Commission Déplacements : Mardi 14 avril 2009
Compte-rendu des débats

Assistaient :

CANIVET Bruno (Louviers, Président de la Commission), LETELLIER Hervé (La Haye Malherbe, rapporteur de la Commission), BESNEVILLE Régine (Acquigny), MENNEREUIL Gérald (Amfreville sur Iton), MORENNE Miguel (Andé), BONDU Christèle (Connelles), ROYERE Nathalie (Crasville), HAMON Patrick (Herqueville), DESPLATS Olivier (La Haye Malherbe), DISMA Odette (La Vacherie), LE BLOAS Jean-François et VITIS Maud (Le Manoir sur Seine), BORDET Eric (Le Vaudreuil), LEGENDRE Denise et BECUS Lionel (Léry), LAQUERRIERE Edwige et JEANNE TELLIER Véronique (Louviers), HEBERT Dominique (Pitres), MURVIL Guy (Pont de l'Arche), SABLIERE Anne, PLEZ Ghislaine et DELAFOSSE Dominique (St Etienne du Vauvray), BOURLET de la VALLEE Jérôme et LOEB Alain (St Pierre du Vauvray), DEMICHEL Bruno (Surville), MERLE François (Val de Reuil), PHILIPPE Claude (Vironvay).

Assistaient également :

BESNEHARD Benoit, BREE François

1/ Nouveau réseau Transbord : *Le réseau s'articule autour d'un axe structurant cadencé à 15mn, d'une desserte renforcée de la gare de Val de Reuil et d'une meilleure lisibilité de l'offre. La question d'une ligne régulière entre la gare de Val de Reuil et de Saint Pierre se pose. Il est important de renforcer les relations transports – urbanisme, en densifiant autour des axes de déplacements et en desservant les secteurs en croissance.*

2/ Schéma d'accessibilité. *Conformément à la loi de 2005 sur l'accessibilité, la CASE a élaboré un schéma prévoyant la mise en accessibilité de toutes les lignes urbaines régulières, et la mise en place d'un service de substitution optimisé pour les lignes virtuelles et le transport scolaire. Les investissements et le coût de fonctionnement de ce service de substitution représentent un budget estimé à 416 000 € par an d'ici à 2015.*

3/ Plan de Déplacement Urbain. *21 fiches actions sont en cours d'élaboration pour la période 2009-2020. L'ensemble de ces projets représente un investissement de 24.5 millions d'euros.*

4/ Schéma directeur vélo. *6 objectifs sont actuellement à l'étude : Assurer la continuité de la voie verte ; créer un axe structurant urbain ; constituer des liens entre la voie verte et l'axe structurant ; relier la voie verte au pôle Saint Pierre - Saint Etienne – Andé ; joindre les plateaux à la voie verte ; favoriser la pratique du vélo loisirs le long de la vallée de la Seine. Il est important de mettre en avant les déplacements professionnels et scolaires, et notamment leur sécurisation.*

5/ Questions diverses.

Ordre du jour :

1- Nouveau réseau Transbord
2- Schéma d'Accessibilité
3- Plan de Déplacements Urbain
4- Schéma Vélo
5- Questions diverses

Monsieur CANIVET ouvre la séance à 18h05.

1/ Nouveau réseau Transbord

Dans le cadre de la nouvelle DSP qui sera mise en place au 1er septembre 2009, des négociations privilégiées sont en cours avec le groupe Véolia. Les réflexions portent notamment sur la réalisation d'un réseau répondant aux objectifs suivants :

- Mise en œuvre au 1er janvier 2010.
- Une augmentation des moyens estimée entre 10 et 20%.
- Un réseau plus lisible : simplification des tracés et cadencement des horaires.
- Être concurrentiel face à l'automobile grâce à un axe structurant cadencé à 15mn.
- Répondre aux besoins des captifs par une meilleure couverture du territoire et des amplitudes élargies.

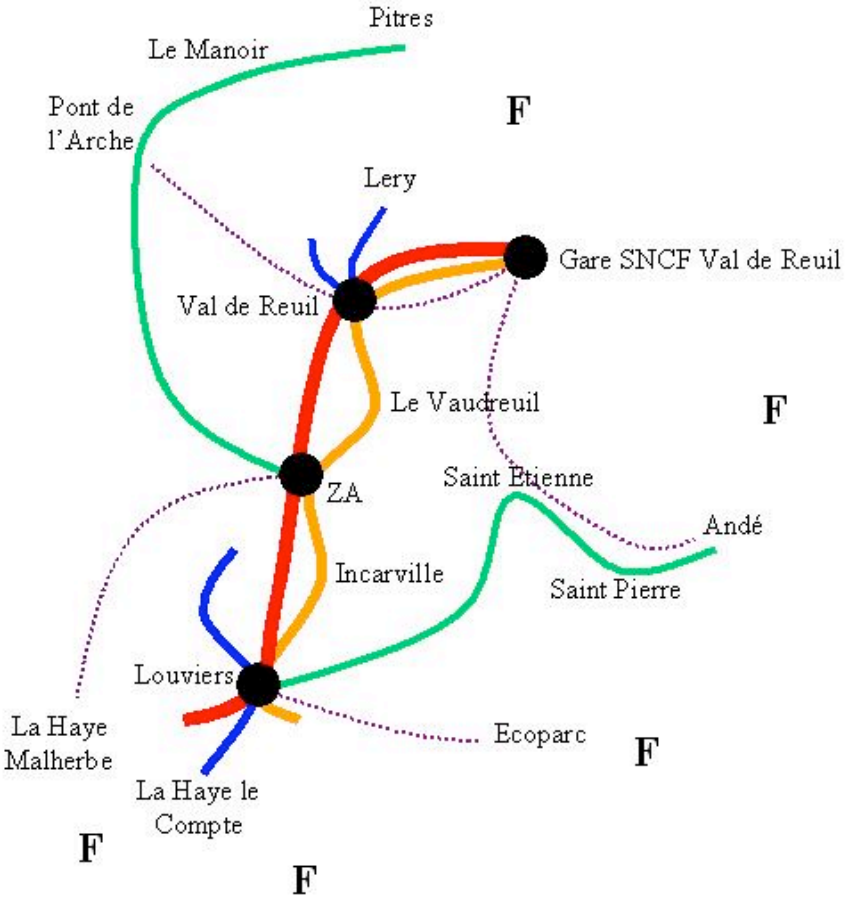
Pour répondre à ces objectifs, le réseau envisagé est basé sur les produits suivants :

Un produit AXE STRUCTURANT (nom à trouver) :

- Une ligne structurante à haut niveau de service cadencée à 15mn , aux heures de pointe, entre les pôles à forte densité.
- Une ligne de cabotage (fréquence : f30mn) entre les pôles à forte densité

Un produit LE BUS DE VILLE

- Deux lignes internes aux pôles urbains (f30mn).
- Une ligne vers le nord, Pont de l'arche-Le Manoir-Pitres (f60mn) en correspondance avec l'axe structurant.
- Une ligne vers St Pierre / St Etienne / Andé (f60min)



Un produit LE FLEXIBUS sur réservation :

- Une ligne virtuelle Pont de l'Arche – Gare de VDR.(en fonction des trains)
- Une ligne virtuelle vers Ecoparc.(f30min heures de pointe)
- Une ligne virtuelle La HM – Louviers en correspondance avec l'axe structurant.(f60min)
- Une ligne virtuelle gare de VDR - St Pierre / Andé.(en fonction des trains)
- Un FLEXIBUS renforcé sur l'ensemble du territoire afin de réduire les délais de réservation.

<u>Questions / réponses :</u>

M. Becus : Les mairies seront elles concertées pour les trajets des lignes internes aux communes ?
M. Canivet : La CASE tient compte des remarques des mairies au fur et à mesure. Les détails de trajets et de localisation d'arrêts pourront de plus être étudiés avec les communes.

M. Murvil : Quel est le détail des lignes passant à Pont de l'Arche ?
M. Canivet : La ligne virtuelle vers la gare de Val de Reuil desservira l'intérieur des quartiers de Pont de l'Arche. La ligne régulière sera directe par la Mairie, car c'est le seul point d'arrêt où la demande est importante.

M. Becus : Comment ont été calculés les horaires du cadencement ?
M. Canivet : Le cadencement est basé sur des vitesses et des temps de parcours raisonnables. Le SAEIV permettra d'aider à maintenir les horaires.
Mme Jeanne Tellier : Il serait utile que les bus aient plus de temps afin de rouler moins vite.
M. Canivet : Les horaires permettent aux bus de ne pas dépasser les limitations. Si nous réduisons la vitesse des bus et pas celle des voitures, le réseau perdra en compétitivité et donc en attractivité. Les ralentisseurs posent également problème, la vitesse commerciale a été réduite depuis quelques années. De plus, si les bus roulent moins vite il faudra plus de moyens pour proposer un service équivalent.

M. Bourlet : En ce qui concerne la ligne reliant la gare de Saint Pierre à celle de Val de Reuil, il semble plus judicieux de réaliser un trajet direct sans passer par le Vaudreuil, afin de réduire le temps de parcours.
M. Canivet : Cette hypothèse a été étudiée, mais pour maîtriser les coûts, il faut essayer de répondre à l'ensemble des besoins du secteur avec une seule ligne. Nous verrons cependant si cette ligne nécessite l'utilisation d'un bus en service régulier.
M. Bourlet : Le coût financier de cette ligne serait compensé par le gain sur le bilan carbone du territoire.
M. Canivet : Si le budget annexe Transport est augmenté, toutes ces améliorations sont envisageables. Il restera cependant le problème de la disponibilité de véhicules et de chauffeurs.

Mme Legendre : Est ce que la ligne Pont de l'Arche – Val de Reuil desservira toujours Léry ?
M. Canivet : Oui.

Mme Jeanne Tellier : Comment seront desservies les communes du Sud de la CASE ?
M. Canivet : Par le Flexibus, et par la ligne 390 du Conseil Général, avec une tarification urbaine. Nous demandons, de plus, actuellement au CG un renforcement de cette ligne.

M. Merle : Il est important de renforcer la relation entre déplacements et urbanisme, en densifiant autour des axes de transport en commun.
M. Canivet : Cette problématique est effectivement très importante, elle est mise en avant dans le SCOT.
M. Bourlet : Des constructions sont attendues dans les pôles secondaires, il faudrait anticiper cette urbanisation en transformant dès maintenant les lignes virtuelles qui desservent ces pôles en lignes régulières.
M. Canivet : Nous pouvons effectivement y réfléchir. Le seuil de 2000 habitants est déterminant pour la création de lignes régulières.

Mme Hebert : Comment peut-on aller de Pîtres à la gare de Val de Reuil ?
M. Canivet : A priori avec une correspondance. Nous pouvons réflechir à la création d'une ligne directe virtuelle.

M. Merle : Le changement de délégataire va t-il avoir une influence sur les tarifs ?
M. Canivet : Aucune, la CASE est totalement responsable des tarifs. En régie intéressée, le délégataire est « prestataire » de la collectivité, et ne fait qu'appliquer les consignes de la CASE. Il faudra que la commission ait une réflexion sur la grille tarifaire.

Mme Hebert : Le tarif scolaire va t-il être revu pour Pîtres et le Manoir ?
M. Canivet : Le tarif a été descendu de 140 à 110€, avec possibilité d'utilisation de l'ensemble du réseau Transbord. La CASE ne peut pas offrir la gratuité comme sur le reste du syndicat de transport. Il est envisageable de proposer des abonnements annuels à 60€ qui limitent l'utilisation du réseau à un aller-retour quotidien hors vacances scolaires.

M. Becus : La proposition de ligne renforcée pour les pôles secondaires sera t-elle reprise ?
M. Canivet : Cette proposition sera présente dans le compte rendu, et pourra donc être présentée à la conférence des présidents.
M. Loeb : Si le Flexibus est renforcé, c'est une avancée intéressante. La demande est trop faible pour une ligne régulière. Une ligne de transport en commun ne suffira pas à créer une croissance urbaine.
M. Jimonet : S'il y a peu de monde dans les bus, c'est plus intéressant de faire réaliser les services par des taxis. Il y a actuellement peu de demandes entre Saint Pierre et Val de Reuil, et cela coûterait très cher de mettre un bus.
M. Canivet : Si les délais de réservation du Flexibus peuvent être réduits, cela répondra à une partie importante des besoins.
M. Bourlet : Même si cela est ponctuel, il y a parfois une saturation des taxis, ce qui pose problème car il n'est pas possible de prendre l'habitude d'utiliser les transports en commun.
M. Jimonet : La saturation est arrivée une seule fois en 3 mois.
Mme Jeanne Tellier : Comment se passent les réservations pour le Flexibus ?
M. Canivet : Au plus tard une demie journée avant.
M. Loeb : Combien faut- il d'utilisateurs pour justifier une ligne régulière par un minibus ?
M. Canivet : A partir de 3 ou 4 voyageurs en moyenne par trajet, cela devient cohérent.

2/ Schéma d'Accessibilité

Conformément à la loi de 2005 sur l'accessibilité, la CASE travaille à la réalisation d'un schéma d'accessibilité pour son réseau de transport en commun. Celui-ci a été présenté le jeudi 9 avril au comité de pilotage, et doit maintenant être validé par la commission intercommunale d'accessibilité et par le conseil communautaire.

L'objectif est d'assurer d'ici 2015 l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement, de la préparation du voyage à la descente du bus, pour tous les types de handicaps.

Le scénario choisi (scénario intermédiaire 2) prévoit la mise en accessibilité de toutes les lignes urbaines régulières, et la mise en place d'un service de substitution optimisé pour les lignes virtuelles et le transport scolaire. Les investissements et le coût de fonctionnement de ce service de substitution représentent un budget estimé à 416 000 € par an d'ici à 2015.

Scénarios	Service de substitution (€/an)	Aménagements Points d'arrêts (€)	Total annuel (€ cst 2008 HT)
Scénario provisoire	**254 900 €**	**684 400 €**	**352 672 €**
Scénario intermédiaire 1	**220 913 €**	**1 700 800 €**	**463 885 €**
Scénario intermédiaire 2	**229 410 €**	**1 308 800 €**	**416 382 €**
Scénario cible	**169 933 €**	**2 622 600 €**	**544 591 €**

Questions-réponses

Mme Benesville : Le schéma prend-il en compte les personnes accompagnant les personnes à mobilité réduite ?
M. Canivet : Il faudrait avoir une réflexion sur le tarif des personnes accompagnatrices.
M. Besnehard : L'objectif du schéma est que les personnes puissent être autonomes dans leurs déplacements.
M. Bree : La loi peut se retourner contre les handicapés, car une fois les lignes rendues accessibles, la CASE n'aura pas l'obligation de maintenir le service Flexiplus, qui a l'avantage pour eux d'être à domicile.
M. Canivet : Certaines associations militent pour un service de type Flexiplus spécialisé et parfaitement adapté. D'autres souhaitent que les handicapés puissent se déplacer comme tout le monde sur le réseau classique. La loi nous oriente plutôt vers ce deuxième système.

M. Morenne : Les associations d'aide à la personne ne seraient-elles pas plus compétentes pour réaliser les services comme le Flexiplus ?
M. Canivet : Le GIE taxi est équipé pour ce type de services. De plus, les associations ne sont pas autorisées à faire du transport public. Elles participent cependant à la concertation.

3/ Plan de Déplacement Urbain

Les fiches actions du PDU sont en cours d'élaboration. Après validation par le comité de pilotage et le conseil communautaire, le projet de PDU sera soumis à enquête publique au cours de l'été.

Les 21 fiches actions pour la période 2009-2020 sont les suivantes :
- Aménagement du TCSP sur l'axe structurant puis prolongement vers Pont de l'Arche
- Restructuration et développement du réseau de transports urbains sur l'ensemble du territoire
- Aménagement du pole d'échange de la place Thorel
- Aménagement de la gare de Val de Reuil
- Aménagement d'un parc relais + covoiturage sur la RN15
- Mise en place d'un SAEIV
- Réalisation d'un Schéma Directeur de Voirie
- Mise en adéquation de l'offre de stationnement
- Mise en place de rues piétonnes et zones 30
- Réalisation d'un Schéma Directeur Vélos
- Actions en faveur de la sécurité
- Mise en accessibilité du réseau de transports urbains
- Développement du covoiturage
- Assistance à la réalisation des PDE
- Organisation des transports de marchandises
- Mise en œuvre d'une centrale de mobilité
- Aménagement de la gare de Louviers (hypothèse)
- Actions de communications sur les déplacements, le PDU et les enjeux environnementaux et climatiques
- Renforcer la cohérence déplacements / développement urbain
- Réglementation de la circulation PL à Louviers.

L'ensemble de ces projets représente un investissement estimé à 24.5 millions d'euros :
- Court terme (3 ans) : 1.5 millions.
- Moyen terme (4-8 ans) : 10 millions.
- Long terme (9-15 ans) : 13 millions.

Questions / réponses :

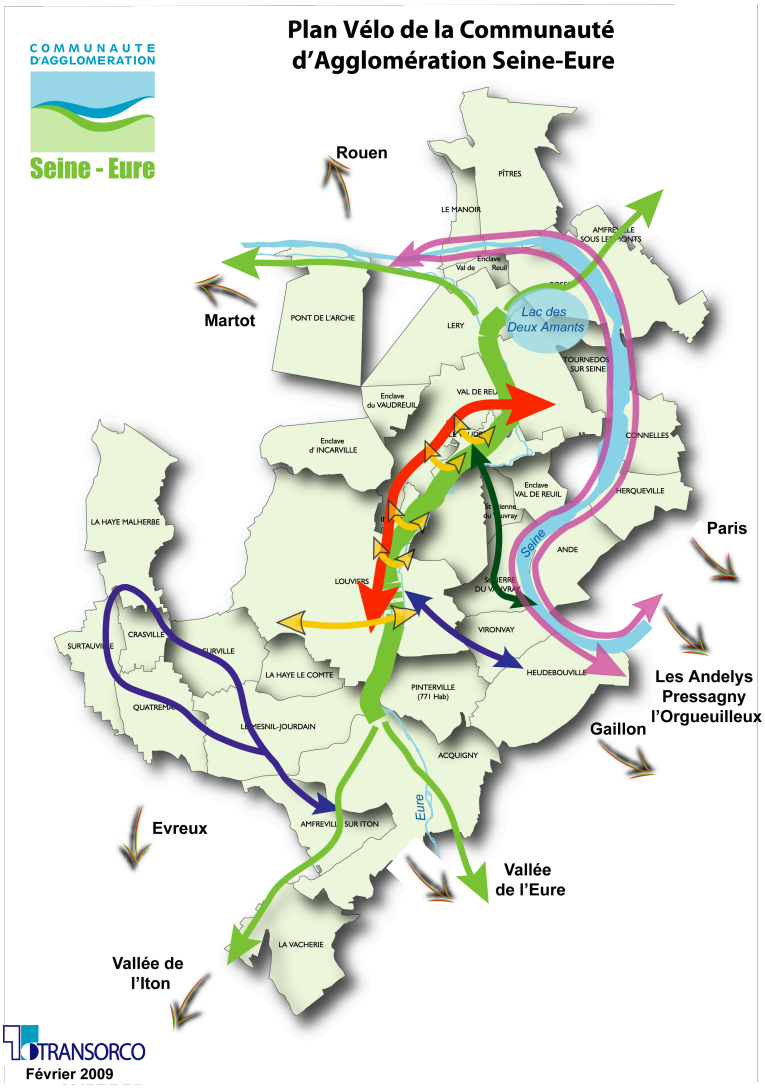
M. Becus : Pourquoi la réglementation des poids lourds n'est prévue que dans Louviers ?
M. Canivet : C'est là qu'il y a des difficultés, avec des rues étroites et un important trafic de transit.
M. Bourlet : Il faut réfléchir à regrouper les transporteurs à l'entrée des villes, puis organiser les livraisons.
M. Canivet : Sur le principe c'est effectivement l'idéal, mais le transport de marchandises est privé.

M. Canivet : Il faut renforcer la cohérence entre la politique de transport en commun et la politique de stationnement, qui est un levier très important.
M. Brée : Malgré tous ces investissements, on ne pourra au mieux que stabiliser le nombre de voitures d'ici à 2020.
M. Merle : Pour limiter le nombre de voitures, il faut faire de l'information à toutes les échelles, notamment dans les mairies. Il faut être concurrentiel du point de vue du temps de trajet et du coût. Les automobilistes ne prennent souvent en compte que le prix de l'essence dans le calcul du coût de leurs trajets, alors qu'en réalité la voiture coûte nettement plus cher que le bus.
Mr Bordet : Pour l'usager il y a effectivement une grosse différence, mais le coût du ticket ne couvre qu'une petite part du coût réel du service.
M. Canivet : C'est la problématique de la répartition des coûts entre les usagers et les contribuables. Pour ces derniers, on pourrait aussi ajouter pour l'automobile le coût de la voirie, de la pollution ou des accidents. Je rappelle par ailleurs que le PDU est un document important juridiquement puisque opposable aux PLU.

4/ Schéma directeur vélo

A partir du diagnostic de l'existant et d'une concertation avec l'ensemble des acteurs locaux, ont été déterminés les 6 objectifs d'un schéma de déplacements vélo communautaire, les autres aménagements restant à la charge des communes :

- Assurer la continuité de la voie verte.
- Créer un axe structurant urbain.
- Constituer des liens entre la voie verte et l'axe structurant.
- Relier la voie verte au pôle Saint Pierre / Saint Etienne / Andé.
- Rejoindre les plateaux à la voie verte.
- Favoriser la pratique du vélo loisirs le long de la vallée de la Seine.



Question / réponses :

M. Becus : La sécurité des aménagements est primordiale, notamment autour des établissements scolaires, par exemple la liaison entre Léry et le lycée Marc Bloch. La voie verte n'a qu'une utilité de loisirs, c'est secondaire.
M. Brée : Il faut créer plusieurs types d'aménagements complémentaires. La sécurisation est prise en compte dans le schéma. Nous pouvons ajouter un objectif spécifique de sécurisation des liaisons vers les établissements scolaires.
M. Merle : Selon les secteurs, certains aménagements seront simples, d'autres compliqués et coûteux. La sécurisation doit être prioritaire.
Mme Legendre : Les racines des arbres cassent l'enrobée de la voie verte.
M. Bordet : Quatre objectifs sur six sont liés aux loisirs, et seulement deux sur les déplacements professionnels et scolaires.
M. Besnehard : Même si cela n'apparaît pas dans la liste des objectifs, les déplacements professionnels et scolaires, ainsi que leur sécurisation sont prépondérants dans le travail détaillé sur les actions.

5/ Questions diverses

Mme Royere : Les horaires scolaires aux poteaux de Crasville ne sont pas à jour.
M. Canivet : C'est une ligne du Conseil Général. Nous allons les relancer pour qu'ils améliorent leur information.

Mme Royere : Si un enfant a oublié sa carte de transport scolaire, que se passe t-il ?
M. Canivet : Le chauffeur n'a pas le droit de laisser l'enfant sur la route. Il peut lui proposer d'acheter un ticket pour un voyage. Sinon, l'enfant risque une contravention en cas de contrôle.

L'ordre du jour étant épuisé, plus aucune question ni remarque n'étant formulée, Monsieur CANIVET clôture la séance à 20 h 10.