

Les déplacements entre le Pays Entre Seine et Bray et l'agglomération rouennaise.

Les objectifs:

- un objectif économique : décongestionner les entrées de l'agglomération rouennaise.
- un objectif écologique : réduire les impacts environnementaux des transports (CO₂, etc...)
- un objectif social : garantir le droit à la mobilité des périurbains les plus modestes.

Nous tenons à insister sur ce dernier point : dans la perspective d'un prochain renchérissement des carburants (2015, 2020), les déplacements quotidiens exerceront une pression croissante sur le budget des familles, et certaines d'entre elles seront confrontées à de réelles difficultés. Il est donc indispensable de mettre à leur disposition de nouveaux outils de mobilité leur permettant de s'affranchir des dépenses liées à un usage individuel de l'automobile.

Les pratiques à développer :

- l'usage des transports en commun ;
- l'intermodalité ;
- le covoiturage.

Les transports en commun : l'état des lieux

En quelques mots, la situation se caractérise par :

- une offre TER très hétérogène, selon les secteurs examinés ;
- une offre de bus départementaux en progrès, mais encore insuffisante ;
- un usage globalement très limité (moins de 5 % des déplacements non scolaires).

1. Les trains régionaux

Depuis la mise en service des horaires cadencés, en Décembre 2008, la desserte ferroviaire des gares de Montville et Clères est tout à fait satisfaisante (un train toutes les 30 minutes).

Desserte Clères – Rouen à la pointe du matin :

Clères	6 01	6 56	7 30	7 58	8 29	8 57		
Montville	6 07	7 02	7 36	8 04	8 35	9 03		
Rouen	6 18	7 18	7 46	8 19	8 46	9 19		

Desserte Rouen – Clères à la pointe du soir :

Rouen	16 14	16 41	17 14	17 41	18 14	18 44	19 14	
Montville	16 26	16 58	17 26	17 58	18 26	18 59	19 28	
Clères	16 33	17 05	17 33	18 05	18 33	19 05	19 34	

D'où un niveau d'usage assez soutenu, autour de 1200 voyages quotidiens.

En revanche, faute de sillons disponibles aux abords de la gare de Rouen, l'offre est restée squelettique sur la ligne du nord. Seuls deux trains circulent le matin, mais le premier passe trop tôt pour de nombreux usagers potentiels, et le second arrive trop tard. Il n'existe hélas aucun créneau pour recevoir à Rouen un train dans l'horaire « idéal », autour de 7 h 45...

Desserte Buchy – Rouen à la pointe du matin :

Buchy	6 56	7 54						
Morgny	7 05	8 05						
Rouen	7 22	8 26						

Desserte Rouen – Buchy à la pointe du soir :

Rouen		16 35	17 35	18 35	19 36			
Morgny		I	17 50	18 50	19 51			
Buchy		16 54	18 00	19 00	20 01			

Le manque d'attractivité de cette offre induit un très faible niveau fréquentation des trains : moins de 300 voyages par jour sur la section de ligne qui nous concerne.

L'est du Pays (secteur Martainville) reste, quant à lui, un désert ferroviaire.

2. Les bus départementaux

Quatre lignes radiales connectent le territoire étudié à l'agglomération : une à l'ouest (29), une au nord (71), une au nord-est (19) et une à l'est (73). Les niveaux de service déployés sont extrêmement variables d'une ligne à l'autre, et même d'une section de ligne à une autre.

A l'ouest, la ligne 29 relie Rouen à Montville selon une fréquence soutenue (22 rotations). Un bus sur deux environ poursuit ensuite sa course vers Clères, en desservant au passage quelques localités intermédiaires : Bosc Guérard, Mont Cauvaire...

Au nord, la ligne 71 assure une desserte extrêmement complexe (pour ne pas dire confuse...) du territoire situé autour de Cailly et Buchy. Bien que la fiche horaire présente une vingtaine de rotations, la multiplication des variantes d'itinéraires pratiquées réduit à environ 4 à 6 bus quotidiens le niveau réel de desserte des localités intermédiaires :

- 4 courses sont directes de Rouen à Buchy (ligne de Neufchâtel) ;
- 6 autres bus Rouen – Buchy desservent Cailly, Saint André et la Vieux Rue ;
- 6 bus obliquent plus à l'ouest vers Critot et Saint Saëns, et 2 vers Fontaine le Bourg...

La desserte de cette dernière localité atteint le paroxysme de la complexité, puisque celle-ci se trouve partagée entre des variantes des lignes 29 (via Montville) et 71 (via Bois Guillaume).

Il est en outre regrettable qu'en dépit de potentiels de trafic importants, aucune des lignes sillonnant le secteur n'offre de liaison vers Mont Saint Aignan (campus et parc de la Vatine).

Au nord-est, la ligne 19 assure une desserte minimaliste des communes de Préaux, Morgny, Blainville et Catenay : 3 rotations quotidiennes dont deux orientées dans le sens des pointes, auxquelles s'ajoute un aller et retour en milieu de journée. Inutile de préciser que la fréquence extrêmement faible de cette desserte en restreint l'usage à une clientèle fortement captive.

Enfin, l'est du territoire, de Rouen à Vascoeuil, est desservi par une douzaine de rotations quotidiennes desservant le bourg de Martainville et de très nombreux villages intermédiaires. Aux heures creuses, il y a quasiment un bus à l'heure (11 h 15, 12 h 15, 13 h 15, 14 h 15, etc...). En période de pointe, on dénombre deux départs par tranche de 60 minutes.

Malgré les améliorations très récemment apportées par le Conseil Général et la mise en place d'une tarification particulièrement attractive, le volume des trafics acheminés par les bus reste marginal au regard des flux automobiles, une fois déduits les déplacements scolaires.

3. L'insuffisante coordination des moyens de transports collectifs

D'une part entre les trains régionaux et les bus départementaux : tant entre Rouen et Buchy qu'entre Rouen et Clères, bus et trains assurent des missions parallèles, le plus souvent d'ailleurs selon des horaires très voisins, semblant s'inscrire davantage dans une logique de concurrence que de complémentarité. La seule exception à cette règle est la navette circulant entre la gare de Clères, Bosc le Hard et quelques villages voisins. Mais il ne s'agit là que d'une expérience embryonnaire de rabattement, le service comprenant une seule course matinale (avant 7 heures) et Deux retours en fin de journée. Une meilleure coordination entre trains et bus est nécessaire : consulter à cet effet l'étude de la FNAUT rédigée par Jean Yves Bouffet.

D'autre part entre les dessertes urbaines et les dessertes périurbaines, que ces dernières soient départementales ou régionales. Deux exemples de carences actuelles :

- au Fond du Val, il n'y a pas de station de correspondance entre TEOR et les TER ;
- à Darnétal, les bus départementaux (lignes 19 et 73) ne sont pas connectés à TEOR.

Les transports en commun : la stratégie de long terme

La recherche d'une attractivité et d'une efficacité maximale des transports collectifs repose sur la satisfaction de quelques critères prioritaires :

- la fréquence des dessertes ;
- la rapidité des déplacements ;
- le confort et la commodité : des stations accessibles et bien aménagées ;
- la bonne coordination des différents moyens de transport (« l'effet réseau ») ;
- la continuité tarifaire (un abonnement unique pour trains, bus 76 et métrobus) ;
- la prise en compte des parcours terminaux (approche des gares, parkings relais).

En secteur périurbain, le bon sens exige que l'on structure les dessertes autour du réseau ferré, le train étant normalement le mode le plus performant, en termes de vitesse et de régularité, sur les parcours d'approche d'une grande agglomération.

En ce qui concerne le Pays Entre Seine et Bray, les sections périurbaines des deux lignes TER Rouen – Dieppe et Rouen – Serqueux devraient ainsi bénéficier à terme d'une desserte cadencée à l'heure, et renforcée à 30 minutes en période de pointe.

Les dessertes départementales de bus gagneraient alors, dans les secteurs irrigués par une voie ferrée, à être reconfigurées en services de rabattement vers les stations TER les plus proches des localités à desservir (la gare de Clères pour Grugny, la gare de Morgny pour Blainville...).

Cette logique de rabattement par minibus permettrait en outre d'améliorer la vitesse des trains en supprimant certains arrêts très peu fréquentés (Longuerue Vieux Manoir).

Dans les secteurs dépourvus d'infrastructures ferroviaires (Martainville), les services de bus pourraient être rabattus sur les terminus des TCSP urbains (TEOR à Darnétal), les kilomètres et les temps de conduite économisés permettant ainsi, par redéploiement, un renforcement significatif des fréquences.

Il faudrait enfin équiper toutes les gares TER ainsi que les principales stations de bus de parkings et d'abris sécurisés pour les vélos, afin de faciliter l'approche du réseau de transports publics à partir de lieux de résidences relativement dispersés. (cf § « intermodalité »).

Le « schéma idéal » que nous décrivons ici peinera toutefois à se concrétiser à très court terme sur la partie septentrionale du territoire du Pays Entre Seine et Bray, au regard de l'impossibilité avérée d'étoffer la desserte ferroviaire de la ligne de Serqueux avant que ne soit mise en service la nouvelle gare rouennaise, bien au-delà de 2020.

D'où la nécessité d'élaborer des mesures transitoires applicables lors des périodes intermédiaires, d'abord à très court terme (avant 2012), puis à moyen terme (entre 2015 et 2030).

Les transports en commun : les mesures envisageables à court terme

Dans la perspective de premières améliorations réalisables à court terme (2011, 2012), il ne sera pas possible prendre appui sur le moindre espoir de renforcement des dessertes ferroviaires, ni même sur une éventuelle restructuration du réseau urbain de l'agglomération rouennaise, susceptible de mieux prendre en compte les flux pénétrants.

La seule variable d'ajustement disponible à cette échéance sera donc à l'organisation de l'offre de services départementaux d'autobus.

En admettant que le projet d'intégration tarifaire conduit par le Conseil Régional se concrétise dans les mois à venir, il sera alors possible de reconfigurer certaines dessertes sur les gares TER les mieux desservies, notamment la section terminale de la ligne 29 :

- une navette au départ de Montville, desservant Bosc Guérard et Fontaine le Bourg ;
- des navettes au départ de Clères, desservant Grugny, Bosc le Hard et les villages voisins.

Il serait souhaitable, lors des pointes du matin (6 h / 9 h) et du soir (16 h / 20 h), que ces navettes assurent les correspondances avec tous les trains à destination ou en provenance de Rouen :

<i>Rouen</i>	<i>16 14</i>	<i>16 41</i>	<i>17 14</i>	<i>17 41</i>	<i>18 14</i>	<i>18 44</i>	<i>19 14</i>
<i>Clères</i>	<i>16 33</i>	<i>17 05</i>	<i>17 33</i>	<i>18 05</i>	<i>18 33</i>	<i>19 05</i>	<i>19 34</i>
Clères	16 40	17 10	17 40	18 10	18 40	19 10	19 40
Bosc le H	17 00	17 30	18 00	18 30	19 00	19 30	20 00

Dans le secteur nord, il serait souhaitable d'envisager des rabattements analogues autour des gares de Morgny et de Buchy. L'indigence de l'offre ferroviaire ne le permet malheureusement pas.

Il serait en revanche nécessaire de clarifier la desserte de la ligne 71 autour d'un itinéraire unique permettant tout à la fois de rendre l'offre plus lisible et de renforcer la fréquence des passages dans chacune des localités desservies.

Les transports en commun : un scénario pour 2015

Il semblerait raisonnable, au regard de l'hétérogénéité de l'équipement ferroviaire du territoire, de s'orienter vers des stratégies différentes pour chacun des trois secteurs formant le Pays.

Secteur ouest (autour de Clères)

La ligne SNCF dispose déjà d'un excellent niveau de desserte qui, de toute évidence, continuera à progresser au fur et à mesure que les fréquences se renforceront sur l'axe Paris – Le Havre. En outre, le confort et la capacité des trains seront prochainement améliorés, la Région venant de passer commande de nouvelles automotrices à grande capacité, dédiées à cette ligne.

Les deux urgences consisteront alors à valoriser le potentiel ferroviaire :

- en aménageant un pôle d'échanges en gare de Clères (parking, vélostation, terminal bus) ;
- en rabattant les dessertes bus des villages environnants sur ce pôle d'échange.

Secteur nord (autour de Cailly et Buchy)

Inutile de se bercer d'illusions : il ne sera pas envisageable avant (très ?) longtemps d'organiser une desserte ferroviaire attractive de la ligne Rouen – Serqueux : il faudra donc « faire sans ».

En revanche, sauf impondérable, la CREA devrait aménager prochainement une ligne de BHNS entre la Plaine de la Ronce et le Zénith, desservant au passage le centre de Rouen (une sorte de « TEOR » d'orientation nord-sud). Il serait donc possible de rabattre l'entrelacs de circuits bus desservant le secteur (Quincampoix, Cailly, Saint André, la Rue Saint Pierre, Longuerue, Critot, Fontaine le Bourg, etc...) sur le terminus du nouveau TCSP urbain, les kilomètres économisés permettant, pour chaque localité, d'élever les fréquences à un niveau suffisamment attractif.

Secteur est (autour de Martainville)

En l'absence très durable d'infrastructure ferroviaire dans ce secteur, la solution qui semble s'imposer est celle consistant à rabattre les dessertes départementales de bus vers le terminus du TCSP urbain le plus proche qui, dans ce cas, existe d'ailleurs déjà (TEOR T3, à Darnétal).

Le point commun aux secteurs nord et est

Aussi bien à la Ronce (secteur nord) qu'à Darnétal (secteur est), les évolutions proposées reposent sur une bonne coordination des TCSP urbains avec les bus départementaux.

D'où l'absolue nécessité d'aménager des pôles d'échange de qualité aux entrées nord et est de l'agglomération, au sein desquels les bus départementaux seraient accueillis et assureraient une correspondance quai à quai avec les TCSP urbains :

- à Darnétal pour le premier (rabattement des lignes 19 et 73 sur TEOR T3) ;
- à la Ronce pour le second (rabattement sur le futur TCSP nord-sud de la ligne 71).

Et d'où la nécessité de convaincre la CREA et le Département de Seine Maritime d'engager sans plus attendre un partenariat visant à construire ces infrastructures.

Il serait enfin souhaitable de prévoir une liaison entre le pôle de la Ronce et la Vatine.

Les transports en commun : un scénario pour les années 2030

Supposons, en étant délibérément optimiste, qu'à cette échéance, la nouvelle gare de Rouen soit opérationnelle et que l'ensemble de l'étoile ferroviaire rouennaise soit alors desservie, sur ses sections périurbaines, au rythme minimal d'un train toutes les 30 minutes en pointe.

Concernant le Pays Entre Seine et Bray, les impacts directs de ces transformations seraient paradoxalement limités dans les secteurs de Clères et de Martainville, pour des raisons d'ailleurs diamétralement opposées :

- à Clères, le niveau optimal d'offre ferroviaire est d'ores-et-déjà quasiment atteint ;
- à Martainville, l'absence d'infrastructure ferroviaire privera le secteur de toute retombée.

En revanche, la nouvelle donne ferroviaire transformerait très profondément les opportunités et les pratiques de déplacement dans le secteur nord du territoire, les stations TER de Morgny et de Buchy bénéficiant alors enfin d'un niveau de desserte attractif. On pourrait ainsi envisager une grille constituée d'une quinzaine de rotations quotidiennes :

Rouen	7 40	9 10			12 10	13 40	15 10		
Morgny	7 55	9 25			12 25	13 55	15 25		
Buchy	8 05	9 35			12 35	14 05	15 35		
Serqueux	8 20	9 50			12 50	14 20	15 50		

Rouen	16 10	16 40	17 10	17 40	18 10	18 40	19 10	19 40	22 10
Morgny	16 25	16 55	17 25	17 55	18 25	18 55	19 25	19 55	22 25
Buchy	16 35	17 05	17 35	18 05	18 35	19 05	19 35	20 05	22 35
Serqueux	16 50	17 20	17 50	18 20	18 50	19 20	19 50	20 20	22 50

La modernisation, ainsi rendue possible, de l'axe Rouen – Buchy - Amiens – Lille nécessiterait que soit engagée une réflexion approfondie portant non seulement sur la refonte des horaires, mais également sur l'espacement et la localisation précise des stations à desservir.

Les spécificités géographiques du territoire à desservir, dont notamment l'extrême dispersion de l'habitat et l'éloignement séparant les gares des principaux bourgs, ont pour conséquence d'imposer à l'immense majorité des usagers potentiels des trains un parcours d'approche mettant en jeu l'usage d'un autre moyen de transport, individuel (automobile, bicyclette,...) ou collectif (minibus de rabattement). Dans ce contexte particulier, une desserte ferroviaire constituée d'arrêts nombreux et rapprochés, donc nécessairement lente, serait peu attractive. L'intérêt général consisterait alors à limiter le nombre d'arrêts desservis, puis à compenser la suppression de certaines haltes par la mise en service de navettes de minibus.

Nous proposons ainsi, sur l'aire périurbaine desservie, de ne conserver que deux arrêts :

- le premier, « Morgny », au niveau de l'actuelle gare éponyme ;
- le second, « Buchy », au niveau de l'intersection avec le CD 928.

Ces deux stations seraient alors configurées en pôles d'échanges, dotés de vastes parkings, et équipés de garages sécurisés à vélos et de quais de bus pour les navettes de rabattement. L'ensemble du réseau de bus serait alors restructuré en éventail autour de ces deux gares, exception faite des dessertes du secteur de Quincampoix, qui resterait orienté sur la Ronce.

Nous proposons en revanche une réouverture de la gare de Darnétal, afin de permettre, autour du terminal TEOR, une meilleure diffusion des usagers dans l'agglomération.

L'intermodalité

Comme cela a déjà été évoqué précédemment, l'extrême dispersion de l'habitat dans les aires périurbaines formant le Pays Entre Seine et Bray rend indispensable, pour l'immense majorité des usagers des transports en commun, l'usage d'un moyen mécanisé d'approche du réseau. D'où l'absolue nécessité d'accompagner le développement de l'offre de transports collectifs d'un ambitieux programme d'aménagement d'infrastructures intermodales.

Nous proposons que soient à terme construits six pôles d'échanges principaux :

- deux au contact des TCSP urbains, à La Ronce et à Darnétal ;
- quatre au contact des gares TER, à Clères, Montville, Morgny et Buchy

Chronologiquement, les sites prioritaires sont Clères et Darnétal, l'offre de transport collectif y étant déjà effective et certaines disponibilités foncières le permettant (friches ferroviaires). Le pôle d'échange de la Ronce devrait ensuite être réalisé vers 2015, avec le BHNS nord-sud, les autres sites pouvant être aménagés ensuite.

Chacun de ces sites devrait être équipé à la fois de quais bus, de parkings et d'abris à vélos, à la manière des pôles d'échange aménagés aux terminus du tramway de Strasbourg.

En marge de ces structures principales, de petites poches de stationnement et des abris à vélos pourraient être mis en place à proximité immédiate de certains arrêts de bus, particulièrement dans les secteurs à habitat diffus dépourvus d'infrastructures lourdes (secteur de Martainville). Cette formule fonctionne avec succès aux Pays Bas, évitant ainsi aux bus de perdre du temps en effectuant de trop longs détours.

Le covoiturage

L'autre alternative à l'usage individuel pendulaire de l'automobile en secteur périurbain consiste en la pratique du covoiturage.

Nous resterons modestes sur ce sujet : nous serions malhonnêtes de reprendre à notre compte les initiatives déjà prises par le Département de Seine Maritime et les réflexions engagées par le Groupe Autosuffisance énergétique du Conseil consultatif de développement de la CREA.

Rappelons simplement que le développement de la pratique du covoiturage requiert :

- l'existence d'un système efficace de mise en relation des usagers ;
- l'aménagements d'aires spécifiques de stationnement permettant les échanges.

En ce qui concerne le premier point, le site internet mis en place par le Département constitue un outil efficace et apprécié. Il serait malvenu de créer une structure redondante ou concurrente.

Beaucoup reste à faire en revanche sur le second point (l'aménagement d'aires de covoiturage) même si, là aussi, le Département a accompli le premier pas, avec l'aire du Moulin d'Ecalles. Le Pays Entre Seine et Bray et les communes concernées pourraient alors prendre l'initiative de créer d'autres aires, en conservant à l'esprit deux nécessités absolues :

- mailler finement le territoire, afin de limiter les parcours individuels ;
- optimiser la commodité d'usage, en rapprochant les aires des commerces et des bourgs.

Bernard CHAMPEAUX CPTC 02 35 68 71 29 cptc76@wanadoo.fr
Alain VIGNALE FNAUT 02 32 86 02 42 fnaut276@orange.fr