibus S.N.C.F. par fer et par route

Ces services empruntent aussi bien les axes principaux que les axes secondaires. Ce sont encore les deux axes PARIS - ROUEN - LE HAVRE et PARIS - EVREUX - CHERBOURG qui possèdent la circulation la plus intense.

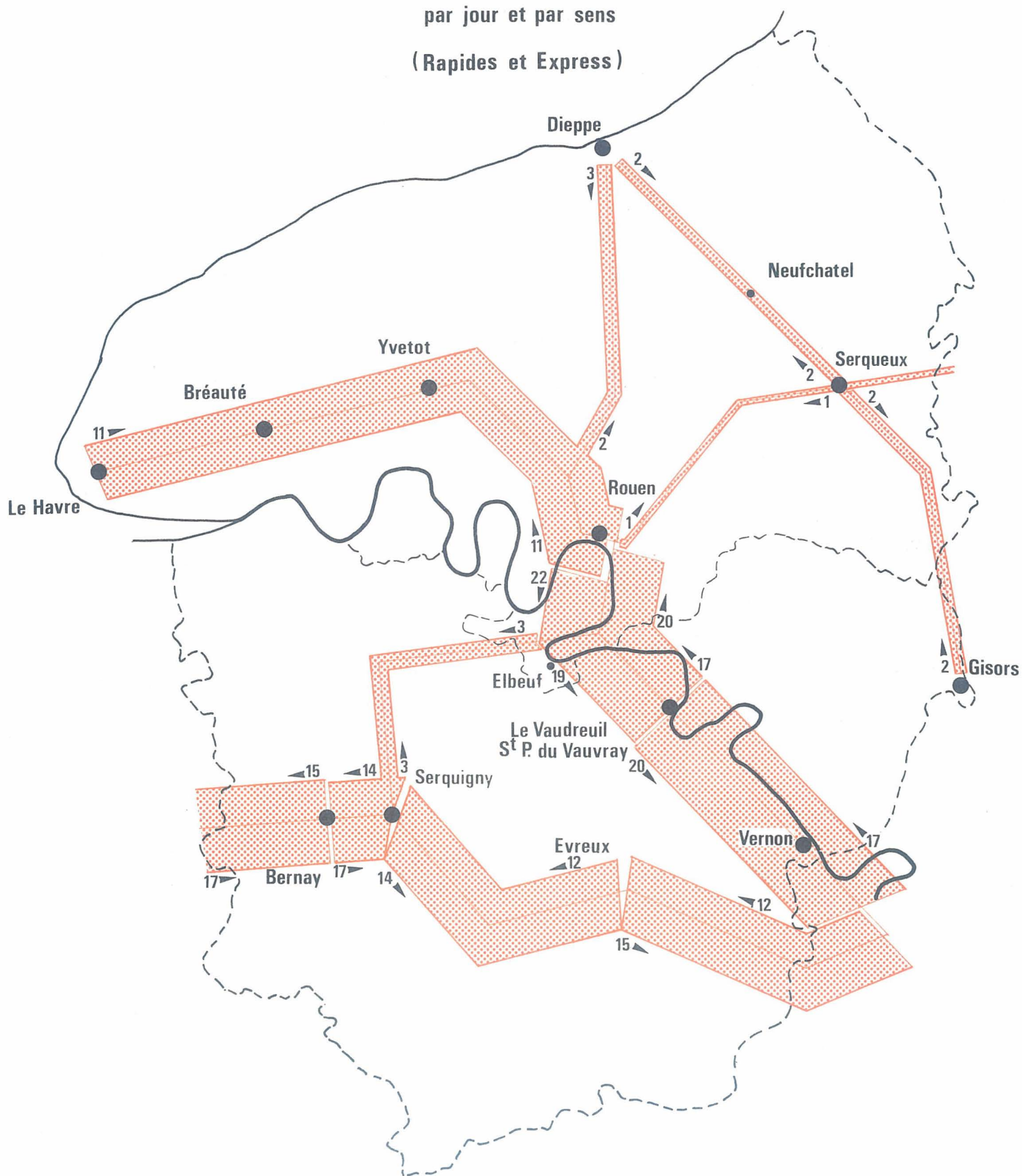
Cependant, une analyse plus approfondie des cartes montre sur ces deux axes :

- l'importance plus grande, des circulations entre ROUEN et LE HAVRE qu'entre ROUEN et PARIS (c'est le contraire pour les trains express et rapides).

REGION DE HAUTE NORMANDIE

NOMBRE DE TRAINS PAR TRONCONS DE LIGNE

par jour et par sens
(Rapides et Express)



1/2 mm. = 1 train

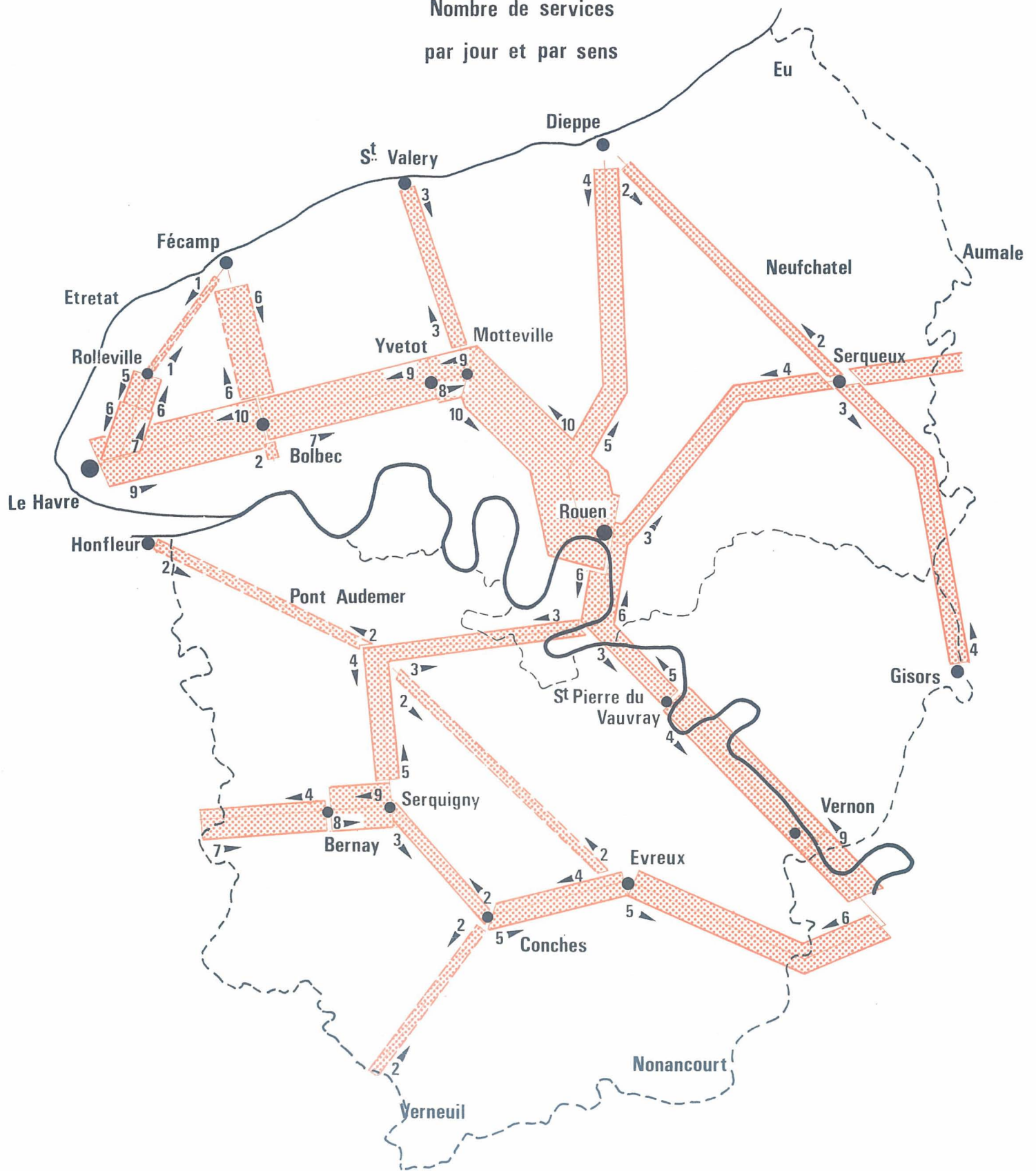
0 10 20 30 km

DRE - MEBS

REGION DE HAUTE NORMANDIE

SERVICES OMNIBUS FERROVIAIRE ET ROUTIER

Nombre de services
par jour et par sens



1 mm = 1 service

— Fer

- - - Route

0 10 20 30 km

DRE MEBS

- l'effet d'écran d'un certain nombre de villes (ROUEN, VERNON, BERNAY, EVREUX), ce qui prouve bien que les services omnibus assurent principalement des relations de proximité et en partie des déplacements domicile-travail (de VERNON vers PARIS, autour de ROUEN, EVREUX et LE HAVRE) entre la périphérie et le centre.

Les axes secondaires ont là encore une fréquence assez faible de 3 à 4 allers-retours selon les lignes. On peut cependant noter l'importance de la ligne transférée sur route BREAUTE-FECAMP (6 allers-retours) et de la ligne de banlieue LE HAVRE - MONTIVILLIERS ROLLEVILLE.

Il faut revenir sur le problème des trains omnibus sur les deux grands axes. Si on examine la carte des circulations pour l'ensemble des services (voyageurs et marchandises), on constate l'importance du trafic, en particulier entre ROUEN et PARIS. Cette ligne arrivant à saturation en certains points, l'obligation de rentabilité qui est faite à la S.N.C.F. risque de menacer des services qui sont déficitaires (malgré leur forte fréquentation) ou faiblement rentables, et tout au moins empêche qu'ils soient à l'heure actuelle, développés. C'est le cas notamment des dessertes de banlieue (ROUEN et LE HAVRE).

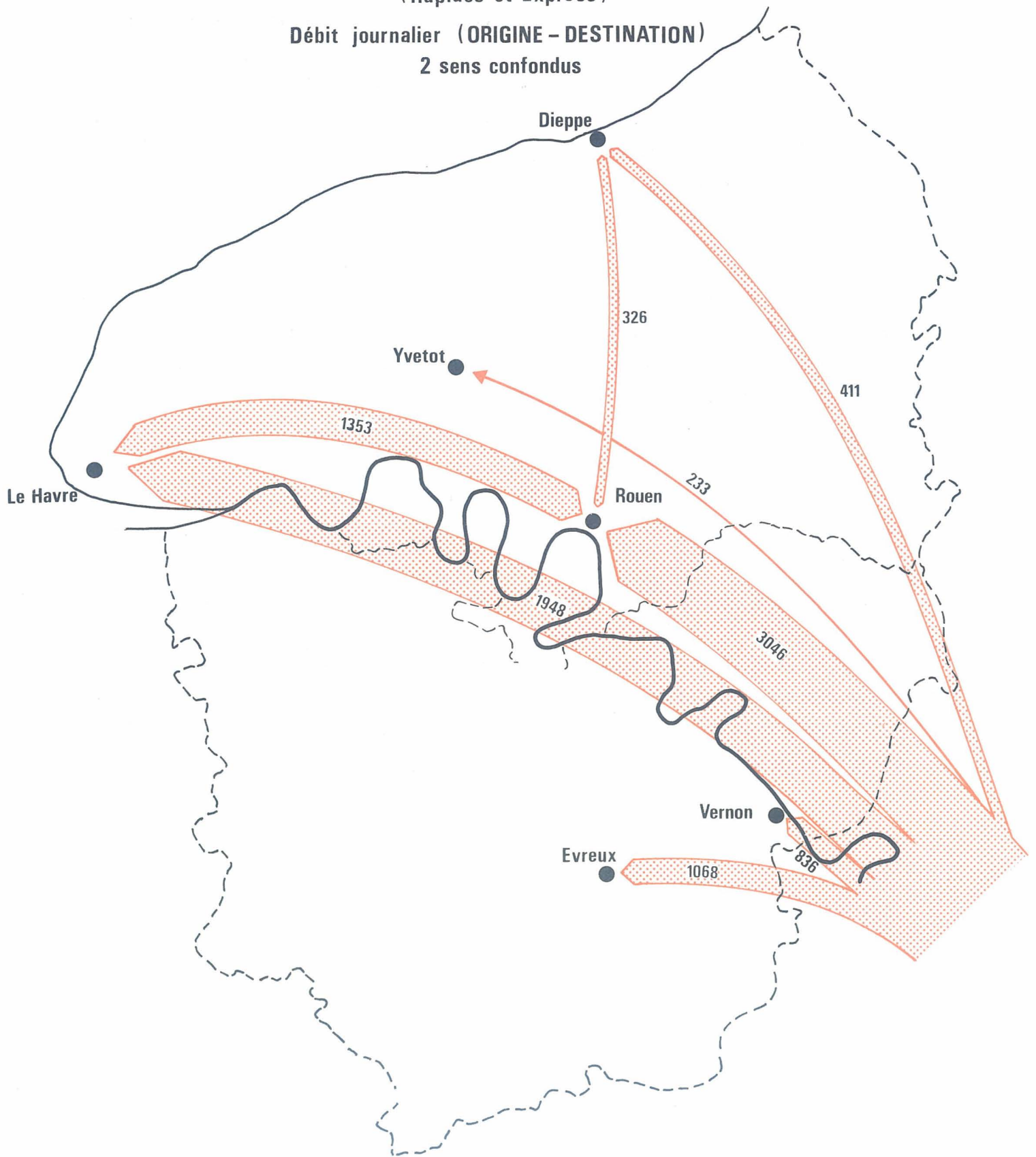
REGION DE HAUTE NORMANDIE

TRAFIC VOYAGEURS 1972

(Rapides et Express)

Débit journalier (ORIGINE - DESTINATION)

2 sens confondus



5 mm. = 1000 voyageurs

0 10 20 30 km

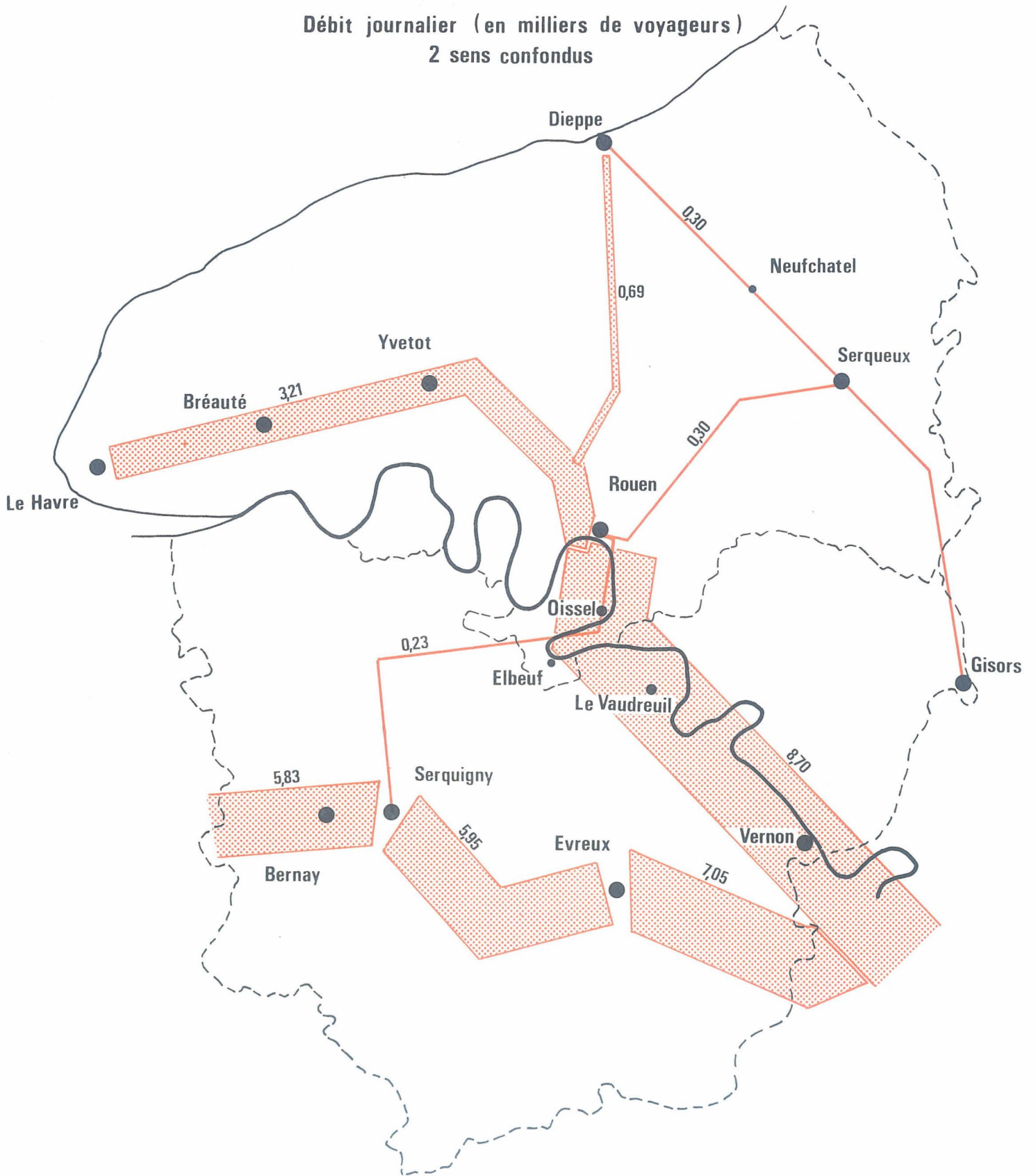
DRE - MEBS

REGION DE HAUTE NORMANDIE

TRAFIC VOYAGEURS 1972

(Rapides et Express)

Débit journalier (en milliers de voyageurs)
2 sens confondus



2 mm = 1000 voyageurs

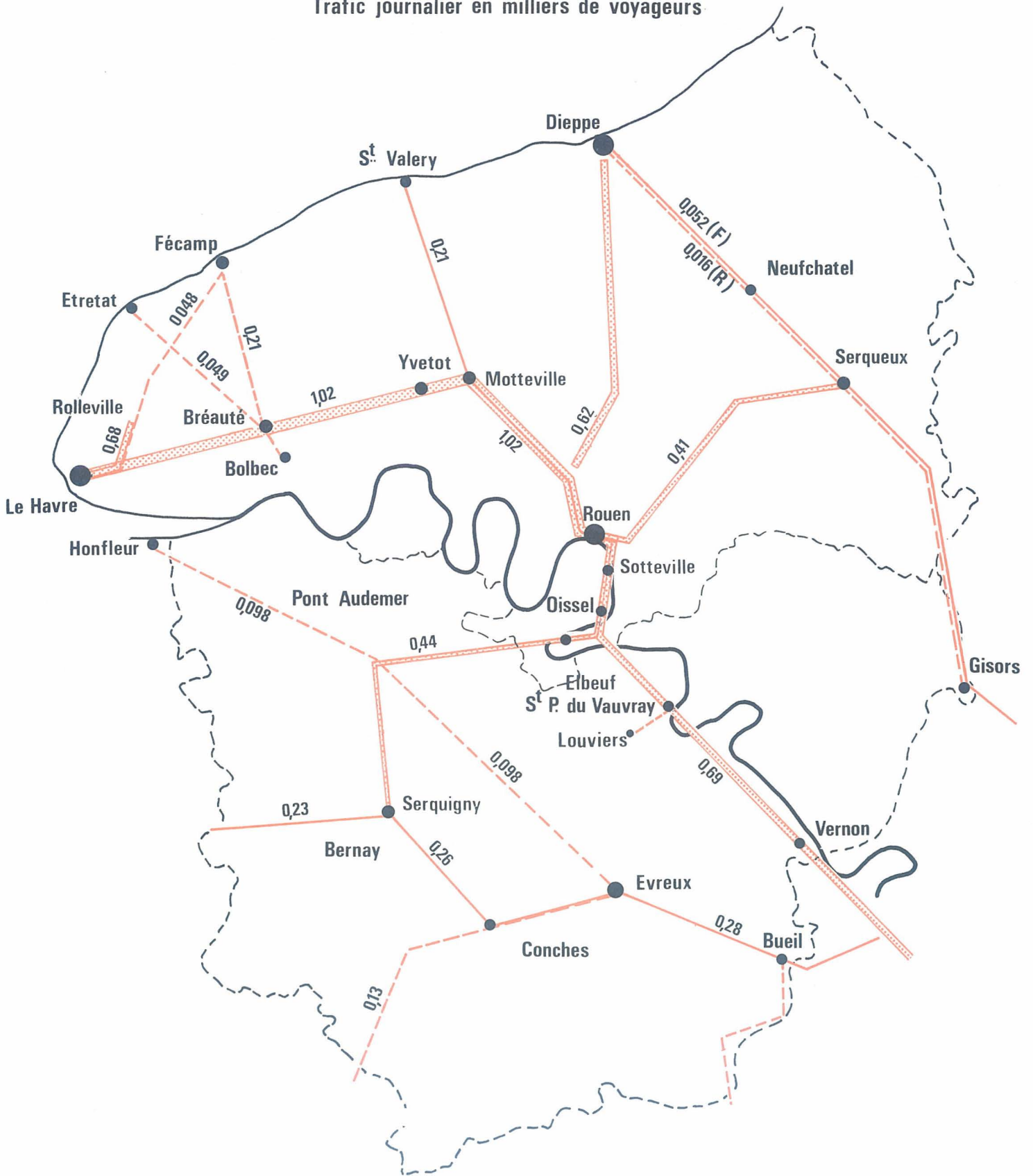
0 10 20 30 km

DRE - MEBS

REGION DE HAUTE NORMANDIE

SERVICES OMNIBUS FERROVIAIRE ET ROUTIER (1972)

Trafic journalier en milliers de voyageurs



2 mm = 1000 voyageurs

- Fer
- - - Route

0 10 20 30 km

3) Nombre de voyageurs par jour

Même si les chiffres sont relativement anciens (1972) la situation est claire et ne semble pas avoir beaucoup évolué.

Pour les trains rapides et express, les deux lignes PARIS - ROUEN - LE HAVRE et PARIS - EVREUX - BERNAY totalisent plus de 90 % du trafic, ce qui veut par ailleurs dire, si on le compare au nombre de trains par jour, qu'il y a plus de voyageurs dans les trains rapides et express des lignes principales que dans ceux des lignes secondaires.

A noter :

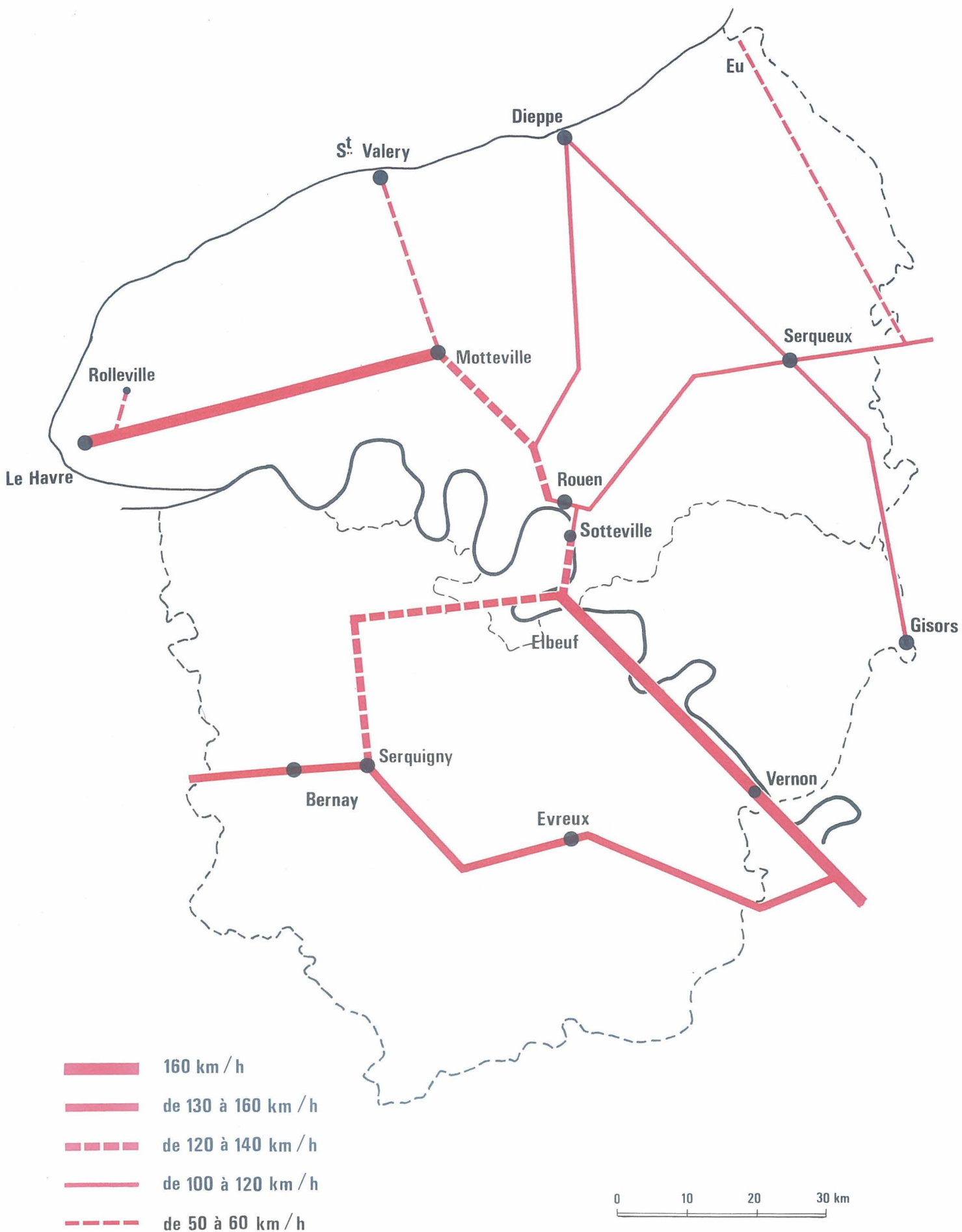
- que le trafic sur la ligne ROUEN-PARIS est 2,5 fois plus important que celui sur la ligne LE HAVRE - ROUEN. Il y a d'ailleurs 1,5 fois plus de voyageurs qui font la liaison PARIS-ROUEN (dans les deux sens) que la liaison PARIS - LE HAVRE,
- le trafic reste assez faible entre PARIS et EVREUX.

Le trafic sur ces deux axes augmente régulièrement de 5 % par an. Sur les axes secondaires, la ligne ROUEN-DIEPPE reste importante (700 voyageurs par jour) alors qu'on ne peut que se rendre compte du peu d'attraction qu'exercent les régions voisines sur l'agglomération Rouennaise : 300 voyageurs par jour sur la ligne ROUEN-SERQUEUX (vers AMIENS) et 230 sur ROUEN-SERQUIGNY (vers CAEN) mais avant la refonte du service.

La fréquentation des trains omnibus et des autobus S.N.C.F. est assez faible dans l'ensemble, bien qu'elle atteigne 1 000 voyageurs par jour sur la ligne ROUEN - LE HAVRE. L'évolution depuis 1971 montre d'ailleurs une baisse de trafic.

REGION DE HAUTE NORMANDIE

VITESSE LIMITE DES LIGNES VOYAGEURS



4) Temps de trajet

Ils dépendent à la fois de la vitesse limite autorisée sur les voies et de la catégorie des trains (rapides express ou omnibus).

Les 2 axes principaux et ROUEN - SERQUIGNY autorisent des vitesses de 120 Km/h ou plus.

Seules MOTTEVILLE - ST-VALERY et LE HAVRE - ROLLEVILLE ont des caractéristiques qui ne permettent pas aux trains de dépasser les 80 Km/h.

Il en découle des temps de trajets assez courts sur :

ROUEN - LE HAVRE	:	48 mn	(110 Km/h moyenne pour les express)
ROUEN - PARIS	:	1 h 23 mn	(101 Km/h)
LE HAVRE - PARIS	:	2 h 09 mn	(106 Km/h)
PARIS - EVREUX	:	59 mn	(109 Km/h)

Les temps deviennent plus importants sur les axes :

ROUEN - DIEPPE	:	47 mn	(80 Km/h)
ROUEN - CAEN	:	2 h 02 mn	(80 Km/h)
ROUEN - AMIENS	:	1 h 49 mn	(1 seul express) 66 Km/h
AMIENS - ROUEN	:	1 h 35 mn	" " 76 Km/h

et il faut 40 mn (48 Km/h) pour aller de MOTTEVILLE à ST-VALERY-en-CAUX.

Les bus S.N.C.F. sont, quant à eux, relativement lents.

5) Le confort

L'étude du confort des voitures - qui est un des facteurs pour la promotion des transports collectifs - montre bien quelle a été la politique de la S.N.C.F.

En effet, sur les rapides des lignes principales, la S.N.C.F. emploie du matériel moderne :

- voitures corail datant de moins de 3 ans sur la ligne
LE HAVRE - ROUEN - PARIS et ROUEN - DIEPPE maritime,
- turbotrain sur PARIS - EVREUX - CAEN.

Si un effort a été fait sur la ligne ROUEN - CAEN, les autres liaisons, en particulier pour les liaisons omnibus utilisent encore un matériel vétuste, bien qu'en voie de modernisation.

6) Les déficits enregistrés sur les lignes S.N.C.F.

Il suffit d'examiner le tableau ci-après pour appréhender l'importance des déficits pour les lignes omnibus.

Désignation de la ligne	Longueur	Trafic (en milliers de voy/Km)	Charges (en milliers de F)	Recettes (en milliers de F)	Déficit	Déficit par voyageur transporté et par Km
<u>ROUEN-DIEPPE</u>	63					
1971		14 154	2 578	1 327	1 251	0,09
1975		13 967	4 505	1 905	2 600	0,18
1976		13 019	5 029	1 980	3 049	0,23
<u>ROUEN-MANTES</u>	83					
1971		18 535	4 561	1 740	2 821	0,15
1975		21 164	7 376	2 794	4 582	0,21
1976		19 731	8 105	2 843	5 276	0,27
<u>ROUEN-LE HAVRE</u>	88					
1975		24 834	7 339	3 216	4 123	0,16
1976		20 903	7 878	3 060	4 818	0,23
<u>ROUEN-ST-VALERY</u>	63					
1971		5 201	1 645	492	1 153	0,22
1975		4 681	2 854	672	2 182	0,47
1976		4 609	3 167	734	2 433	0,53
<u>LE HAVRE-ROLLEVILLE</u>	14					
1971		3 961	1 191	335	856	0,22
1975		3 483	1 880	451	1 429	0,41
1976		3 033	2 066	453	1 613	0,53

Désignation de la ligne	Longueur	Trafic (en milliers de voy/Km)	Charges (en milliers de F)	Recettes (en milliers de F)	Déficit	Déficit par voyageur transporté et par Km
<u>ROUEN-SERQUIGNY</u>	73					
1971		11 250	3 539	1 132	2 407	0,21
1975		12 610	5 476	1 799	3 677	0,29
1976		11 781	6 044	1 888	4 156	0,35
<u>EVREUX-SERQUIGNY</u>	42					
1971		3 376	621	331	290	0,09
1975		5 282	1 224	648	576	0,11
1976		5 214	1 498	711	787	0,15
<u>SERQUIGNY-CAEN</u>	89					
1975		11 205	3 638	1 489	2 149	0,19
1976		10 997	4 079	1 635	2 444	0,22
<u>GISORS-DIEPPE</u>	99					
1971		2 690	1 368	279	1 089	0,40
1975		1 873	1 199	278	921	0,49
1976		2 083	1 329	349	980	0,47

d) Conclusions

Schématiquement, la région Haute-Normandie est organisée sur le plan ferroviaire selon une direction Est-Ouest (à partir de PARIS). Ce sont ces grands axes ferroviaires qui ont bénéficié des investissements et de l'innovation (électrification, accroissement des vitesses, matériel esthétique et confortable).

Pendant le même temps, aucun effort n'a été effectué sur les lignes omnibus, la politique ayant plutôt été de fermer ces services. Il est d'ailleurs important de remarquer que la substitution sur route des services omnibus ferroviaires a systématiquement entraîné une baisse importante de la fréquentation par le public.

Les questions qui devront donc se poser lors du Schéma régional sont donc :

- le rééquilibrage Nord-Sud dû :
 - . à l'absence du trafic entre ROUEN et EVREUX
 - . aux mauvaises relations avec la PICARDIE et la BASSE-NORMANDIE
- le devenir des relations omnibus
- les incidences sur le trafic marchandises

3) TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS

Ce chapitre ne se veut qu'une rapide photographie de l'offre et de la demande en transports collectifs routiers. Il sera plus qualitatif qu'exhaustif puisqu'un certain nombre de données n'ont pu être recueillies en totalité et notamment en ce qui concerne :

- la fréquentation des services réguliers d'autocars
- la situation financière des lignes régulières
- les services de transport ouvrier

Cependant, les données ont paru suffisantes pour pouvoir faire un premier diagnostic sur ces transports.

a) Contexte global : Aspect réglementaire

Contrairement au système ferroviaire où la S.N.C.F. est en position de monopole, les transports collectifs routiers sont effectués par un certain nombre d'entreprises de transport (qui sont toutes dans la région, des entreprises privées sauf les transferts sur route des lignes S.N.C.F.). Ce sont elles qui assurent les services réguliers, les transports occasionnels et dans une grande partie, les transports scolaires et les ramassages d'ouvriers ou employés.

Malgré cette structure, ce ne sont pas les lois de la concurrence qui s'appliquent. En effet, la réglementation qui comprend principalement le décret de 1949, est assez stricte :

. Les transports réguliers ont un itinéraire fixé à l'avance avec des points fixes de montée et descente ainsi que des passages à dates et horaires déterminés. Chaque service fait l'objet d'une inscription au plan départemental des transports qui en décrit les caractéristiques et qui précise les entreprises titulaires ; celles-ci possèdent alors un droit sur la ligne. Toute ouverture ou modification de ligne doit être autorisée par le Préfet sur avis d'un comité paritaire, le Comité Technique Départemental des Transports (C.T.D.T.)

. Les transports scolaires spécialisés, qui existent lorsque les services réguliers n'offrent pas les caractéristiques de desserte adaptées à ce type de besoin, sont organisés, le plus souvent, par des communes ou des syndicats de commune. Le ramassage est en général, réalisé par les entreprises de transport routier, après appel d'offre. Le Ministère de l'Education subventionne les élèves transportés à 63 % (auxquels peut s'ajouter une subvention du département et de l'organisateur). Mais ces transports ne sont accessibles qu'aux élèves des établissements concernés.

Cette réglementation est très contraignante, puisque dans de nombreux villages et hameaux, il passe un service de transport collectif mais qu'il ne peut actuellement être emprunté par les habitants. Cependant, il semble que cette réglementation soit en cours d'évolution, et il existe d'ores et déjà un certain nombre de dérogations (comme dans le Caux Maritime et dans le département de l'EURE).

. les transports d'entreprises eux, ne sont soumis à aucun contrôle, sinon une déclaration préalable. Ils sont organisés par les établissements qui désirent que leur personnel soit transporté, et ceux-ci font généralement appel aux entreprises de transport.

Les entreprises de transport assurent l'ensemble de ces transports, avec en plus, les transports occasionnels (voyage, excursions, transports sportifs...). Si les transports spécialisés leur permettent des recettes assurées (bien que souvent, pour le transport scolaire, leur bénéfice soit assez faible), les services réguliers sont réalisés à leurs risques et périls. Aucune réduction (familles nombreuses, militaires...) n'est compensée par l'Etat. Les réelles difficultés enregistrées par les transporteurs routiers peuvent les amener à vouloir supprimer tout ou partie des lignes les moins rentables (Cf. aspect financier).

b) Structure du réseau régional

1) Les Transports réguliers

Il est assez facile de schématiser l'organisation des lignes régulières de transports collectifs en Haute-Normandie : il s'agit d'une structure en étoile à partir de ROUEN pour l'essentiel, quelques lignes partant également du HAVRE et d'EVREUX. On peut parler d'une "toile d'araignée" autour de ROUEN. Cependant, il apparaît que deux zones sont particulièrement défavorisées par l'absence de toute desserte : Le Nord-Est de la Seine-Maritime (au-delà de BLANGY, NEUFCHATEL-en-BRAY et FORGES-lès-EAUX) et l'Ouest de l'Eure.

On constate que, à peine 50 % des communes sont desservies par les transports collectifs routiers. Cependant, ces communes représentent près de 80 % de la population Haute-Normande. Ces chiffres prouvent que les centres les plus importants sont desservis mais qu'il y a une carence importante dans les zones rurales peu denses.

On peut par ailleurs différencier plusieurs types de lignes :

- lignes à longue distance

Elles relient ROUEN et LE HAVRE à des agglomérations proches mais extérieures à la Région (CAEN, CHARTRES, DEAUVILLE). Ce sont des lignes interrégionales qui se justifient par l'insuffisance des dessertes ferroviaires entre ces pôles régionaux.

Il convient cependant de noter :

- la fréquentation très faible des services de ROUEN vers CHARTRES, ce qui fait envisager la suppression du tronçon EVREUX - CHARTRES. Le temps de trajet est suffisamment long pour pouvoir expliquer cette désaffection.

E U R E - Transports scolaires

• Services spéciaux

Années	Nombre de services	Nombre d'organiseurs	Nombre d'élèves	Longueur totale des circuits
1973-74	258	76	13 000	15 238
1974-75	290	79	13 070	18 730
1975-76	297	79	13 510	20 902
1976-77	325	90	14 571	21 522

• Lignes régulières

Années	Nombre de services	Nombre d'élèves transportés	Kilométrage annuel
1973-74	25	3 332	65 000
1974-75	25	3 155	71 000
1975-76	25	3 343	78 000
1976-77	25	3 474	79 000

- l'expérience d'autocars sur autoroute pour CAEN-ROUEN et CAEN - LE HAVRE. Si la fréquentation est satisfaisante sur CAEN - LE HAVRE, celle sur CAEN - ROUEN n'est pas très bonne et le transporteur a récemment dû supprimer un service sur les trois assurés auparavant.

- lignes intervilles

Ce sont des lignes qui joignent ROUEN ou LE HAVRE à d'autres villes de la région (par exemple ROUEN - EVREUX, LE HAVRE, FECAMP...). Elles sont beaucoup plus lentes que les lignes express. Bien souvent, on peut constater que ce ne sont pas deux villes qui sont jointes (peu de déplacements de bout en bout) mais chaque ville avec sa zone d'influence (Cf. aspect financier).

- lignes locales

Ce sont des lignes de désenclavement joignant une zone rurale isolée à un centre local. Deux cas se présentent :

- les lignes de marché qui, certains jours de la semaine, amènent les ruraux vers les marchés,
- des portions de lignes assez longues. On peut prendre l'exemple de ROUEN - VEULETTES, le trajet de bout en bout est très rarement réalisé ; mais cette ligne permet une desserte du milieu rural.

2) Transports scolaires

Ces transports sont effectués, soit par des autocars affrétés par les communes ou les syndicats intercommunaux, soit par les véhicules assurant les services réguliers.

A titre d'illustration, est présentée ci-contre, la répartition entre lignes régulières et services spéciaux dans l'EURE et la SEINE-MARITIME.

SEINE-MARITIME - Transports scolaires

. Services spéciaux

Années	Nombre de services	Nombre d'organiseurs	Nombre d'élèves	Longueur totale des circuits
1973-74	281	104	15 498	6 586 000
1974-75	302	128	18 199	8 029 000
1975-76	373	133	19 426	9 544 000
1976-77	380	137	20 553	11 690 000

. Services réguliers

Années	Nombre de services	Nombre d'élèves	Kilométrage annuel
1973-74		9 639	
1974-75		9 784	
1975-76	207	13 736	2 422 696
1976-77	184	15 435	2 451 490

Il n'a pas été réalisé de carte représentant les circuits de ramassage, car elle aurait été illisible vu le maillage extrêmement dense qu'ils constituent sur le territoire régional. Il convient cependant de rappeler qu'ils sont fonction du découpage de la carte scolaire. Ils constituent un drainage du milieu rural vers chaque centre scolaire, les circuits n'interférant pas les uns sur les autres.

Les circuits scolaires peuvent être considérés comme des circuits locaux.

3) Le Transport d'entreprises

Les transports d'ouvriers et d'employés se répartissent également entre lignes régulières et transports spéciaux organisés par les employeurs.

Peu de données existent sur le pourcentage d'ouvriers et employés transportés par les lignes régulières et la connaissance des services spécialisés reste fragmentaire. Ces transports sont, en effet, organisés par les employeurs eux-mêmes qui, soit concèdent leurs services de ramassage aux transporteurs, soit effectuent eux-mêmes le ramassage avec des véhicules leur appartenant.

Le transport employeur constitue un phénomène quantitativement important. D'après les études déjà entreprises, il apparaît en effet que 10 000 personnes sont transportées quotidiennement vers les établissements du Grand ROUEN, soit 15 % du total des employés, et un nombre équivalent vers ceux de la zone industrielle et portuaire du HAVRE.

- Pour les entreprises, ce transport peut faire partie d'une politique globale de main-d'oeuvre ; elles souhaitent avoir un personnel qui soit attaché à l'entreprise, et l'organisation d'un ramassage dans une localité où il n'y a pas d'emploi, entraîne une dépendance des ouvriers. C'est ainsi que l'on assiste parfois à un partage "de fait" du milieu rural entre plusieurs entreprises : les communes desservies par une entreprise ne le sont pas par les autres, et les réseaux de ramassage se juxtaposent sans interférer.

On remarque également que le type de main-d'oeuvre est différent suivant les zones où elle est ramassée : main-d'oeuvre qualifiée à l'intérieur des agglomérations (LE HAVRE, GRAND ROUEN), non qualifiée en milieu rural. Il est à noter que certaines entreprises vont ramasser les ouvriers très loin, ainsi les circuits de ramassage de l'usine RENAULT de SANDOUVILLE vont jusqu'à LISIEUX et jusqu'à DIEPPE.

- Pour les ouvriers et employés, c'est un système très pratique. Il leur permet effectivement d'être pris individuellement en un point proche de leur domicile et d'être amené à la porte de l'usine pour un horaire donné. Mais il est souvent pénalisant en temps de trajet et en confort.

- Pour les transporteurs routiers, cela constitue des recettes importantes. Ainsi, certaines entreprises de transports réalisent jusqu'à 30 % de leur trafic grâce au transport employeur.

- Pour le système de transport régional, on peut dire que le transport-employeur est un handicap (d'autant plus qu'il est hors coordination) :

- . Il peut concurrencer les services réguliers, leur enlever une partie de leur clientèle, ce qui peut amener la fermeture de ces services (ce qui enlève toute possibilité de déplacements à l'autre partie de la clientèle).
- . Plusieurs services de ramassage peuvent se trouver sur des circuits identiques sans que les entreprises acceptent de faire fusionner leurs services de ramassage.
- . Ces services sont accessibles uniquement aux ouvriers ou employés de l'entreprise, ce qui est mal admis par les populations de localités qui ne voient passer aucun autre transport collectif.

c) La qualité de l'offre

1) Les fréquences des services réguliers

La carte montre bien qu'à part à proximité de ROUEN et dans une moindre mesure du HAVRE, la fréquence des transports collectifs routiers est faible (1 ou 2 services quotidiens) et inégale.

Cette situation est à relier, bien sûr, à la situation financière des lignes (donc à leur fréquentation). C'est ainsi que les transporteurs plutôt que de supprimer complètement une ligne, recourent généralement à une réduction de la fréquence. A titre d'exemple, la Compagnie Normande d'Autobus (C.N.A.), l'entreprise la plus importante en Haute-Normandie, qui parcourait 6 907 000 Km en 1973, n'en faisait plus que 5 623 000 en 1977, soit une diminution de 16 %.

Cette baisse de la fréquence est très préjudiciable à l'image de marque des transports collectifs interurbains et amène une nouvelle désaffection du public.

2) Vitesse des services réguliers

La vitesse des transports collectifs routiers est généralement très faible (environ 30 Km/h). Cela est dû aux arrêts très fréquents mais aussi, souvent, aux difficultés qu'ont les autobus à sortir des grandes villes (à cause des embouteillages). Cela rend les temps de trajet longs et souvent pénibles.

Cela explique, en partie, que les transports collectifs routiers ne puissent, actuellement, pas concurrencer la voiture individuelle.

3) Confort

Le confort est très mauvais dans les transports scolaires et dans les transports d'ouvriers. Il reste assez moyen pour les services réguliers. Les entreprises ont en effet de grosses difficultés pour renouveler leur parc. Les autocars de la C.N.A. ont par exemple un âge moyen de 9 ans $1/2$.

d) Aspects financiers des lignes de service régulier

Il a déjà été mentionné que les transporteurs éprouvaient des difficultés à réaliser l'équilibre financier sur un certain nombre de lignes régulières.

Ces lignes, pour la plus grande partie, traversent et irriguent un milieu rural peu dense, souvent en stagnation démographique. Dans ces zones, les transports collectifs ne sont pas compétitifs avec l'automobile.

Néanmoins, lorsque l'équilibre financier est atteint, il résulte d'une fréquentation assez importante sur les tronçons extrêmes de la ligne (à la ville de départ et celle d'arrivée), c'est-à-dire sur les tronçons suburbains.

L'exemple (parmi d'autres) de la ligne LE HAVRE - FECAMP est significatif. Dans le sens LE HAVRE - FECAMP, on enregistre au départ des trois premières communes, plus de 50 % des montées de la ligne. Le nombre des montées sur les trois dernières communes est également très important. Ainsi, plus de 90 % des montées observées le sont sur les points d'origines et les points destination.

4) ARTICULATION RAIL-ROUTE

Il faut souligner le caractère dissuasif que peut avoir auprès de la clientèle des transports collectifs, une mauvaise articulation entre les réseaux et les modes de transport de voyageurs. En effet, l'absence d'une coordination efficace entre les transports ferroviaires régionaux, les transports collectifs routiers interurbains et les transports collectifs urbains rend souvent la partie terminale des trajets, pénible pour l'utilisateur. Plusieurs facteurs déterminent les modalités de l'articulation route-fer, que ce soit à l'origine ou à la destination d'un déplacement. La qualité de cette articulation influe sur l'attractivité que peut exercer le moyen de transport collectif.

. La distance de la Gare S.N.C.F. à la Gare Routière

Cette distance peut jouer un rôle très dissuasif. C'est le cas de ROUEN qui offre entre la Gare S.N.C.F. et la Gare Routière une distance de l'ordre du kilomètre. Cela impose la marche à pied, (ce qui peut être agréable lorsque l'utilisateur a le temps et lorsqu'il fait beau !) ou le choix d'un taxi ou d'un autobus urbain. Pour ce dernier, se pose un problème d'information de l'utilisateur qui doit connaître le numéro du bus et l'arrêt le plus proche.

. La rupture de charge S.N.C.F. - Autocar

Nous avons vu au cours des analyses précédentes, que l'une des insuffisances les plus ressenties est la mauvaise coordination des horaires S.N.C.F. et ceux des Transports Collectifs routiers.

Les transporteurs privés reprochent à la S.N.C.F. une mauvaise adaptation de leurs horaires aux services interurbains d'autocars, et leurs changements trop fréquents.

Les temps d'attente des correspondances sont toujours mal ressentis, surtout lorsque les conditions de cette attente sont pénibles (Abri, sièges, etc...).

. Le manque d'information dans les gares S.N.C.F.

Les horaires des cars de lignes interurbaines ne sont généralement pas disponibles à la gare S.N.C.F. Ils le sont seulement pour les services de cars S.N.C.F.

Le manque d'information à la sortie des gares (plan de la ville et du réseau de transports urbains, renseignements sur les horaires et les correspondances des services de cars privés, location de voiture, etc...) est un handicap général dans toutes les gares.

. Rabatement courte distance

Sur les liaisons de rabatement des zones proches des villes vers les gares de celles-ci, le temps perdu et les conditions d'attente d'une correspondance avec le train sont tels qu'ils favorisent l'usage du véhicule particulier. On constate généralement une sous-utilisation des transports collectifs routiers pour ce type de déplacement.

L'amélioration de la fréquentation du train ou de l'autocar, la réussite d'opérations de renforcement des services routiers ou ferroviaires passent par une bonne accessibilité des gares (ferroviaires et routières) par les transports collectifs à partir des zones suburbaines.

Sur le plan technique, cela suppose :

- 1 - Des liaisons urbaines à haute fréquence, en heure de pointe capables de relier les gares routières et ferroviaires avec les principales zones d'emploi de commerce et de service.
- 2 - Une adaptation des ruptures de charge susceptible de réduire la distance de marche à pied entre le train et l'autocar (rabatement sur les gares).
- 3 - Une information complète des usagers sur les différents types de services (routiers et ferroviaires) dans les gares S.N.C.F. et les gares routières.

- 4 - Des possibilités de stationnement pour les différents modes de rabattement sur les gares, en particulier les deux roues et les automobiles.

Il s'agit en définitive de donner aux habitants de la Haute-Normandie une image globale de leurs transports collectifs. Les réorganisations ou les améliorations qui seront proposées seront d'autant plus crédibles qu'elles n'apparaîtront pas simplement comme des actions ponctuelles concernant une liaison donnée mais comme un projet d'ensemble.

La recherche d'une meilleure articulation rail-route et plus généralement d'une meilleure coordination des différents niveaux du transport régional (urbain - suburbain, régional, interrégional) est indispensable pour réhabiliter les transports collectifs régionaux et pour modifier d'une façon durable les comportements de l'utilisateur Haut-Normand.

5) LES AUTRES TRANSPORTS

a) Transport Transmanche

Le service TRANSMANCHE (Passagers, RO-RO, frêts divers par DIEPPE et LE HAVRE constitue une activité transport non négligeable pour la Région Haute-Normandie et principalement pour DIEPPE qui peut voir dans ces échanges un moyen de réactivation de ces activités portuaires.

Evolution du trafic Transmanche

En matière de transport de voyageurs, le service TRANSMANCHE a enregistré entre 1975 et 1977 une légère baisse de trafic, mais la tendance a été inversée en 1978 :

<u>1975</u>	:	Total des entrées	:	304 446
		Total des sorties	:	300 822
<u>1976</u>	:	Total des entrées	:	290 144
		Total des sorties	:	283 200
<u>1977</u>	:	Total des entrées	:	280 140
		Total des sorties	:	279 500
<u>1978</u>	:	Total des entrées	:	312 500
		Total des sorties	:	308 400

Accès ferroviaire

Il faut préciser que ce trafic voyageurs est largement conditionné par les possibilités d'accès ferroviaire à DIEPPE, et d'une manière générale par la politique de la S.N.C.F., en matière de desserte ferroviaire de DIEPPE.

Le service de voiture Corail connaît déjà un succès important sur la ligne PARIS - ROUEN - LE HAVRE.

La S.N.C.F. a étendu ce service sur la ligne ROUEN-DIEPPE en mai 1978.

Dans cette perspective et afin d'améliorer la circulation sur les quais maritimes, la S.N.C.F., en liaison avec le Port de DIEPPE a procédé à des aménagements des voies existantes sur les quais (dépose d'une des voies de circulation, installation d'équipements divers).

Le montage financier de cette opération comportait une participation de la S.N.C.F. (50 %) et de la C.C.I. de DIEPPE, l'E.P.R. et le département (50 %).

Une telle opération permettra d'améliorer très avantageusement l'accès direct des trains et favorisera certainement l'accroissement du trafic voyageurs TRANSMANCHE, néanmoins il faut bien voir que c'est principalement sur la ligne PARIS-DIEPPE direct qu'il conviendrait de mener une politique rigoureuse d'amélioration de la qualité de service.

b) Les Transports aériens

Il existe actuellement un seul aérodrome dans la région qui effectue des vols réguliers : LE HAVRE OCTEVILLE.

Depuis le 1er avril, un avion de 18 places assure deux allers-retours vers PARIS ORLY et un aller-retour vers LONDRES par jour ouvrable.

LE HAVRE accepte élargement des vols charters à moyenne distance.

A ROUEN la longueur de la piste empêche la gestion rationnelle d'une ligne régulière (les avions ne peuvent décoller à pleine charge, les conditions atmosphériques empêchent fréquemment tout décollage ou atterrissage).

LES UNITES URBAINES

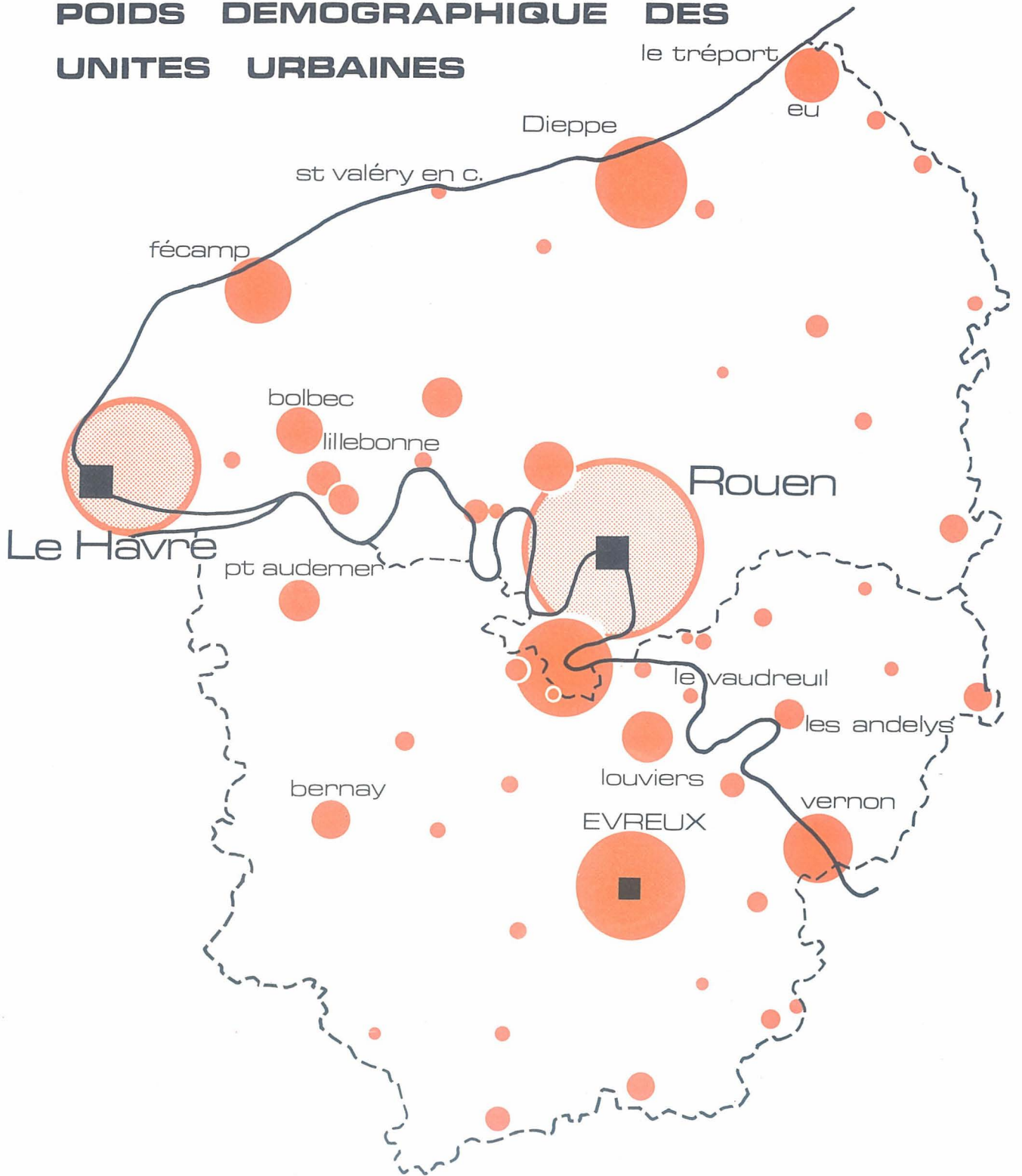
III

LES UNITES URBAINES

- 1 - LE GRAND ROUEN
 - a) Démographie
 - b) Economie et socio-économie
 - c) Transport-Aménagement
- 2 - LOUVIERS - LE VAUDREUIL
- 3 - LE HAVRE et l'ESTUAIRE
- 4 - BOLBEC-LILLEBONNE - LA VALLEE DU COMMERCE
- 5 - PONT-AUDEMER
- 6 - FECAMP
- 7 - SAINT-VALERY-en-CAUX
- 8 - DIEPPE
- 9 - EU - LE TREPORT
- 10 - EVREUX
- 11 - BERNAY
- 12 - VERNON
- 13 - LES ANDELYS

REGION DE HAUTE NORMANDIE

POIDS DEMOGRAPHIQUE DES UNITES URBAINES



2426 5 121 11 674 20 843 45 038 265 000 et +



LE GRAND ROUEN

a) Démographie

Le Grand ROUEN constitue autour de ROUEN-ELBEUF une aire de peuplement de 650 000 habitants. Le taux annuel de croissance s'établit sur l'ensemble du Grand ROUEN à plus de 1 % par an mais ce sont surtout les communes périphériques qui ont le plus fort taux de croissance :

- Agglomération de ROUEN	:	+ 0,8 % par an
- " d'ELBEUF	:	+ 1,2 % par an
- " de LOUVIERS	:	+ 2,8 % par an
- " de BARENTIN	:	+ 1,3 % par an

Dans les zones rurales, le développement est surtout sensible à proximité de ROUEN.

Pour le proche avenir, le solde démographique annuel prévisible sur l'ensemble du Grand ROUEN est évalué de 3 à 4 000 personnes.

b) Economie et socio-économie

Si la conjoncture actuelle a profondément changé les données de l'emploi, il faut toutefois noter qu'entre 1968 et 1975 on a observé une augmentation globale du nombre d'emplois légèrement supérieure à l'augmentation de la population.

Cette augmentation a surtout été sensible sur les plateaux Nord (MONT-ST-AIGNAN et BOIS-GUILLAUME).

On enregistre par ailleurs des réductions d'effectifs dans les grandes entreprises industrielles (vallée du Cailly, régression du textile au Houlme et à Malaunay et dans le secteur Nord-Est à DARNETAL)

compensées par la création de quelques zones industrielles (MAROMME - LA MAINE). En ce qui concerne ROUEN, les transferts d'entreprises (vers Plateaux et rive Sud) ont des effets contrebalancés par le développement du tertiaire lié à la fonction régionale de ROUEN.

En tenant compte des limites inhérentes aux analyses socio-économiques existantes, il est cependant possible de faire quelques commentaires zone par zone qui devraient éclairer l'appréhension des problèmes de transport et d'aménagement.

- L'agglomération Rouennaise

L'augmentation du nombre d'emplois s'établit à environ 8 % sur la période 1968-1975. Ce taux est supérieur à celui de la population (5,4 %), mais il faut prendre en compte l'élargissement de l'aire d'attraction de ROUEN (avec une forte poussée démographique dans les cantons périphériques).

Cette augmentation est particulièrement forte sur les plateaux Nord (zones d'activités tertiaires de MONT-ST-AIGNAN et BOIS-GUILLAUME) et Est (transfert du siège du groupe Ancienne Mutuelle à BELBEUF).

- L'agglomération d'ELBEUF

Le taux d'accroissement des emplois s'établit à plus de 9 %. Néanmoins ce chiffre ne doit pas faire illusion. Il est presque uniquement dû au développement des usines RENAULT de CLEON (+ 3 500 emplois), ce qui masque la régression importante que subit ELBEUF (- 2 000 emplois sur la rive gauche).

Ceci signifie que ce secteur est en grave difficulté et que, si le développement de RENAULT résoud à peu près les problèmes quantitatifs, il crée en revanche de graves déséquilibres qualitatifs.

- la vallée de l'Austreberthe :

Le développement de ce secteur BARENTIN - DUCLAIR - LE TRAIT est quasiment nul, alors que la croissance de la population y est assez forte (+ 7,6).

Ceci signifie une dépendance accrue de ce secteur par rapport à l'agglomération Rouennaise.

- le secteur LOUVIERS - LE VAUDREUIL :

La croissance de l'emploi y est du même ordre que celle de la population.

LOUVIERS - LE VAUDREUIL est donc, tout autant qu'en 1968, un pôle relativement autonome, mais la croissance de la ville nouvelle devrait progressivement conduire à une intensification des échanges avec l'agglomération rouennaise.

- la vallée de l'ANDELLE :

Une certaine autonomie peut, là aussi, être notée.

c) Transport-Aménagement

L'aire du Grand Rouen, par sa taille et par sa géographie, peut justifier la mise en oeuvre d'une politique globale de transport relativement ambitieuse. Plusieurs constats y incitent :

- le réseau d'infrastructures routières et autoroutières est incomplet et insuffisant pour assurer, à terme, et dans certains cas aujourd'hui même, la demande de déplacements. En outre, le trafic de transit de marchandises contribue sensiblement à la congestion.

- le réseau ferroviaire est important mais sous-exploité tant au plan des infrastructures qu'au plan des fréquences des dessertes de banlieue et grande banlieue. Les gares sont souvent mal implantées par rapport aux urbanisations. Elles sont, de plus, vétustes et peu fonctionnelles.

- la cohérence entre les divers modes de transport est insuffisante : absence quasi-générale de rabattement en transport collectif sur les gares S.N.C.F. ; dissociation de la gare S.N.C.F. à ROUEN et de la gare routière ; distortions géographiques importantes au niveau des fréquences, incompatibilité d'horaires pour les correspondances.

- la qualité actuelle des services n'est pas très élevée (fréquences faibles en milieu péri-urbain ou suburbain, tarifs élevés, faibles possibilités de parking aux gares).

En outre, des blocages commencent à se profiler au niveau du fonctionnement même de l'agglomération et des transports :

- saturation des voies d'accès et de pénétration de ROUEN

- difficultés accrues pour les transports routiers à maintenir des lignes dans les zones peu denses.

Les études entreprises à ce jour ont fait apparaître la possibilité de proposer des mesures opérationnelles s'intégrant dans un plan cohérent :

- la création d'un véritable service banlieue au niveau du Grand ROUEN avec réouverture au trafic voyageurs de la ligne ferrée ROUEN ST-SEVER - ELBEUF.

- la restructuration des lignes de cars hors limites urbaines de manière à leur faire desservir au mieux les gares S.N.C.F. (il en va de même pour la T.C.A.R. dans les limites urbaines).

- la mise en place d'une liaison rapide de surface en site protégé entre la gare S.N.C.F. rive droite et la gare ROUEN ST-SEVER via la gare routière.

- la création de pénétrantes au pourtour du centre pour les transports en commun.

- une harmonisation tarifaire et une amélioration des fréquences.

L'aménagement des transports du GRAND ROUEN doit être un des éléments importants de l'étude du Schéma Régional des Transports Collectifs.

LOUVIERS - LE VAUDREUIL

Bien que faisant partie du Grand ROUEN, le secteur nous semble important à étudier de façon indépendante.

a) Démographie

Nous limiterons le secteur de LOUVIERS-LE VAUDREUIL au périmètre du S.D.A.U. Il comprenait 41 800 habitants en 1968 et 47 000 en 1975, soit une augmentation annuelle de 1,7 %. C'est la ville de LOUVIERS qui s'est développée le plus rapidement puisqu'elle est passée de 16 400 habitants à 19 800. L'accroissement démographique à venir dépendra essentiellement du développement de la Ville Nouvelle du VAUDREUIL. Actuellement la première tranche du germe de ville est terminée, mais un certain nombre de logements sont très difficilement commercialisés. Il est dans ces conditions, impossible de prévoir la population de la ville nouvelle dans les prochaines années.

b) Economie et socio-économie

La situation économique du secteur est satisfaisante. La crise de l'industrie textile (implantée de longue date à LOUVIERS) a été compensée par les créations d'entreprises sur la zone industrielle d'INCARVILLE (qui est une zone de la ville nouvelle). Il faut d'ailleurs remarquer que les emplois pour la Ville Nouvelle du VAUDREUIL ayant été créés avant l'habitat, c'est LOUVIERS qui en a profité en priorité.

La structure socio-professionnelle a suivi ce dynamisme industriel. On compte en effet 53,7 % d'ouvriers, ce qui représente le plus fort taux régional.

c) Transport - Aménagement

LOUVIERS est fort bien placée, à l'intersection de l'auto-route A. 13 et de la R.N. 154 vers EVREUX. La voie rapide vers EVREUX accentuera encore le rôle de carrefour de ce secteur.

Par contre, le secteur est desservi de façon inégale en ce qui concerne les transports collectifs. L'ouverture récente de la gare du VAUDREUIL devrait être pour la Ville Nouvelle un nouvel argument pour lui permettre d'entrer dans la réalité. Par contre, LOUVIERS a une desserte très médiocre. Le transfert sur route de la voie ferrée LOUVIERS - ST-PIERRE-du-VAUVRAY a été très mal ressenti par les usagers et les transports routiers vers ROUEN sont dans l'ensemble lents et méconnus.

Or, LOUVIERS se trouvant dans une position économique forte, de bonnes relations avec ROUEN-EVREUX, ou même PARIS pour les voyages d'affaires ne pourraient que favoriser un nouveau développement. On constate en effet que figurant comme pôle du Grand ROUEN, LOUVIERS - LE VAUDREUIL a su garder une grande autonomie économique. Il sert donc de tampon entre l'agglomération Rouennaise et les zones rurales et devrait permettre une mise en relation de ROUEN et d'EVREUX.

Cependant, il faudra également évaluer les risques qui sont courus par ELBEUF, actuellement très touchée par la crise, de voir sa population migrer à la fois vers ROUEN et vers LOUVIERS.

LE HAVRE et L'ESTUAIRE

a) Démographie

Avec 260 000 habitants en 1975, LE HAVRE représente la deuxième agglomération de la région. La croissance démographique a connu un léger fléchissement puisque l'accroissement moyen annuel (sur le périmètre du S.D.A.U) est passé de 1,53 % entre 1962 et 1968 à 1,05 % entre 1968 et 1975.

b) Economie et socio-économie

L'économie du HAVRE repose sur sa vocation portuaire (2ème port français). C'est à partir du port qu'a pu se créer la zone industrielle et portuaire qui a fait du HAVRE une grande ville industrielle. Si la création d'emploi s'est ralentie (+ 2,35 % par an entre 1968 et 1973 au lieu de 3 % avant 1968), le secteur secondaire a continué de progresser plus rapidement que le secteur tertiaire, aggravant le déséquilibre existant dans l'agglomération. En 1975, il apparaît ainsi que plus de 40 % de la population est ouvrière et de plus la proportion d'ouvriers qualifiés par rapport à l'ensemble des ouvriers a diminué.

c) Transport - Aménagement

La situation géographique de l'agglomération du HAVRE est un élément important qui justifie en grande partie les échanges qu'elle peut avoir avec l'extérieur : c'est en effet un terminus, coupé du Sud par l'Estuaire de la Seine et acculé à la mer. La situation du HAVRE peut être comparée à celle d'une presqu'île. La proximité de PARIS et la présence de la Seine l'ont naturellement amené à être le "port de PARIS". Ces conditions ont imposé la direction des échanges du HAVRE avec l'extérieur d'où l'importance de la ligne ferrée vers PARIS, la liaison autoroutière vers la capitale à partir du Pont de TANCARVILLE et l'importance de la R.N. 13 Bis vers ROUEN.

Par contre, l'urbanisation n'a pas suivi cet axe. Alors que les industries se sont installées, de façon volontariste dans la vallée de la Seine, l'habitat s'est surtout concentré sur les plateaux au Nord, en particulier, par l'intermédiaire de grands ensembles. La tendance actuelle est toujours à l'urbanisation vers le Nord mais en maisons individuelles (en particulier en direction de MONTIVILLIERS et de la Vallée de la Lézarde)

On peut donc constater que l'habitat s'est développé loin des infrastructures lourdes de transport (LE HAVRE - PARIS).

L'existence d'une ligne ferrée du HAVRE vers MONTIVILLIERS et ROLLEVILLE aurait pu permettre une densification du secteur. Or, il s'est installé une zone pavillonnaire qui n'est pas susceptible de justifier une ligne à forte fréquence du type "ligne de banlieue".

Ce décalage entre l'urbanisation et les infrastructures de transport a entravé le développement des transports publics et provoque un accroissement considérable des transports collectifs privés (transports d'employeurs).

Si on considère l'aire d'influence du HAVRE (en particulier pour les déplacements domicile-travail) on constate qu'elle s'étend jusqu'à BOLBEC-LILLEBONNE à l'Ouest et jusqu'à FECAMP au Nord. L'influence est très faible sur les communes situées au Sud de la Seine. Cette situation peut être bouleversée avec la réalisation d'un deuxième franchissement sur la Seine (Pont d'HONFLEUR) ou celle d'une grande zone industrielle à HONFLEUR. La zone de l'Estuaire pourrait alors être homogène, mais est-ce souhaitable ?

BOLBEC-LILLEBONNE - LA VALLEE DU COMMERCE

La zone est définie comme l'ensemble formé par les deux cantons de BOLBEC et de LILLEBONNE.

a) Démographie

La population de la Vallée du Commerce a progressé entre les deux derniers recensements. Cette progression a été plus forte dans le canton de LILLEBONNE dont la population est passée de 21 500 habitants à 25 350 en 1975, soit une croissance annuelle de 2,38 %, alors que celle du canton de BOLBEC n'a progressé que de 0,44 % (21 240 h en 1968, 21 970 en 1975).

Cependant, dans le canton de BOLBEC, le taux de croissance a augmenté par rapport à celui enregistré entre 1962 et 1968 (0,33 %) et le phénomène a été inversé dans celui de LILLEBONNE (2,54 %).

b) Economie et socio-économie

L'économie de la Vallée du Commerce est dominée par la zone industrielle de PORT-JEROME qui représente l'atout majeur de la zone et où l'industrie pétrochimique est particulièrement importante. Dans la zone l'industrie représentait en 1971 8 500 emplois sur 17 000 emplois recensés.

L'analyse de la répartition des emplois montre que les trois communes les plus importantes (BOLBEC, LILLEBONNE et NOTRE-DAME-de-GRAVENCHON) ont une distribution des secteurs d'activités (primaire, secondaire, tertiaire) à peu près équivalente. Cependant, les ouvriers sont plus nombreux dans le canton de LILLEBONNE (57,7 %) que dans celui de BOLBEC. Dans les deux cantons les employés représentent plus de 11 %.

c) Transport - Aménagement

La Vallée du Commerce est actuellement bien desservie par le réseau routier, la R.N. 13 bis passe par BOLBEC et la relie à ROUEN et au HAVRE, le Pont de TANCARVILLE permet un accès facile au sud de la Seine et la R.N. 29 assure les relations vers le Nord.

Par contre, la desserte ferrée est beaucoup moins bonne ; en effet, la ligne PARIS - ROUEN - LE HAVRE passe au Nord de BOLBEC, l'arrêt se situant à BREAUDE, et BOLBEC étant desservi par un autocar S.N.C.F., 2 fois par jour, à partir de BREAUDE.

Cependant, les transporteurs routiers de voyageurs assurent une bonne desserte à l'intérieur de la Vallée du Commerce (au niveau de la fréquence ; les temps de trajet vers ROUEN et LE HAVRE sont par contre longs (environ 2 heures vers ROUEN, entre 45 mn et 1 heure vers LE HAVRE).

La Vallée du Commerce est très liée au HAVRE (on note plus de 2 000 déplacements journaliers avec LE HAVRE dans les deux sens). On peut ainsi considérer PORT-JEROME comme la continuation de la zone industrialo-portuaire.

Il est important que la Vallée conserve et améliore la solidarité entre les deux cantons afin de garder une certaine autonomie par rapport au HAVRE. Les objectifs du S.D.A.U. - rééquilibrage de l'emploi en faveur du Nord de la Vallée, amélioration des équipements, contrôle de l'urbanisation - restent à cet égard pleinement justifiés. Celui-ci prévoyait d'ailleurs la possibilité de rétablir un transport collectif en site propre. Cet objectif paraît optimiste. Par contre, une amélioration de la desserte vers ROUEN semble souhaitable pour contrebalancer le poids du HAVRE.

PONT-AUDEMER

a) Démographie

Si l'on prend comme cadre le périmètre du S.D.A.U. de la Basse-Risle, (Cantons de BEUZEVILLE, MONTFORT,QUILLEBEUF, et PONT-AUDEMER), on constate que la population a crû faiblement entre 1968 et 1975 (0,5 %) et que cette croissance est surtout à mettre à l'actif du canton du PONT-AUDEMER. Cependant, elle est supérieure à celle qui avait existé entre 1962 et 1968 (0,2 %).

b) Economie et socio-économie

La situation économique de PONT-AUDEMER est assez délicate. Les industries existantes sont en effet implantées depuis longtemps et ce sont des secteurs qui sont en difficulté. Il se pose donc un problème de reconversion. De plus, les implantations nouvelles sont trop limitées (700 emplois seulement créés depuis 1950). C'est ainsi que la vaste zone industrielle n'est que très peu remplie. PONT-AUDEMER reste cependant un centre tertiaire qui étend son influence assez loin sur le milieu rural.

La forte proportion d'ouvriers (44 %) par rapport aux emplois existants est due au fait qu'un bon nombre vont travailler chaque jour à ROUEN au HAVRE ou dans la Vallée du Commerce.

c) Transport - Aménagement

Le manque de communication est souvent la raison invoquée par les investisseurs pour ne pas s'implanter dans ce secteur. Pourtant, PONT-AUDEMER bénéficie de l'autoroute PARIS - CAEN et du Pont de TANCARVILLE pour le relier à la rive Nord. Le deuxième franchissement de la Seine pourrait permettre l'intégration de PONT-AUDEMER dans la zone d'influence du HAVRE. Il est difficile encore actuellement d'appréhender quels bénéfices ou quels déséquilibres (en particulier pour l'habitat) pourraient en résulter pour PONT-AUDEMER.

Actuellement, PONT-AUDEMER est très mal desservi par les transports collectifs publics. La ligne de chemin de fer vers EVREUX est fermée au trafic voyageurs et la desserte est assurée par 2 allers-retours par jour en autocar S.N.C.F.

L'examen des relations de PONT-AUDEMER avec l'extérieur permet de mettre en évidence une certaine prédominance de l'agglomération Rouennaise sur celle du HAVRE. L'appartenance de PONT-AUDEMER à la zone de l'estuaire pourrait cependant devenir une réalité économique si le Pont d'HONFLEUR (2ème franchissement) et la grande zone industrielle d'HONFLEUR se réalisaient. Mais, simultanément, PONT-AUDEMER risque de ne pas avoir beaucoup de nouvelles implantations industrielles (on lui préférera HONFLEUR LE HAVRE ou PORT-JEROME) son rôle se limitant en une zone d'habitat ; ses habitants devront aller travailler dans les zones industrielles voisines. Cela reste, bien sûr, une hypothèse mais il serait de toute façon souhaitable que PONT-AUDEMER consolide son industrialisation afin de constituer un pôle assez solide face au HAVRE et à ROUEN. Ses relations devraient alors se renforcer avec les zones voisines situées sur la rive sud, la ville étant à l'intersection des axes ROUEN - HONFLEUR et des débouchés du PONT de TANCARVILLE. Cette option s'accorde d'ailleurs tout à fait avec la politique régionale des centres secondaires.

FECAMP

a) Démographie

L'unité urbaine comprenant FECAMP et SAINT-LEONARD comptait plus de 23 000 habitants au recensement de 1975. La population a continué de s'accroître entre 1968 et 1975 (+ 0,4 % par an) mais on constate que le solde migratoire est devenu négatif, ce qui prouve la faiblesse des capacités d'attraction et de fixation de la population par la ville.

b) Economie et socio-économie

La Ville de FECAMP est actuellement en pleine crise économique. Celle-ci est due principalement aux problèmes que rencontre la pêche et en particulier la grande pêche. L'industrie y est assez faible, et constituée essentiellement d'unités de production de petite taille dans l'industrie mécanique de précision, les constructions navales, la chimie, la polygraphie. Le déficit en emplois est important ; à peu près 1/5 de la population active va travailler hors du Fécampoïis. Le secteur tertiaire est lui aussi peu développé, ce qui empêche FECAMP d'avoir une zone d'influence étendue.

c) Transport-Aménagement

Les infrastructures routières vers FECAMP existent mais elles sont de qualité moyenne (route du littoral vers le Nord et vers LE HAVRE, C.D 926 vers ROUEN). De plus, les accès ferrés (direct vers LE HAVRE, et rejoignant LE HAVRE ROUEN à BREAUITE) ont été fermés au trafic voyageurs.

Six allers-retours desservent la ligne FECAMP - BREAUITE par autocars S.N.C.F. et permettent donc un rabattement sur la ligne LE HAVRE - ROUEN. D'autre part, si des autocars desservent la ligne LE HAVRE - FECAMP, ou FECAMP - NOTRE-DAME-de-GRAVENCHON, les temps de trajets sont dissuasifs pour faire la parcours de bout en bout.

Les autres relations, et en particulier vers DIEPPE sont inexistantes puisqu'il est impossible de faire l'aller-retour FECAMP - DIEPPE (ou DIEPPE-FECAMP) dans la journée.

L'accessibilité de FECAMP à partir des autres pôles régionaux est donc mauvaise.

Les problèmes qui se posent pour FECAMP sont parmi les plus préoccupants de la région. Le choix que fera FECAMP pour son avenir propre déterminera les choix qui pourraient être faits pour les transports :

- soit la ville choisira une profonde dépendance par rapport au HAVRE, c'est-à-dire que plutôt que d'avoir une dynamique propre, elle cherchera à bénéficier des emplois existants au HAVRE.

Alors, la politique de transports consistera essentiellement en une amélioration des liaisons avec LE HAVRE (lignes express par autocar, et même éventuellement réouverture des voies ferrées ou de l'une d'elles).

- soit FECAMP cherchera à affirmer sa propre personnalité par la création d'emplois industriels, par l'apport du tourisme etc... C'est une voie qui paraît actuellement difficile. Elle serait cependant favorisée par une meilleure accessibilité à partir de ROUEN (et par la remise en service de FECAMP - BREAUVE).

SAINT-VALÉRY-en-CAUX

a) Démographie

La population du Caux Maritime a diminué depuis 1968 d'environ 3,5 %. Elle s'élève pour l'ensemble des 14 communes concernées à 28 400 habitants. Seuls 3 centres (ST-VALÉRY, CANY, DOUDEVILLE) totalisent chacun plus de 2 000 habitants.

b) Economie et socio-économie

Les activités du Caux Maritime sont essentiellement rurales avec une certaine animation estivale l'été le long du littoral (ST-VALÉRY - VEULETTES) associée à l'implantation de résidences secondaires. Toutefois, les circuits de ramassage d'entreprises drainent chaque jour plus d'un millier d'actifs vers la Basse Vallée de la Seine et vers LE HAVRE. On observe le long du littoral proprement dit un pourcentage élevé de personnes âgées.

c) Transport-Aménagement

Bien que disposant de peu d'infrastructures routières orientées Est-Ouest (sauf la route du littoral) le Caux Maritime est cependant correctement irrigué en routes. Les difficultés résultent des limites de capacité d'accès et de stationnement des plages et l'étroitesse des traversées des bourgs.

Par ailleurs, le Caux Maritime dispose d'une liaison ferrée vers ROUEN (trois services quotidiens ROUEN - ST-VALÉRY-en-CAUX) qui le traverse du Nord au Sud. Cette voie ferrée est peu utilisée (200 personnes par jour en moyenne).

Une expérience de transport collectif a été lancée en 1978 dans les zones rurales peu denses du Caux Maritime ; il s'agissait d'ouvrir et de renforcer à titre temporaire les lignes de ramassage scolaire au public et de créer à partir des points de regroupement scolaire quelques services réguliers d'autocars ou de taxis collectifs complémentaires.

L'expérience mérite d'être améliorée et d'être correctement observée de façon à servir de référence pour d'autres secteurs ruraux.

DIEPPE

a) Démographie

L'unité urbaine de DIEPPE comptait 45 000 habitants en 1975. L'augmentation de la démographie a été assez faible (0,2 % par an) ; cela est dû essentiellement à un solde migratoire négatif (- 2 119 entre 1968 et 1975).

b) Economie et socio-économie

L'économie du Dieppois est déterminée par son activité portuaire. Il a en effet été prouvé que 25 à 30 % des actifs avaient un emploi qui dépendait directement ou indirectement du port. Les principales activités portuaires étaient, jusqu'à maintenant, la pêche, les lignes transmanche et le trafic bananier. Actuellement, la crise de la pêche et la conteneurisation des bananes (bateaux porte-container trop grands pour le port de DIEPPE) mettent en danger l'économie dieppoise, ceci malgré l'industrialisation de la ville durant les vingt dernières années.

La population de DIEPPE est de niveau social relativement modeste (ouvriers ou employés). Des suppressions d'emplois risquent de provoquer de fortes migrations de travail et d'avoir, si des mesures appropriées ne sont pas prises, des effets en série, graves tant du point de vue social qu'économique.

c) Transport-Aménagement

DIEPPE est mieux desservie que les autres villes du Littoral. Elle bénéficie de la R.N. 27 qui la relie à ROUEN et qui doit être améliorée de façon ponctuelle. Deux voies ferrées aboutissent à DIEPPE : une qui rejoint directement PARIS par GISORS et une autre qui aboutit à ROUEN et rejoint la ligne PARIS - ROUEN - LE HAVRE. Le trajet ROUEN - DIEPPE peut donc être effectué en 40 minutes, mais il n'existe que deux allers-retours par rapide ou

express vers ROUEN. Par contre, les liaisons routières avec le Littoral sont assez limitées. Les caractéristiques du C.D. 925 sont insuffisantes dans les traversées d'agglomérations, et les transports collectifs ne sont assurés que sur quelques lignes par les transporteurs routiers : c'est ainsi qu'il n'y a qu'un aller-retour vers FECAMP, et 4 allers-retours (en plus d'1 heure) vers EU - LE TREPORT.

Le problème actuel de DIEPPE est de compenser le trafic que le port risque de perdre à brève échéance et qui va entraîner un nombre important de suppression d'emploi. De la force économique que pourra reconstituer DIEPPE, (en diversifiant les activités du port, en créant des emplois industriels, en développant le tourisme...) dépend son avenir de pôle de rééquilibrage régional et les liaisons avec l'extérieur.

La question se pose : faut-il améliorer l'accessibilité de DIEPPE à partir de PARIS ou de ROUEN afin de favoriser la création d'emplois ou d'étendre l'hinterland du port, au risque de favoriser dans un premier temps des migrations de travail qui risquent d'être définitives ?

Il semblerait souhaitable que dans un premier temps la zone d'influence de DIEPPE soit organisée autour de la ville, et que les transports contribuent à cette action.

EU - LE TREPORT - LA VALLEE DE LA BRESLE

a) Démographie

Le secteur de EU - LE TREPORT s'est accru dans la même proportion que la Région (6 % entre 1968 et 1975). Il apparaît donc comme un secteur assez dynamique. La population de l'agglomération regroupant EU, LE TREPORT et MERS en particulier, comptait 20 850 habitants en 1975.

b) Economie et socio-économie

Les activités portuaires jouent un rôle moins important que dans les autres ports du Littoral. L'industrie s'est installée de façon indépendante du port (verrerie, électronique...). Le port au contraire reste avant tout un port céréalier, débouché de la Picardie. Mais le mauvais état de ses infrastructures et ses capacités d'accueil trop limitées (largeur de la passe) ne sont pas sans poser de graves difficultés.

La structure industrielle d'EU - LE TREPORT a entraîné une forte proportion d'ouvriers dans le canton d'EU. Mais il faut noter qu'il en est de même pour le canton de BLANGY-sur-BRESLE, phénomène qui peut s'expliquer par le fait qu'un certain nombre d'ouvriers travaillant dans la Somme (LE VIMEU) habitent dans la Vallée de la Bresle.

c) Transport-Aménagement

EU - LE TREPORT est très isolé de la région. Aucune grande infrastructure routière n'atteint l'agglomération (pas de routes nationales). En particulier, elle est très mal reliée à la capitale régionale ROUEN. Cependant, LE TREPORT est le terminus d'une ligne ferrée (PARIS - LE TREPORT) mais la durée de trajet est de plus de 2 heures. Les transports collectifs routiers sont plus tournés vers AMIENS et la Vallée de la BRESLE que vers le Sud ou vers le Littoral (4 allers-retours vers DIEPPE).

Le secteur d'EU - LE TREPORT est, en fait, entièrement tourné vers la Picardie dont il est le débouché portuaire. Le manque de liaison vers la Haute-Normandie résulte de la situation géographique et renforce le phénomène. C'est pourquoi il semble difficile que le problème d'EU - LE TREPORT soit uniquement traité par la Haute-Normandie. Il serait souhaitable qu'une coordination avec la PICARDIE ait lieu.

EVREUX

L'importance régionale d'EVREUX résulte de sa situation de chef-lieu du département de l'EURE.

a) Démographie

La population totale du périmètre du S.D.A.U. d'EVREUX est passée de 53 000 habitants en 1968 à 63 200 habitants en 1975, soit un accroissement annuel moyen de 2,7 %.

L'agglomération d'EVREUX possède donc un dynamisme démographique indéniable.

b) Economie et socio-économie

En tant que chef-lieu d'un département essentiellement rural, la vocation d'EVREUX était d'abord d'être un centre tertiaire. EVREUX est donc resté un centre administratif, mais son influence commerciale ne s'étend pas sur l'ensemble du département, ceci à cause de la concurrence de ROUEN et du HAVRE, mais aussi de DREUX et de LISIEUX hors de la région.

Dans la conjoncture actuelle, la situation de l'emploi dans le secteur secondaire peut être considérée comme satisfaisante. En effet, EVREUX a bénéficié des desserements de la région Parisienne et la diversification des activités qu'elle a réussie la met en position favorable par rapport à la conjoncture économique générale. C'est ainsi que plus de 6 000 emplois ont pu être créés sur les zones industrielles.

La population ébroïcienne se caractérise par :

- l'importance des employés (16 %)
- le fort taux d'inactifs (grande zone d'EVREUX)

c) Transport - Aménagement

Actuellement EVREUX est principalement relié à PARIS et à CAEN. Elle bénéficie en effet de l'axe ferré partant de PARIS vers CAEN et de la R.N. 13. Les relations vers le Nord (ROUEN) et vers le Sud (DREUX, CHARTRES) sont mauvaises. Les infrastructures routières vers ROUEN sont notoirement insuffisantes, et c'est pour cela que l'E.P.R. a impulsé le projet de liaison rapide entre LOUVIERS et EVREUX dont les travaux ont démarré en 1979. Les transports collectifs sont également très insuffisants sur cet axe ; en effet, la voie ferrée entre ST-PIERRE-du-VAUVRAY et EVREUX est fermée en totalité. Les transports en autocars à partir de ROUEN sont beaucoup trop lents pour être efficaces entre les deux villes, même si deux services express ont été créés sur cette ligne (durée du trajet 1 h 05).

La situation économique d'EVREUX est assez forte maintenant pour que de bonnes relations avec ROUEN ne provoquent pas d'importantes migrations alternantes d'EVREUX vers ROUEN. Elles ne pourraient qu'être profitables à l'économie des deux villes. Elles auraient également pour mérite de consolider la solidarité régionale.

Un premier pas a été effectué dans ce sens grâce à la décision de construire une nouvelle desserte routière ; il faut d'ores et déjà poser la question des transports collectifs entre ROUEN et EVREUX. Plusieurs solutions sont possibles, et en particulier : la desserte par autocar express sur la future voie rapide ou la remise en service du réseau ferré (dont le coût risquerait d'être important, mais qui, plus attractif, permettrait également de desservir LOUVIERS).

En outre, cette remise en service du réseau ferré vers EVREUX constituerait un axe de transport Sud-Nord, qui pourrait servir les transports de marchandises.

BERNAY

a) Démographie

La population du secteur de BERNAY a augmenté de 0,3 % par an entre 1968 et 1975, ce qui est assez faible. L'agglomération elle-même comprenait 11 600 habitants en 1975 contre 11 100 habitants en 1968, soit une augmentation un peu plus forte que sur la zone dans son ensemble (0,7 % par an).

b) Economie et socio-économie

Si le secteur de BERNAY est une zone agricole, l'agglomération elle-même est relativement industrialisée, sans qu'il y ait de branche prépondérante. Cependant, peu d'emplois ont été créés dans les dix dernières années.

Le tertiaire est assez développé mais il s'agit surtout de commerces et de services liés aux entreprises, les services liés à la population étant très faibles.

La structure socio-professionnelle de la population reflète celle de l'économie de BERNAY : proportion d'ouvriers et d'employés supérieure à la moyenne régionale.

c) Transport - Aménagement

BERNAY est relativement bien situé par rapport aux infrastructures de transports. La R.N. 138 qui relie ROUEN à ALENCON et au Sud-Ouest, passe par BERNAY ; la R.N. 13 passe à 10 km au Nord, et BERNAY bénéficie des lignes ferrées PARIS - CAEN - CHERBOURG et ROUEN - CAEN. Par contre, les liaisons par autocars sont inexistantes (liaisons uniquement vers L'AIGLE et EVREUX).

En fait, le secteur de BERNAY entretient assez peu de relations avec l'extérieur. Des migrations domicile-travail n'ont lieu qu'avec LISIEUX et EVREUX et dans une proportion faible. On peut affirmer que BERNAY vit de façon relativement autonome, son attraction se limitant à la zone rurale environnante.

On peut se demander comment cette autonomie résistera si EVREUX, LISIEUX, ou un autre pôle de la rive gauche se développe de façon importante.

En tant que pôle secondaire au milieu d'une zone rurale, il est important que BERNAY puisse se renforcer en équipements et en industries et que sa zone d'influence soit bien organisée autour de ce centre : un transport dans cette zone pourrait être organisé en conséquence.

VERNON

a) Démographie

L'unité urbaine de VERNON est passée de 23 650 habitants en 1968 à 28 280 en 1975. Avec un accroissement annuel moyen de 2,6 % par an, elle apparaît comme une des zones les plus dynamiques de la région.

b) Economie et socio-économie

VERNON est l'un des pôles industriels de la Vallée de la Seine. Les branches les plus importantes y sont les constructions navales et aéronautiques et l'industrie du cuir.

La structure socio-économique de la population découle de cette importance de l'industrie. On compte en effet une forte proportion d'ouvriers (48 %).

c) Transport - Aménagement

La situation géographique de VERNON conditionne en grande partie son développement. En effet, située dans la Vallée de la Seine, elle peut être considérée comme une limite entre la Haute-Normandie et la Région Parisienne. En tant que telle, elle bénéficie à la fois de bonnes dessertes vers PARIS et vers ROUEN. Cependant, ces relations avec le reste de l'EURE et en particulier EVREUX sont assez faibles.

Le problème qui se pose à VERNON est de conserver une certaine indépendance vis-à-vis de la Région Parisienne. On constate en effet que les actifs migrants les plus nombreux vont vers la Région Parisienne ou vers les YVELINES. Les relations avec ROUEN étant d'ores et déjà bonnes, VERNON aura peut-être à rechercher de nouvelles solidarités avec l'Est de l'EURE, en particulier avec LOUVIERS - LE VAUDREUIL et EVREUX.

LES ANDELYS

a) Démographie

La population de l'agglomération des ANDELYS est passée de 7 170 en 1968 à 8 400 en 1975, soit une augmentation de 2 %. Cette croissance assez nette est due à un solde migratoire positif comme dans l'ensemble de la partie amont de la Vallée de la Seine.

b) Economie et socio-économie

Elle est principalement dominée par l'industrie du verre (900 salariés approximativement). Il y a peu d'autres emplois industriels (600 environ) et le tertiaire n'est pas très développé. Une forte proportion d'ouvriers réside dans le canton des ANDELYS (plus de 52 %) mais une bonne partie va travailler vers VERNON ou l'ILE de FRANCE.

c) Transport - Aménagement

Située dans l'aire d'influence de VERNON, la ville des ANDELYS est très excentrée par rapport à la Haute-Normandie. Le phénomène est d'ailleurs accentué par le fait qu'elle est à l'écart des grandes infrastructures (entre l'autoroute A. 13 et la R.N. 14 ROUEN - PONTOISE, et à plus de 10 km de la voie ferrée PARIS - ROUEN - LE HAVRE). Les transports collectifs routiers sont assez peu développés (2 allers-retours par jour vers ROUEN et EVREUX et 3 vers VERNON.)

La zone des ANDELYS apparaît plus actuellement comme une zone d'habitat pour les travailleurs de VERNON et de la Région Parisienne, que comme une zone attractive au niveau des emplois.

Il pourrait être envisagé de meilleures liaisons vers ROUEN, EVREUX et LOUVIERS (aucun des trajets ne peut être effectué dans la demi-journée) ce qui éviterait peut être à la zone de devenir trop dépendante de la Région Parisienne, et à moyen terme, d'être absorbée par la grande banlieue.

CONCLUSION

CCNCLUSIONS

- 1 - BILAN SUR LA SITUATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS REGIONAUX
 - a) Services réguliers
 - b) Services spécialisés
 - c) Qualité de service apportée aux voyageurs
- 2 - BESOINS REGIONAUX EN TRANSPORTS COLLECTIFS
- 3 - VERS LE SCHEMA REGIONAL
 - a) Qu'est-ce qu'un Schéma Régional de Transports Collectifs ?
 - b) Structure d'élaboration et de décision
 - c) Propositions d'études pour le Schéma Régional de Transports Collectifs.

Les conclusions du Livre Blanc ne peuvent pas être que des affirmations. Elles mettent seulement l'accent sur un certain nombre d'insuffisances et d'inadaptations dans le système de transport existant. Mais les problèmes d'organisation d'un nouveau système de transport, lié à l'aménagement, seront posés sous forme de questions.

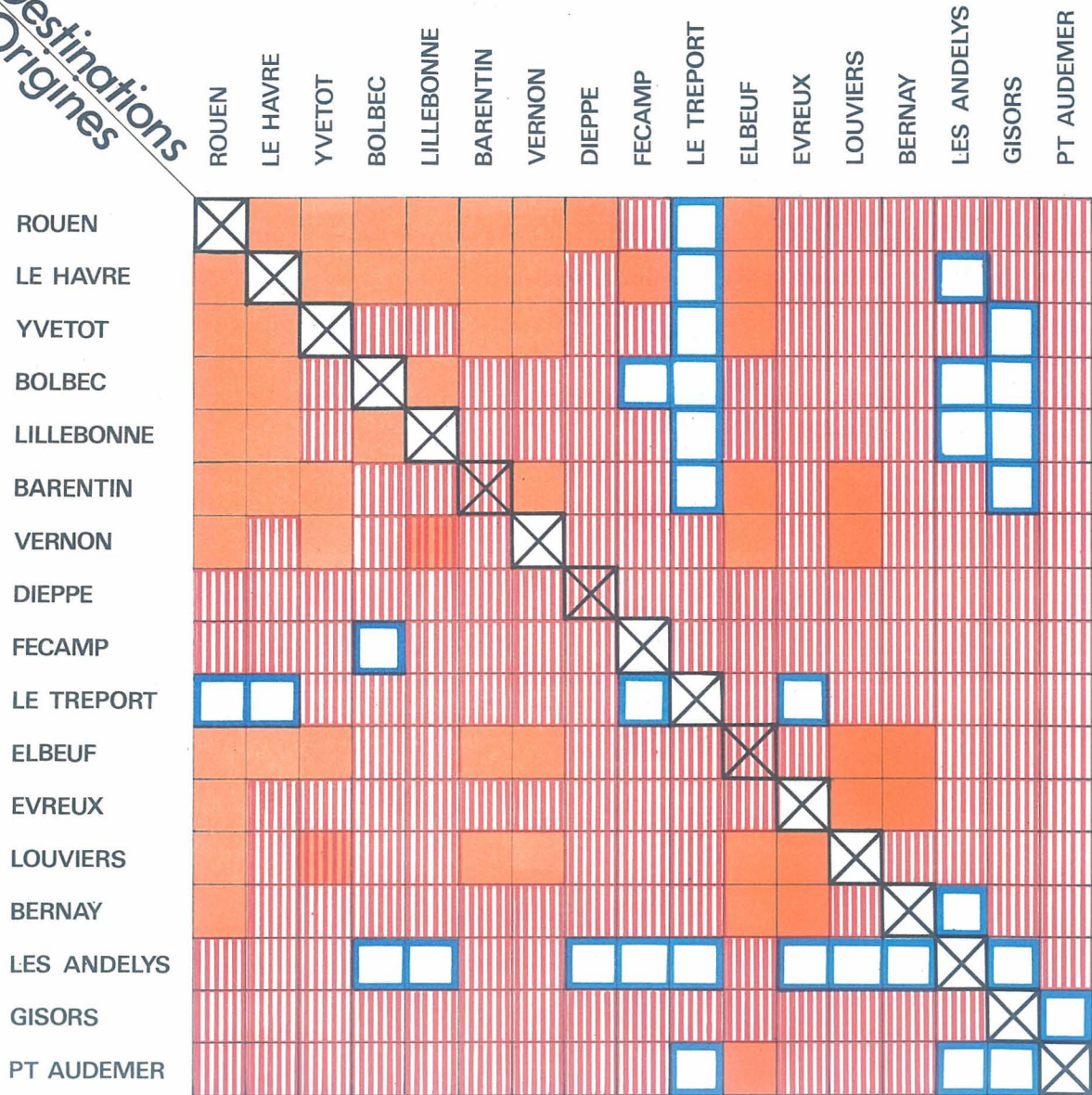
Il appartiendra en effet aux Assemblées Régionales de déterminer quel type de développement elles souhaitent pour la Région.

Un certain nombre d'études semblent cependant pouvoir être envisagées pour le Schéma Régional de Transports Collectifs. C'est ce qui sera examiné à la fin de ce document.

REGION DE HAUTE NORMANDIE

POSSIBILITE D'ALLER et RETOUR DANS LA JOURNEE des principales liaisons régionales

Destinations
Origines



- Possibilité A-R dans la 1/2 journée
- Possibilité A-R dans la journée
- Pas de poss. A-R dans la journée

I) BILAN SUR LA SITUATION DES TRANSPORTS

Sans prétendre dresser un bilan exhaustif de l'ensemble du système de transport, le présent chapitre se propose d'en faire apparaître les principales carences.

a) Les transports réguliers

1 - Couverture de l'espace régional par les transports réguliers

- . La majorité des lignes passent ou partent de ROUEN (route et fer)
- . Dans deux zones, les transports collectifs sont pratiquement inexistantes : l'Est de la SEINE-MARITIME et l'Ouest de l'EURE.

Faut-il conserver cette répartition centralisée ?

2 - L'offre de service

On peut la caractériser par la possibilité d'effectuer un aller-retour dans la demi-journée ou la journée entre les villes de la région, tous modes confondus : (tableau ci-contre)

- . Des villes sont isolées : LE TREPORT, LES ANDELYS, GISORS.
- . Rares sont les possibilités d'aller-retour dans la demi-journée qui n'ont pas pour origine ou pour destination ROUEN.
- . La Vallée de la Seine est bien desservie mais les relations avec les régions voisines de PICARDIE et de BASSE-NORMANDIE sont insuffisantes en fréquence, souvent longues, et non compétitives face au transport individuel.

3 - Problèmes propres à la S.N.C.F.

Une des insuffisances les plus pénalisantes pour les usagers est l'absence de relation ferroviaire entre ROUEN et EVREUX, fermée à tout trafic depuis de nombreuses années. Les services routiers qui assurent cette desserte, n'ont pas actuellement une qualité de service satisfaisante.

En ce qui concerne les services omnibus ferroviaires, les problèmes qu'ils posent sont parmi les plus aigus, compte tenu notamment du déficit croissant de leur exploitation.

Se pose en particulier la question de la compensation financière versée par l'Etat à la S.N.C.F., et par conséquent l'éventualité du remplacement des dessertes ferroviaires omnibus par des dessertes routières.

4 - Problèmes propres aux transports collectifs routiers

Le principal problème auquel se heurtent les transports collectifs routiers est d'ordre financier, aucune compensation autre que celle des transports scolaires, ne leur étant attribuée.

La région de HAUTE-NORMANDIE - comme l'ensemble des autres régions - hérite d'un système de transports conçu il y a une trentaine d'années. Depuis, la structure ne s'est guère transformée. Par contre, l'accroissement important de la motorisation, et la baisse démographique en milieu rural ont entraîné une chute énorme de la fréquentation des transports collectifs routiers. Face à ce phénomène, et compte tenu de l'absence de subventions spécifiques, les entreprises de transports n'ont pu répondre que par la fermeture de lignes ou par la diminution des fréquences.

La question essentielle qui se pose donc est de savoir s'il est possible de conserver la structure de l'offre actuelle (qui découle des temps où les transports collectifs routiers concernaient une large part des déplacements de personnes) ou s'il faut entamer une refonte radicale, tenant compte de la demande effective (par exemple abandon des lignes régulières en zone de faible demande pour les remplacer par des services à la demande, taxis collectifs, création de nouvelles lignes en fonction des développements de l'urbanisation et en zone suburbaine).

Enfin, doit-on laisser se détériorer l'image de marque de ces transports. C'est en effet souvent à juste titre que les usagers considèrent les autocars comme "le transport du pauvre" : les temps de trajets sont longs, les véhicules peu confortables, les horaires respectés de façon approximative...

b) Les transports spécialisés

Ils sont assurés par les transporteurs routiers, qui pour la plupart assurent également des transports réguliers. Ce sont généralement, pour eux, les services les plus rentables.

Mais ces transports spécialisés font le plus souvent concurrence aux transports réguliers, en leur enlevant la clientèle la plus sûre et la plus régulière.

Or, si les services scolaires sont coordonnés par les Directions Départementales de l'Équipement, les ramassages d'ouvriers sont, quant à eux, laissés à la libre initiative des employeurs.

Dans ces conditions, une tentative de déspecialisation des services risque de se heurter :

- à une opposition des employeurs,
- à la difficulté pour les établissements scolaires d'harmoniser leurs horaires avec ceux des transports collectifs,
- à la réglementation qui, sauf dérogation, interdit à toute personne non scolaire de monter dans les cars scolaires.

c) Qualité de service apportée aux voyageurs

Elle est très médiocre sur de nombreux points :

. Information

Aussi bien pour les transports routiers (où il existe cependant des horaires) que ferroviaires (gares secondaires) l'information est de mauvaise qualité.

- il n'y a pas d'horaires associant fer et route
- l'information dans les gares S.N.C.F. est le plus souvent mal disposée et peu lisible

. Accessibilité aux gares

Il se pose des problèmes de places de stationnement pour les véhicules individuels pour de nombreuses gares. En outre, trop peu de gares S.N.C.F. bénéficient de services routiers en correspondance.

. Accueil dans les gares routières et S.N.C.F.

L'image de marque des transports collectifs serait certainement meilleure si les gares, et en particulier certaines gares routières, étaient plus accueillantes (aspect extérieur, équipements, etc...)

La S.N.C.F., quant à elle, a entrepris la modernisation de certaines gares.

· Parc du matériel

Les véhicules (autobus ou trains omnibus) ont dans l'ensemble une moyenne d'âge assez élevée.

II) BESOINS REGIONAUX EN TRANSPORTS COLLECTIFS

Le fonctionnement régional se caractérise par une forte concentration des destinations vers la vallée de la Seine (agglomération Havraise, Grand ROUEN) et vers EVREUX et la zone amont, aussi bien pour les déplacements domicile-travail, scolaires, que pour les déplacements à buts administratifs ou commerciaux.

Par ailleurs, le poids des options nationales sur le développement de la Haute-Normandie, en favorisant le développement de la Basse-Seine, a conduit à renforcer le réseau ferroviaire le long de la Vallée.

Du strict point de vue des transports de voyageurs et dans la situation actuelle, l'aménagement régional récent se caractérise donc par un enclavement des zones rurales à faible demande, enclavement encore plus important pour les plateaux Sud que pour les plateaux Nord.

De plus, l'éclatement des déplacements vers plusieurs destinations, l'existence d'un important réseau de transports d'entreprises imposent une multitude de lignes qui relient le littoral et les plateaux à la vallée. Du fait de la faiblesse de la demande, les entreprises ont organisé les services de manière à en garantir un minimum de rentabilité. Dans ces conditions, le niveau de service (itinéraire, horaires, fréquences) en est gravement affecté.

Si aucune mesure n'est prise à court ou moyen terme, la situation évoluera vers le renforcement des axes déjà privilégiés au détriment d'une couverture régionale minimum.

En outre, la Basse-Seine offrant les plus grandes densités de desserte, elle continuera donc à présenter les meilleurs facteurs de localisation des activités. Bénéficiant des meilleurs atouts économiques, elle risque donc d'accentuer sa prépondérance face aux Plateaux et au Littoral. Dans ces conditions, on observera d'abord une progression des migrations alternantes qui pourront se transformer ensuite en migrations définitives au détriment des plateaux et du Littoral.

Les plateaux et le Littoral se dépeuplant, il deviendra de plus en plus difficile d'y mettre en place un système efficace de transports collectifs et d'y mener une politique d'aménagement et de développement.

Une politique régionale des transports collectifs, en affirmant le caractère de service public de ces transports, doit pouvoir contre-carrer une partie de ces tendances qui, si elles s'accéléraient, pourraient accentuer la désertification rurale, l'encombrement urbain et accélérer certaines ségrégations sociales.

Il faut donc passer en revue quelles sont les mesures qui peuvent être prises au niveau des divers espaces régionaux et quelles conséquences il en résulte pour les transports.

L'analyse des espaces régionaux fait apparaître la structuration urbaine et industrielle de la région suivante :

- . un axe lourd avec les 2 grandes villes (ROUEN et LE HAVRE),
- . deux villes moyennes au Nord et au Sud (DIEPPE et EVREUX),
- . le Littoral et les zones rurales organisées autour de petites villes ou de bourgs.

. Un axe lourd : PARIS - ROUEN - LE HAVRE

Il est très bien desservi par la voie ferrée, en particulier le tronçon ROUEN-PARIS.

Il s'agira dans le détail de voir s'il n'y a pas d'améliorations marginales à apporter (horaires pour les villes secondaires, rabattements et correspondances, renforcement de fréquences).

Les zones suburbaines (Grand ROUEN, Grand LE HAVRE, Vallée du Commerce) doivent, quant à elles, faire l'objet d'études approfondies spécifiques.

. 2 villes moyennes au Nord et au Sud

- EVREUX

C'est une ville en expansion qui a de très bonnes liaisons avec PARIS. Elle ne pourrait que profiter de bonnes relations avec ROUEN.

Sa zone d'influence sur le milieu rural est actuellement peu étendue.

- DIEPPE

La ville a fait preuve de dynamisme mais son évolution est bloquée par les problèmes portuaires. Seul véritable pôle au Nord de la Seine, il faudrait que DIEPPE puisse fortifier son économie pour contrebalancer le poids de la Vallée de la Seine. Elle dispose encore d'atouts non négligeables : son port, les lignes avec la Grande-Bretagne, les activités touristiques, la ville elle-même vivante et attrayante.

Que pourrait amener pour DIEPPE des liaisons améliorées avec ROUEN et avec PARIS ?

L'amélioration de l'axe EVREUX-ROUEN est d'intérêt régional d'autant plus que LOUVIERS et LE VAUDREUIL sont concernés.

Il s'agit d'étudier comment DIEPPE peut venir se rattacher à cet axe.

. Le Littoral et ses ports

Si les problèmes peuvent apparaître semblables entre les différents ports du Littoral, on peut cependant affirmer qu'il n'existe entre eux aucune solidarité. Loin d'être homogène le Littoral est soumis à plusieurs influences divergentes.

- FECAMP

C'est une ville en difficulté économique.

Doit-elle ne devenir qu'une ville-dortoir reliée au HAVRE par une desserte de banlieue ?

- EU - LE TREPORT

L'agglomération a, quant à elle, peu de rapports avec la Haute-Normandie.

. Le milieu rural

Le milieu rural éloigné des grandes agglomérations est organisé autour de bourgs ou de petites villes. Sa population est en baisse ou en stagnation.

Deux évolutions en partie contradictoires mais en partie complémentaires, peuvent s'opérer :

- l'ouverture des zones d'emplois de ROUEN et du HAVRE à ce milieu rural par l'organisation de transports vers ces deux pôles.
- une politique volontariste d'équipement des bourgs, certains transports étant alors organisés autour de ces petits pôles, dans une aire d'influence à préciser.

III) VERS LE SCHEMA REGIONAL

a) Qu'est-ce qu'un Schéma Régional de Transports Collectifs

Le 6 mars 1974, le Conseil restreint sur l'énergie décidait de favoriser les transports les plus économes en énergie et d'inciter les usagers à modifier leur comportement par une utilisation plus large des transports collectifs, ferroviaires et routiers. Il conviait les régions à l'élaboration de schémas régionaux de transports collectifs de personnes.

C'est un document d'orientation à moyen terme fixant pour la région des objectifs d'organisation et de qualité de service pour les transports collectifs régionaux.

Il définit les orientations d'une politique régionale pour remédier aux insuffisances du système et pour tenter d'en assurer la promotion.

Document d'orientation, il ne prévoit pas expressément une programmation, un échéancier et un financement, mais comporte seulement l'évaluation d'une enveloppe financière globale.

Aux régions qui auront approuvé leur schéma régional des transports collectifs, les pouvoirs de le mettre en oeuvre leur seront dévolus par décret ; les Etablissements Publics Régionaux auront qualité pour intervenir en ce domaine, tant en fonctionnement qu'en investissement.

b) Structure d'élaboration et de décision

Le Schéma Régional de Transports Collectifs doit être avant tout l'oeuvre de la Région. C'est donc aux Assemblées Régionales d'orienter les études et finalement de l'approuver. A cet effet, il semble indispensable qu'un Comité Directeur, composé de conseillers régionaux et

socio-économiques, soit formé (ce peut être une émanation de commissions). Ce Comité Directeur aura pour but d'orienter les études. La Direction Régionale de l'Équipement sera chargée du suivi des études, le D.R.E. jouant le rôle de rapporteur auprès du Comité Directeur. D'autre part, un groupe technique pourra être formé pour aider à l'élaboration. Il comprendra notamment les organisations de transporteurs, diverses administrations intéressées, des usagers.

c) Premières propositions pour le Schéma Régional de Transports Collectifs de HAUTE-NORMANDIE

Certaines grandes lignes d'action peuvent d'ores et déjà être dégagées.

1) Promotion des transports collectifs

par l'amélioration :

- de l'information
- de l'attractivité des transports collectifs : rénovation des gares routières et S.N.C.F., création d'abribus, modernisation des véhicules
- de la vitesse des transports collectifs routiers (pénétrations dans les villes, accès aux gares)
- des correspondances et rabattements (articulation entre transports ferrés - transports collectifs routiers urbains et interurbains).

2) Améliorations de desserte en cohérence avec les objectifs d'aménagement

sur :

- les dessertes spécifiques du milieu rural
- la desserte de FECAMP, ST-VALERY-en-CAUX, et d'autres villes petites ou moyennes
- l'axe DIEPPE - ROUEN - EVREUX (par LOUVIERS et/ou ELBEUF)
- la liaison ferrée LE HAVRE - ROUEN - PARIS
- les relations avec les régions voisines
- le transport suburbain dans le Grand ROUEN et la région Havraise

3) Recherche d'un meilleur fonctionnement du système de transport

- cohérence d'ensemble de l'organisation et propositions de restructuration du réseau
- despécialisation éventuelle de lignes scolaires ou de ramassage employeur
- coordinations tarifaires
- analyse de la gestion des entreprises de transport et des modalités d'incitations financières

L'ensemble des propositions d'actions qui pourront déboucher de ces études feront l'objet d'une évaluation financière et la dernière phase du Schéma Régional de Transports Collectifs pourra esquisser quel pourrait être le plan de financement et la chronologie des mesures à mettre en oeuvre.

Ces propositions ne sont évidemment données qu'à titre indicatif. Il appartiendra en effet au Comité Directeur de proposer quelles devront être les orientations du Schéma Régional de Transports Collectifs et de choisir les études à réaliser.