

RAPPORT DE M. LE PRÉSIDENT

SERVICE :

N°

OBJET :

Le présent rapport a pour objet de soumettre à votre examen, et en articulation avec le Plan de Déplacement Régional (" PDR "), les objectifs du nouveau Schéma Départemental des Transports (" SDT "), et les mesures à court et moyen termes, de nature à y satisfaire, en initiant notamment **une nouvelle dynamique en faveur des transports publics par :**

- a)** un redéploiement de l'offre
 - cadencement des lignes régulières
 - rabattement sur la SNCF
 - création d'un " Transport à la Demande "
- b)** l'aménagement de pôles d'échanges
 - accès et parkings des gares SNCF
 - plates-formes de covoiturage
 - accessibilité des " PMR "
 - complémentarité avec les modes " doux " de déplacements
- c)** l'amélioration de la tarification et de la billettique
 - refonte de la gamme tarifaire
 - tarification " commerciale " unique à 2€
 - tarification " sociale "
 - forfaitisation des tarifs scolaires
 - titre intermodal avec les transports urbains et ferroviaires
- d)** l'identification du réseau et l'amélioration de l'information
 - création d'un nom de réseau départemental
 - mise aux couleurs du parc de cars
 - création d'une centrale d'information sur les transports
 - mise en ligne des horaires de transport sur le site Internet du Département



Pour vous permettre de relativiser les nouvelles dépenses proposées par rapport à l'engagement budgétaire actuel du Département, en matière de transports (de l'ordre de 28 € par habitant au budget primitif 2006), vous trouverez, ci-joint en annexe 1, une analyse statistique nationale des dépenses correspondantes de transports " scolaires " effectuées par l'ensemble des départements en 2003 :

- Dépenses 2003 en Seine Maritime : 24,5 €/ habitant
- Moyenne 2003 des dépenses des Départements : 37,5 €/ habitant
(Hors Région Parisienne et Outre-Mer)



0. PREAMBULE

La Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs (« LOTI ») a réparti les compétences entre les différentes collectivités territoriales, en matière d'organisation des transports publics de voyageurs:

- ❖ aux régions, les transports d' « intérêt régional », notamment ferroviaires, et non urbains
- ❖ aux départements, les transports réguliers non urbains et scolaires,
- ❖ aux communautés d'agglomérations, les transports à l'intérieur des Périmètres de Transports Urbains (« PTU »)

Ces compétences légales, confèrent aux organisateurs de transports des responsabilités et obligations de plus en plus prégnantes de développement des transports collectifs, par rapport à l'ensemble des problématiques, auxquelles notre société est quotidiennement confrontée :

- ❖ sociales : la mobilité devient chaque jour davantage un facteur d'inégalité sociale particulièrement discriminatoire face
 - à la recherche d'emploi, et à l'emploi lui-même
 - à la formation,
 - au handicap quel qu'il soit
 - à l'accès aux événements, aux services et aux équipements administratifs, sanitaires, sportifs ou culturels
- ❖ environnementales : le développement des transports collectifs devient absolument nécessaire pour réduire, à déplacements constants, les émissions
 - de gaz carbonique, responsable de l'« effet de serre » et des évolutions climatiques, qu'il semble, d'ores et déjà, avoir commencé à induire,
 - de pollutions et nuisances diverses dont les conséquences sur la santé deviennent de plus en plus évidentes, par l'augmentation enregistrée des allergies et autres maladies, respiratoires ou nerveuses
- ❖ économiques : malgré l'évolution technologique en apparence de nature à reculer indéfiniment les limites des ressources énergétiques naturelles, la raison prévaut de penser que les gisements fossiles mondiaux ne peuvent être inépuisables, et qu'il convient, à tout le moins, de les économiser, dans une politique de développement durable.
Les transports collectifs constituent à cet égard la première ressource ...d'économie énergétique, et même d'économie tout court, si l'on observe la récente accélération du coût du pétrole brut

- ❖ d'exemplarité : l'explosion des déplacements domicile/ travail, à la hauteur d'un étalement urbain en constante progression depuis plusieurs décennies, la saturation croissante et concomitante du réseau routier montrent, s'il en est encore besoin, la limite des pratiques modales actuelles de déplacement de nos concitoyens. La fuite en avant, d'une augmentation continue du trafic routier, conduisant à d'onéreuses adaptations du réseau, qui favorisent elles-mêmes le recours à l'automobile, se devra , à plus ou moins court terme, d'être remise en cause. Au delà des nuisances proprement dites, l'image qu'elles confèrent à notre département, en termes d'environnement, et de qualité de vie de nos concitoyens, nuit à son attractivité. Partenaire majeur de toutes les forces vives, de toutes les entreprises, de toutes les collectivités, de tous les citoyens de son territoire, le Département, organisateur de transports, a, plus qu'aucun autre, le devoir de se montrer exemplaire au niveau de ses infrastructures , de ses équipements, et des déplacements de ses propres agents



Tels sont les fondements du nouveau Schéma Départemental des Transports soumis à votre approbation

1. CONTEXTE REGIONAL

Pour l'établissement d'un véritable Schéma Départemental des Transports, il est au préalable incontournable de disposer de données sur les déplacements actuels et souhaités.

Une telle étude permet, seule, de disposer d'un diagnostic à l'échelle de chaque bassin de vie, de chaque communauté de communes ou de chaque pays :

- de la situation présente,
- des attentes,
- des offres nécessaires ou souhaitables.

Elle est de nature à faciliter un cadrage politique du niveau d'offre de transport à mettre en place :

- objectifs de liaisons régulières, pour répondre à des besoins potentiels reconnus,
- définition de " zones blanches ", où les besoins restent occasionnels et ne peuvent être économiquement satisfaits qu'au travers de dispositions techniques ou d'incitations financières particulières :
 - transport à la demande
 - installation de " centrales de mobilité ".
- complémentarité des différents organisateurs de transports (Région, Communautés d'agglomération, Département de l'Eure) :
 - schéma d'implantation des plates-formes inter et multi-modales (SNCF/ Transports collectifs urbains et interurbains/ Transports individuels)
 - coordination de l'offre de transports

- conventionnement de prestations réciproques d'offres de transport (liaisons entre milieu rural et PTU, liaisons départementales/ régionales).

Tous ces objectifs du Schéma Départemental des Transports constituent la finalité même du cahier des charges de l'étude, lancée au niveau régional, pour l'établissement d'un Plan de Déplacement Régional (" PDR ").

La participation financière du Département à cette étude, à hauteur de 33 %, a fait l'objet d'un rapport lors de notre session de juin de l'année dernière.

Dans l'immédiat, dans le droit fil des études correspondantes et dans l'attente de leurs conclusions , qui devraient être connues vers la fin de cette année, il est d'ores et déjà possible d'en exploiter, par anticipation diverses propositions et préconisations.

2. CONSTAT GENERAL

L'étalement urbain et la dispersion des pôles générateurs de mobilité multiplient les besoins de transport mais tendent parallèlement à déconcentrer et à diversifier l'orientation des flux de déplacement.

Il en résulte une augmentation de la circulation automobile, seul mode universellement pertinent pour répondre à l'éclatement des besoins.

Mais cette augmentation s'accompagne de dommages collatéraux de plus en plus mal acceptés :

- pollution ;
- engorgement des accès aux agglomérations;
- occupation de l'espace public par le stationnement.

Avec l'augmentation des coûts des carburants, ce système quasi mono-modal trouve sa limite et générera de plus en plus d'exclus du transport.

Pour autant, les transports départementaux restent, à ce jour, peu utilisés.

Face au "tout automobile", le Département dispose pourtant d'atouts limités, mais néanmoins réels, pour infléchir le partage modal :

- en tant qu'autorité organisatrice des transports non urbains de personnes, il lui revient d'améliorer l'attractivité de son réseau en s'attaquant aux handicaps dont souffre celui-ci:
 - les transports collectifs routiers ont une mauvaise image,
 - dans certains cas, les transports départementaux sont mal adaptés aux besoins,
 - enfin ils sont mal connectés aux autres réseaux de transport public.
- de par ses compétences en matière de voirie, mais également de par son réseau de services sociaux, il lui revient, en lien avec le tissu associatif, de réaliser les aménagements et d'encourager les initiatives favorisant de nouvelles pratiques de mobilité telles que le covoiturage (parcs relais sécurisés), l'inter-modalité automobile/transports en commun (plates-formes d'échanges) voire encore l'utilisation des modes doux pour des parcours d'approche.

La mise en œuvre d'une politique des déplacements nécessite une approche globale et une étroite articulation avec nos partenaires également compétents dans l'aménagement du territoire.

Des partenariats renouvelés seront donc à mettre en œuvre.

3. OBJECTIFS DU SCHEMA DEPARTEMENTAL DES TRANSPORTS

Concrètement, je vous propose que soit assignés quatre objectifs à la nouvelle politique départementale en matière de déplacements des personnes :

1/ encourager le transfert modal de l'automobile vers les transports publics, par la mise en place, pour les déplacements domicile/ travail, d'une alternative crédible à l'usage de l'automobile,

2/ favoriser le covoiturage,

3/ développer une réponse à certains besoins en mobilité, à caractère social, pour lesquels aucune offre publique n'est, à ce jour, adaptée,

4/ enfin, plus spécifiquement, dégager des solutions techniques et organisationnelles susceptibles de répondre aux exigences de la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des services publics aux Personnes à Mobilité Réduite (" PMR ").

4. MOYENS D'ACTION

Pour atteindre ces objectifs, le Département dispose de quatre leviers d'actions :

⇒ Le **renforcement de l'attractivité** des lignes structurantes par la mise en place d'une offre de transport plus pertinente,

- organisation de rabattements locaux (" Transport à la demande ") vers les lignes structurantes
- densification et cadencement de l'offre, sur les lignes structurantes
- organisation de rabattements des lignes structurantes elles-mêmes, vers les systèmes en site propre, urbain ou interurbain.

⇒ La **réduction des discontinuités** dans la chaîne des déplacements par :

- l'aménagement des plates-formes d'échanges intermodales et inter-réseaux,
- l'optimisation des correspondances,
- la compatibilité des titres de transport entre réseaux,
- l'amélioration de l'information inter- et multi-modale.

⇒ La mise en œuvre d'une **tarification attractive** et simplifiée pouvant aisément servir de support à la communication.

⇒ L'amélioration de **l'identification et de l'image** des transports départementaux :

- par une mise aux couleurs départementales
- par l'utilisation des médias modernes pour l'information sur les services et horaires
- par le développement d'une communication appropriée à l'enjeu social, économique et environnemental des déplacements.

5. PROPOSITIONS DE MESURES PHASEES :

Ces quatre axes de programme peuvent se décliner en mesures convergentes et phasées:

a. REDEPLOIEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORT

L'évolution des rythmes de travail induit un étalement progressif de la mobilité pendulaire. Un service de transport public ne pourra rester crédible et concurrentiel face à l'automobile qu'au-delà de certains seuils de vitesse comparée de fréquence et d'amplitude.

Or, la dispersion urbaine contrarie la compatibilité d'un drainage fin du territoire avec un niveau d'offre crédible.

La réponse passe donc par l'articulation d'axes structurants à l'offre densifiée avec des services de rabattement.

Pour l'organisation de ce dispositif, le rabattement sur les axes ferroviaires en site propre dans l'accès aux agglomérations, méritera d'être préféré au maintien de services routiers parallèles, (à condition que les ruptures de charge ne soient pas trop pénalisantes pour l'usager).

Les mesures suivantes, que je vous propose d'approuver, répondent à cette problématique :

a 1 / Mise en place d'un cadencement à la ½ heure en heure de pointe et 1h en heure creuse sur les sections périurbaines des lignes régulières départementales.

Dans un dispositif d'exploitation cadencé, les passages se font à heure fixe, ce qui facilite la mémorisation des horaires par les usagers et donc la sécurisation de la démarche de déplacement.

La tendance à l'étalement des rythmes de travail nécessite le déploiement d'une offre régulière durant la journée mais aux fréquences plus rapprochées en heure de pointe.

Cette mesure serait réservée aux sections périurbaines des lignes desservant les grandes agglomérations ainsi que la Vallée du Commerce, qui présentent les plus forts potentiels, c'est à dire :

- Caudebec/ Rouen :
- Saint Pierre de Varengeville/ Rouen
- Neufchâtel en Bray/ Rouen (dans sa partie périurbaine)
- Gournay / Rouen (dans sa partie périurbaine entre Vascoeuil et Rouen)
- Caudebec en Caux/ Le Havre (entre la Vallée du Commerce et Le Havre)
- Dieppe / St Nicolas d'Alhiermont(prolongée jusqu'à Envermeu).
- Eu / Le Tréport/ Dieppe.

Il reviendra au Plan de Déplacement Régional de définir la réorganisation dans une perspective inter- ou multi-modale d'autres lignes proches d'un axe ferroviaire.

⇒ **Calendrier : Mise en place prévue en septembre 2006**

⇒ **Budget Prévisionnel : 1.500.000€ /an**

a 2/ Développement de services routiers en rabattement sur les axes ferroviaires

L'adoption des mesures tarifaires exposées ci-après, est de nature à générer des effets de concurrence indésirables sur l'axe Fécamp / Le Havre dont la desserte multi-modale est aujourd'hui, assurée parallèlement par le service départemental Rapid'bus et le TER.

Pour y pallier, je vous propose de remplacer le service express Rapid'Bus de bout en bout entre Fécamp et Le Havre par une offre routière départementale :

- en rabattement sur la gare de Bréauté
- desservant également Goderville
- visant la quasi totalité des correspondances ferroviaires vers Paris, Rouen et le Havre.

Dans le même temps, une concertation sera organisée, pour examiner l'opportunité d'un rabattement sur la LER, du plateau de Criquetot

Des mesures tarifaires et de commercialisation sont actuellement négociées avec la Communauté d'Agglomération Havraise (CODAH), la Région et la SNCF pour renforcer l'attractivité de ces nouvelles offres intermodales.



Par ailleurs, des études menées localement par le Syndicat Mixte Intercommunal de Port Jérôme, ont mis en évidence la pertinence de navettes routières, fonctionnant sur réservation et assurant des rabattements sur l'axe ferroviaire Le Havre/Paris aux gares de Bréauté et d'Yvetot qui rencontrent par ailleurs des problèmes de stationnement.

Je vous propose de mettre en place, à titre expérimental, un service de rabattement (sous forme de lignes virtuelles) des cantons de Bolbec, Caudebec-en-Caux, et Lillebonne, sur les gares SNCF de Bréauté et Yvetot.

⇒ **Calendrier : Mise en place prévue en septembre 2006**

⇒ **Budget Prévisionnel : 150.000€/an**

Dans le cadre du PDR, d'autres scénarios de rabattement sur des gares seront sans doute finalisés : leur mise en œuvre pourrait intervenir en septembre 2007.

A plus long terme, un comité de suivi réunissant l'ensemble des collectivités, organismes, et associations concernés, permettra d'identifier les déplacements justifiant d'éventuelles études de développement de nouveaux sites propres, notamment dans les secteurs périphériques, en pleine expansion démographique, des grandes agglomérations

a 3/ Expérimentation de dispositifs de services à la demande, assurant des missions de transport locales et de rabattement sur les services publics structurants, routiers ou ferroviaires.

La démarche en cours du PDR va permettre de redéployer dans un souci de complémentarité les offres de transport ferroviaire et routière structurantes, sans répondre directement toutefois aux besoins de mobilité externe à ces axes. Pour cela il convient de mettre en place des dispositifs complémentaires de transport souple assurant à la fois des transports locaux et des rabattements sur les axes structurants.

Les transports à la demande, c'est à dire fonctionnant sur réservation, sont sans doute la réponse la plus exhaustive à ces besoins.

Je vous propose donc d'engager une expérimentation, sous maîtrise d'ouvrage départementale, sur des secteurs où ont déjà été réalisées ou sont en cours, des études préalables permettant d'estimer les besoins à savoir : le Pays des Hautes falaises, le canton de Fontaine le Dun ainsi que ceux de Bolbec, Lillebonne et Caudebec en Caux.

Ces expériences permettront de mieux apprécier :

- le coût des structures de fonctionnement,
- leur degré de mutualisation possible ou non, au niveau départemental ou par secteurs géographiques,
- la faisabilité, d'une optimisation des moyens déjà déployés, (par exemple l'opportunité de emploi, aux heures creuses, et sur la base de circuits virtuels ou non, des cars scolaires, pour desservir les bourgs-centres ou les centres commerciaux, à partir des communes environnantes),
- le besoin,
- la fréquentation,
- les modalités d'accès au service (abonnement préalablement nécessaire ou non).

Une généralisation pourrait être envisagée ultérieurement, sur les bases du bilan de ces premières expérimentations ainsi que des conclusions d'études (que je vous propose de mener) de schémas locaux de transport couvrant les territoires résiduels pour une estimation de 100 000€.

Au long terme chacune des organisations locales fera l'objet d'un comité de suivi réunissant l'ensemble des collectivités, organismes, et associations concernés, pour

- ❖ identifier les déplacements,
- ❖ révéler les besoins insatisfaits,
- ❖ modifier, par exemple, les lignes virtuelles sous employées,
- ❖ pérenniser au contraire en lignes régulières celles qui le justifient, par leur fréquentation
- ❖ promouvoir auprès des entreprises locales des démarches analogues de « TAD » privés de nature à se substituer aux circuits de ramassages antérieurement pratiqués par certains grands groupes

Un tel dispositif nécessite, à titre de support logistique et statistique, un logiciel de réservation / optimisation d'itinéraires / compilation des données de déplacements. Je vous propose que le Département en fasse l'acquisition, estimée à 200 000€, dans la perspective d'un fonctionnement en réseau avec un serveur central unique connecté à des antennes locales du Département.

Ces structures décentralisées pourraient, à terme, servir de support au développement de véritables relais-mobilité assurant la mise en relation des publics demandeurs de mobilité avec les services non seulement publics comme les TAD mais aussi privés à savoir les co-voitureurs, les associations assurant des prêts de véhicules légers....

Vous trouverez, en annexe 2, une note d'architecture générale du dispositif de " Transports à la Demande " envisagé.

⇒ **Calendrier : Mise en place des expériences prévue en janvier 2007**

Finalisation des études de schémas locaux : juin 2007

Extension du dispositif : septembre 2007

⇒ **Budget Annuel Prévisionnel : 2.000.000€ /an**

A noter que de telles opérations bénéficiaient jusqu'à ces dernières années de subventions de l'ADEME et des fonds européens du FEDER, des financements analogues pourront donc être recherchés.

b. AMENAGEMENTS DE POLES D'ECHANGES.

C'est souvent le passage d'un transport à un autre, la "rupture de charge", qui est vécu comme le moment le plus pénalisant de la chaîne de transport par l'utilisateur et qui constitue donc un frein majeur à l'usage des transports publics.

Dans une politique globale de transport, l'aménagement des pôles d'échange (au sens large) doit donc tenir une place primordiale. Il importe en effet que la localisation, l'accessibilité, la sécurité des personnes et des biens (dans le cas des parcs relais), le confort ainsi que l'information dispensée aient fait l'objet d'un soin particulier dans l'aménagement, pour qu'un pôle d'échange se révèle fonctionnel et effectivement opérationnel.

b 1/ Participation aux programmes d'amélioration des infrastructures d'accès et de stationnement des gares.

Les gares ferroviaires sont des pôles d'échanges où s'organise une intermodalité automobile, piétons, vélo+train. La Région apporte son soutien financier à la rénovation des aménagements ferroviaires avec le concours de Réseau Ferré de France, mais il arrive souvent que la réalisation d'un projet ambitieux nécessite les concours du Département et des communes, gestionnaires des voiries d'accès.

Ainsi le Département a-t-il d'ores et déjà accepté la maîtrise d'ouvrage de la réfection des voiries d'accès et des parkings de la gare de Bréauté, qui rencontre des problèmes aigus de stationnement. Ce projet permet d'envisager la réorganisation du réseau départemental des transports par la création de rabattement de services routiers départementaux.

⇒ **Calendrier : Réalisation des travaux entre 2009 et 2010.**

⇒ **Budget Prévisionnel : 70.000 €**

En fonction des résultats du PDR, le Département pourrait s'associer à d'autres programmes présentant un intérêt pour une offre inter-modale départementale et ferroviaire.

b 2/ Aménagements de plate-formes inter-modales réunissant les fonctions d'aires de covoiturage de parcs relais avec les transports départementaux et assurant l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite ("PMR") aux transports publics.

Il existe déjà une pratique "sauvage" du co-voiturage sur le parcours terminal des déplacements domicile-travail. L'idée serait d'organiser cette pratique par l'aménagement et la sécurisation d'aires spécialisées. Ces points de rassemblement doivent donc être situés suffisamment en amont des métropoles urbaines ou des complexes industriels, pour que la mutualisation du parcours terminal présente un intérêt économique.

Une étude de définition et d'optimisation des implantations reste à mener, pour tenir compte :

- des pratiques constatées,
- de la proximité des lignes régulières départementales,
- de l'opportunité de leur donner également des fonctions de pôle d'échange et de plate-forme d'accessibilité PMR.

Ce concept est transposé d'expériences particulièrement positives d'autres Départements, notamment du Finistère, où un site Internet a en outre été développé pour dynamiser l'opération.

Je vous propose d'intégrer la réalisation des études préalables nécessaires comme volet des études de schémas locaux de transport.

⇒ **Calendrier :**

2006 : Création d'un site INTERNET/ Recensement des aires sauvages/Définition des implantations/ Acquisition d'un logiciel de covoiturage
2007/ 2008 : Travaux d'aménagement de 5 aires

⇒ **Budget Prévisionnel global: 1.000.000 €**

A l'issue de ces expériences, je vous propose de dresser un bilan de leur fonctionnement, préalable à l'éventuel aménagement de 10 aires complémentaires après 2008

b 3/ Mise en place de services accessibles aux PMR.

La Loi sur l'accessibilité des services publics du 11 février 2005 va imposer à terme aux autorités organisatrices de transport :

- soit de rendre accessible leur réseau (acheminement compris) aux personnes présentant un handicap moteur, visuel ou auditif,
- soit de mettre en place un service de substitution accessible aux mêmes conditions tarifaires en cas d'impossibilité technique.

Cette dérogation sera précisée dans les décrets d'application à venir. Mais en tout état de cause un schéma d'accessibilité devra être élaboré dans les deux ans qui viennent.

Sans préjuger du contenu des décrets d'application, il serait invraisemblable que les lignes régulières de transport non urbain de personnes soient d'une quelconque manière exclues du champ d'application de la Loi, d'autant que le vieillissement de la population ne peut qu'accroître le besoin social d'accessibilité des transports publics.

Des mesures seront donc à prendre, pour favoriser l'utilisation des cars par les mal-voyants et les malentendants. Quant à l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) qui nécessite des investissements plus lourds, des matériels adaptés (cars à plancher bas, cars équipés de rampes ou d'élévateurs) commencent à être disponibles sur le marché.

Dans ces conditions, **je vous propose qu'une étude soit, dès à présent, engagée pour établir le schéma d'accessibilité du réseau départemental structurant.**

Il ne paraît cependant pas techniquement réaliste d'envisager l'aménagement immédiat de l'ensemble des arrêts du réseau et surtout de leurs acheminements. C'est pourquoi je vous propose d'orienter notre réflexion vers la mise en œuvre la plus rapide d'un dispositif de rabattement.

A cet effet, les systèmes de transport à la demande peuvent, à condition de disposer d'un matériel adapté, assurer le transport des PMR, depuis leur domicile jusqu'à des points de correspondance avec le réseau régulier, aménagés en plate-forme d'échange sécurisés.

Je vous propose que ce volet accessibilité dans son double aspect, équipement du matériel roulant et aménagement d'infrastructures, soit intégré aux études (préalables à la création de TAD) de schémas locaux de transport précédemment citées.

⇒ **Calendrier : Fin des études : juin 2007.**

⇒ **Budget Prévisionnel :** Les études sont à intégrer dans le cahier des charges de celles de schémas locaux de transport.

⇒ **Prospective :** Les dispositifs d'accessibilité des PMR aux transports publics départementaux pourraient être progressivement mis en place à compter de

septembre 2007 selon l'avancement des études, de la création des TAD, et de l'aménagement des plates-formes d'échanges spécifiques.

b 4/ Organisation d'une complémentarité modale Vélos / Cars de transports scolaires et Organisation d'une inter-modalité vélo / transports départementaux, (aires " Bike and Ride " et/ou mise en place sur certaines lignes, d'armoires à vélos).

Le Département ne prend actuellement en charge que le transport des élèves scolarisés à plus de 3 km de leur domicile.

En dehors même de l'aménagement de nouveaux arrêts, l'abandon de cette règle entraînerait :

- un surcoût du transport scolaire lié à l'augmentation des moyens nécessaires pour transporter les nouveaux effectifs que l'on peut estimer à 1,5 M€,
- la détérioration du service pour les élèves les plus éloignés, par allongement de leur temps de transports.

Pour offrir une autre réponse, nous avons décidé, lors de l'adoption du Plan Départemental des Circulations Douces en octobre dernier, de demander à nos services d'identifier deux ou trois collèges, hors PTU, pour procéder dès que possible à une expérimentation et à son évaluation :

- d'aménagements cyclables sécurisés, de leurs principaux axes de dessertes, dans un rayon de 3 km
- de leur équipement, en véritables garages à vélos, sécurisés et protégés des intempéries.
- d'une incitation, par le Département, de l'usage du vélo par leurs collégiens.



Sous certaines conditions, il pourrait également être envisagé de favoriser une inter-modalité vélo / transports départementaux élargies aux transports non scolaires :

- en aménageant certains arrêts en aires " Bike and Ride "
- en mettant en place sur certaines lignes, des armoires à vélos
- en dotant le matériel roulant lui-même, d'armoires à vélos.

Il s'agirait d'une mesure innovante qui pourrait être testée à titre expérimental sur les " lignes de la côte " qui desservent l'ensemble du littoral " seinomarin " sur un itinéraire parallèle à la Véloroute du Littoral, avec en période estivale, une offre ciblée en direction d'une clientèle touristique.

Les études préalables pourraient être intégrées comme volet des études de schémas locaux de transport.

⇒ **Calendrier : Fin des études : juin 2007.**

⇒ **Budget Prévisionnel** : Les études sont à intégrer dans le cahier des charges de celles de schémas locaux de transport.

⇒ **Prospective** : Démarrage de la phase opérationnelle en juillet 2007.

c. TARIFICATION, BILLETTEQUE.

La tarification actuelle des transports départementaux est issue d'une époque révolue où, dans le cadre d'une exploitation aux risques et périls de l'exploitant, les recettes commerciales devaient assurer la rémunération du transporteur.

Il en est résulté un appauvrissement de l'offre de transport dans les secteurs à faible densité et l'application d'une tarification dissuasive sur l'ensemble du réseau.

Le passage aux marchés publics à bons de commande en 2004 a permis de contrarier cette logique, mais il convient à présent de franchir une nouvelle étape.

c1/ Application de la tarification unique à 2€ sur les lignes départementales et mise en place d'une politique sociale de tarification.

L'Assemblée Départementale de Seine Maritime a adopté une grille tarifaire kilométrique en octobre 2003.

Les recettes commerciales annuelles sont évaluées à 1,5 millions d'euros, pour 350 000 trajets.

De plus en plus de Départements ont, quant à eux, adopté ces dernières années une tarification unique quelle que soit la distance des déplacements en autocars (mais avec néanmoins une gamme tarifaire commerciale et sociale déclinée en fonction des conditions d'utilisation) .

A titre indicatif, et depuis 2001, date de mise en place d'une telle tarification unique, le Département de la Meurthe et Moselle a ainsi enregistré une augmentation de 35% de la fréquentation des lignes régulières.

En 2005, le département voisin de l'Orne s'est converti au tarif unique de 2 Euros, pour tout déplacement sur les lignes régulières (" Un Réseau, deux Euros, des Heureux ").

En concertation avec le Département de l'Eure, il a semblé opportun de vous proposer de mettre simultanément en place les **mêmes dispositions au lundi 28 août 2006 sur l'ensemble des deux Départements hauts normands :**

- **tarification " billet unique " à 2€**
- **tarification " Enfant " (accompagné de moins de 10 ans) à 1€**
- **gratuité pour les moins de 3 ans**
- **Carte " 10 trajets " valable un an à 12 €**
- **Pass calendaire mensuel à 40 €**
- **Pass trimestriel (valable 3 mois à compter de sa date d'émission) à 100 €**
- **Tarif bagage en soute, Vélo : 2 €**

De même, je vous propose de convenir du principe de gratuité réciproque des déplacements interdépartementaux entre la Seine Maritime et l'Eure , dès que les marchés de ce dernier auront été adaptés à cet effet. Cette mesure sera, en temps utiles, soumise à notre Commission Permanente.

- **Carte " 10 trajets " à 2 € (politique sociale)**

En ce qui concerne cette dernière politique sociale de tarification, une étude réalisée sous l'égide du groupe 276 a été engagée en 2005 avec pour objectif de définir une politique de nature à instituer :

- un taux de réduction identique sur l'ensemble des réseaux 276,
- à l'adresse d'un même ensemble de publics-cible
- parmi la liste la plus exhaustive ci après:
 - Demandeurs d'emploi ayant un revenu inférieur au SMIC
 - Bénéficiaires du RMI et leurs ayant-droit.
 - Bénéficiaires de l'AAH travailleurs handicapés CAT tx de 60%
 - Bénéficiaires API
 - Bénéficiaires ASS
 - Bénéficiaires AI
 - Bénéficiaires ASV
 - Bénéficiaires AAV
 - Bénéficiaires de la complémentaire maladie
 - Stagiaires de la formation professionnelle
 - Jeunes inscrits en ML/PAIO

Je vous propose de donner délégation à notre Commission Permanente pour arrêter la liste des bénéficiaires dès que les préconisations de l'étude régionale seront connues.

⇒ **Budget Prévisionnel** : L'application de ces mesures tarifaires non scolaires se traduirait à la fois par un manque à gagner et un surcoût liés aux moyens supplémentaires à mettre en place pour absorber le surcroît de fréquentation dont le montant cumulé peut être évalué à 1 M€/an

c 2/ Négociation avec les Autorités Urbaines de la mise en place d'un titre de transport intermodal utilisable sur les réseaux Départementaux et urbains par les usagers scolaires.

Il y a actuellement 2.300 usagers scolaires qui utilisent quotidiennement à la fois les transports départementaux et les transports urbains de Rouen, du Havre ou de Dieppe. Ces usagers doivent contracter deux abonnements et voyager avec deux titres de transports.

L'idée serait de négocier avec chacune de ces autorités urbaines la mise en place d'un abonnement scolaire hebdomadaire unique à tarification combinée (c'est à dire d'un montant inférieur), permettant de voyager successivement sur les deux réseaux avec le même titre de transport. Cette mesure pourrait être financée par un transfert de la compensation versée par le Département aux autorités urbaines au titre des abonnements scolaires hors PTU sans générer de surcoût supplémentaire.

c3/ Généralisation des titres intermodaux car+train aux usagers non scolaires des services départementaux traités en rabatement sur les gares.

Depuis 2004, le Département organise des navettes routières en rabatement sur les gares de Blangy sur Bresle (permettant des correspondances vers Eu et Le Tréport) et de Clères (permettant des correspondances vers Rouen). Grâce à un accord passé avec la SNCF, les usagers scolaires bénéficient d'un titre intermodal ("abonnement ASR+ ") leur donnant accès aux deux réseaux.

⇒ **Prospective à moyen terme** : L'idée serait d'étendre cette mesure de manière à favoriser un transfert modal de la mobilité domicile/ travail, par la mise en place d'abonnements intermodaux permettant à des usagers d'emprunter successivement plusieurs réseaux de transport avec un même titre de transport.

Dans le cadre des travaux du PDR, un groupe de travail réunissant la Région, les deux Départements et certaines autorités urbaines a, dans cet esprit, été mis en place pour définir une charte d'inter-modalité ainsi qu'un protocole d'interopérabilité billettique.

L'objectif recherché est la mise en place d'une "carte orange" Haut Normande permettant à un usager de voyager successivement sur l'ensemble des réseaux. Pour cela, il est nécessaire :

- d'harmoniser l'ensemble des tarifications du moins pour certains titres,
- d'adopter une norme commune pour les dispositifs de billettique de chaque réseau,
- d'instaurer, enfin, des procédures sécurisées de diffusion des titres de transport, d'encaissement et de redistribution des recettes (chambre de compensation).

Afin d'assurer la cohérence de cette démarche, un atelier de travail du PDR a élaboré un **projet de charte d'inter-modalité ci-joint en annexe 3, qui sera soumis après finalisation avec nos partenaires du PDR à notre Commission Permanente.** Cette charte sera ultérieurement complétée par une charte d'interopérabilité billettique, qui sera également soumise à notre Commission Permanente.

d. IDENTIFICATION DU RESEAU ET INFORMATION.

Pour inciter au choix modal en faveur des transports en commun, il faut promouvoir, à destination du voyageur potentiel, une image de qualité des services dispensés, et diffuser une information pertinente et adaptée aux différents publics cibles.

C'est pourquoi je vous propose d'adopter pour les transports départementaux une politique de communication et d'information qui pourrait être articulée selon les axes exposés ci-après.

d1/ Adoption d'un nom de réseau permettant d'identifier le réseau départemental, par unification des supports de communication.

Il paraîtrait tout d'abord opportun, d'avoir une appellation fédératrice du réseau départemental, comme c'est le cas pour le réseau régional (TER) et les réseaux urbains de Rouen (Métrobus), et du Havre (Bus Océane). Cela permettrait ainsi de mettre en place une communication appropriée : identification des publics cibles, harmonisation des supports (fiches horaires, indicateur départemental, les titres de transports, les arrêts de cars et tous les supports publicitaires susceptibles de dispenser des informations ponctuelles).

d2/ Mise aux couleurs de l'ensemble du parc de cars.

L'habillage des cars aux couleurs du Département apparaît comme le premier support à exploiter pour véhiculer une image de réseau y compris, pour les transports scolaires. Je vous propose donc de poursuivre la " mise aux couleurs " départementales entreprise cette année des cars de lignes régulières, et de l'étendre le plus rapidement possible à ceux de transports scolaires.

⇒ **Calendrier** : généralisation à l'occasion du renouvellement des marchés à compter de septembre 2007.

d3 / Mise en place d'une centrale d'information-transport :

Les usagers des transports départementaux ne disposent actuellement d'aucun centre d'information virtuelle (Type N°vert et/ou site internet) unique pour recueillir des renseignements sur l'offre de transport, les horaires, les tarifs, le fonctionnement des services en régime perturbé.

Par ailleurs, la confection et la diffusion de documents d'information, comme par exemple le remplacement des fiches horaires aux arrêts, sont assurées tant bien que mal par les transporteurs eux mêmes avec parfois beaucoup de retard.

Si l'on veut mettre un terme à cette situation très préjudiciable aux usagers des transports départementaux, il conviendrait d'unifier la chaîne d'information par la mise en place d'un dispositif coordonné assurant le recueil, la mise à jour, la mise en forme sur ses différents supports, enfin la diffusion de toute l'information, concernant les services départementaux de transports.

Cette centralisation de l'information, n'est pas, bien entendu, exclusive d'un fonctionnement en réseau qu'autorise aujourd'hui la technique. Il reviendrait notamment à ce dispositif d'assurer la mise à jour des données alimentant le logiciel

- de réservation des TAD consultable par les antennes locales,
- de covoiturage.

Je vous propose que ces nouvelles fonctionnalités de gestion centralisée des données d'information concernant les services départementaux des transports, soient inscrites au cahier des charges du prochain marché de gestion de la halte routière de Rouen, dont le renouvellement est prévu en 2007.

⇒ **Calendrier** : **1^{er} trimestre 2007.**

⇒ **Budget Prévisionnel** : il s'agit de mesures d'organisation interne ne nécessitant pas de budget spécifique. _

d4/ Mise en ligne des horaires du réseau départemental sur le site web du Département.

La plupart des Départements possèdent désormais sur leur site une page dispensant une information sur les transports départementaux.

Les transporteurs de Seine-Maritime dispensent une information sur les lignes départementales qui leur sont confiées, par définition ni complète ni harmonisée et qui n'est donc pas de nature à véhiculer de façon satisfaisante l'image du Département.

En attendant d'éventuels développements plus ambitieux, je vous propose que les horaires des lignes régulières (ouvertes à tous) soient mis en ligne sur le site du Département.

⇒ **Calendrier : fin 2006.**

⇒ **Prospective : Collaboration à la mise en place d'un site de calcul d'itinéraire multi-réseaux qui serait commun à l'ensemble des Autorités Organisatrices de Transports de la Région Haute-Normandie:**

La mise en place d'un site web individualisé aux transports départementaux ne peut qu'être une première étape avant la réalisation d'un site multi-modal gérant l'information-transport de l'ensemble des autorités organisatrices de transport.

Ce projet, étudié dans le cadre des comités techniques du PDR, suppose la collaboration de toutes les Autorités Organisatrices de Transport de Haute Normandie et pose à ce titre de nombreux problèmes de compatibilité qui devront être traités dans un protocole d'information multi-modale annexé à la charte d'inter-modalité, analogue, dans l'esprit, à celui établi pour la billettique.

Dans une phase intermédiaire, pourrait être envisagé un portail commun rassemblant les différents sites transports-publics gérés par les Autorités Organisatrices ou leurs exploitants.

A terme, l'idéal serait la création d'un site intégrant toutes les données de toutes les autorités organisatrices, afin de permettre des calculs d'itinéraires avec correspondances intermodales.

Enfin, les évolutions technologiques tant au niveau général qu'au niveau des moyens départementaux, permettent d'envisager dans un terme relativement rapproché, la transmission de tels calculs, et a fortiori de toutes données d'information :

- en temps réel,
- tenant compte des conditions effectives de circulation et de localisation des moyens de transports
- à tout usager, à partir d'un point quelconque du territoire départemental

d5/ Actions directes de promotion générale des transports collectifs

Au delà d'une meilleure information sur les services existants de transports, au delà de la promotion de l'action départementale, tous les usagers doivent être sensibilisés, par des campagnes ciblées, à l'opportunité même des transports collectifs, dans une démarche citoyenne de développement durable, avec un souci de solidarité envers les plus démunis, de préservation de l'environnement, de combat contre le réchauffement climatique, et d'économies énergétiques

6. CAS PARTICULIER DE LA TARIFICATION DES TRANSPORTS SCOLAIRES

a. ELEVES DEMI-PENSIONNAIRES SUBVENTIONNES

Ne sont actuellement subventionnés que les élèves respectant strictement la carte scolaire de l'Education Nationale, et scolarisés à plus de 3km de leur domicile.

Il est particulièrement difficile d'appréhender toutes les conséquences techniques et économiques d'un éventuel abandon de ces règles qui constituent l'un des motifs d'intervention les plus fréquents.

Il est proposé de proroger les modalités actuelles de financement départemental des transports scolaires, dans le strict respect de la carte scolaire et de la distance minimale de 3 km entre l'établissement et le domicile de l'élève, et d'examiner au cas par cas les demandes de dérogations.

De telles dérogations pourraient notamment trouver leurs *justifications dans certaines situations familiales (Garde alternée, déménagement, fratrie, etc...) ou sociales (Internat, exclusion définitive,...)*



Sous cette réserve, le Département subventionne à 89,5% le coût du transport des élèves demi-pensionnaires.

Les 10,5% complémentaires ont représenté pour la saison scolaire 2004/ 2005 un montant global d'environ 3,3 M€, correspondant à une part moyenne à la charge des familles (ou de l'organisateur secondaire s'y substituant) de 66 €/ an par élève.

En parallèle, mais en cohérence avec la simplification de la tarification des déplacements " commerciaux " ordinaires, et à l'instar de ce qui se pratique depuis plusieurs années dans l'Eure, il est proposé, à compter de la saison scolaire 2006-2007, une **tarification forfaitaire annuelle unique à 31,5 €** (soit 10,5% de 3 " Pass trimestriels " de 100€), **des déplacements scolaires des demi-pensionnaires subventionnés.**



Afin de faciliter l'emprunt occasionnel des transports scolaires, il est de plus proposé d'instituer un **abonnement calendaire hebdomadaire scolaire (10 ou 12 trajets) à 2,5 €.**

b. ELEVES INTERNES SUBVENTIONNES

Environ 2000 élèves internes bénéficient, quant à eux, d'une indemnisation à 65% du coût réel.

Les 35% résiduels pour les familles ont représenté, pour la saison scolaire 2004/ 2005, un coût global d'environ 200 000€.

Dans le même esprit que pour les élèves demi-pensionnaires, et concernant les déplacements scolaires des **internes subventionnés**, sur le réseau des transports routiers départementaux il est proposé une **tarification forfaitaire annuelle unique, à 24 €.**

Concernant les **déplacements ferroviaires** des élèves internes subventionnés il est proposé de maintenir le système de **l'indemnisation actuelle à 65%**, dans l'attente de la tarification intermodale en cours d'établissement dans le cadre du Plan de Déplacement Régional.

c. CARTE SCOLAIRE ELEVES NON SUBVENTIONNES (BTS, ELEVES HORS)

Le Département est régulièrement sollicité :

- sur le caractère excessif du coût des transports des élèves hors carte scolaire (de fait près de 10 fois le tarif demandé aux élèves subventionnés)
- pour la prise en charge d'élèves-étudiants en BTS, dont les classes présentent la particularité d'être positionnées dans les lycées desservis par les circuits scolaires.

Le Département ne subventionnant pas, jusqu'en 2004/ 2005 les transports des étudiants, cette prise en charge a systématiquement été, par principe, refusée, jusqu'à ce jour.

Il est proposé d'accepter les étudiants en BTS dans les dessertes spécialisées des lycées, et d'instituer, à leur intention et à celle des élèves hors carte scolaire, un " Pass annuel scolaire non subventionné à 300€ "

d. ELEVES HANDICAPES

Pour l'année scolaire 2004/ 2005, le Département a subventionné :

- à 89,5% le transport des élèves qui ont un taux de handicap entre 50 et 80 %,
- à 100% le transport des élèves qui ont un taux supérieur à 80%.

Le handicap est évalué par la Commission Départementale d'Éducation Spécialisée ou la COTOREP pour les jeunes adultes.

Les dépenses annuelles correspondantes ont été, en 2004, d' environ 1,5 M€ pour la mise en place de transports adaptés à 250 élèves handicapés : taxis, véhicules sanitaires légers, ambulances.

On peut s'interroger sur l'équité de ces dispositions, pour les taux de handicap entre 50 et 80%.

En effet, le transport des élèves handicapés est beaucoup plus cher et la part résiduelle à la charge de familles, déjà cruellement frappées, a été encore beaucoup plus importante que pour les autres élèves.

En cohérence avec notre plan " Handicap ", qui nous a été soumis lors de notre session de juin dernier, il est donc proposé la **gratuité complète du transport spécialisé des élèves qui ont un taux de handicap supérieur à 50%, pour et à compter de la saison scolaire 2005/ 2006.**

e. COUT DES MESURES AFFERENTES AUX TRANSPORTS SCOLAIRES

L'ensemble des mesures afférentes aux transports scolaires est estimé à 2 M€/an.

7. SERVICES DEPARTEMENTAUX

La mise en œuvre d'un nouveau Schéma Départemental des Transports par le Département ne saurait se concevoir sans que ce dernier montre l'exemple au niveau de ses propres services, à l'ensemble de nos partenaires publics et privés, à toutes les collectivités, à toutes les administrations et à toutes les entreprises de son territoire.-

Il est à cet effet proposé, dans la logique directe de notre politique de développement durable, de mettre à l'étude, dans le courant de l'année 2007, un "PLAN DE DEPLACEMENT D'ENTREPRISE".

Ses objectifs seraient :

- d'encourager l'utilisation des transports publics par les agents du Département
- d'inciter au covoiturage
- en tant que de besoin, de préconiser à cet effet
 - des horaires de travail
 - l'utilisation de télé-réunions
- d'organiser et limiter le stationnement, à l'intérieur et autour des services départementaux
- d'informer le personnel sur les zones bien desservies par les transports publics
- de promouvoir la pratique de la marche à pied, du vélo, ou du roller

Après analyse des pratiques, les moyens d'action pourraient notamment porter sur :

- la politique des emplacements réservés
- la politique des voitures de service
- des accords de desserte et de tarification, avec les Autorités Organisatrices et/ou exploitants de réseaux de transports en commun
- un service interne de co-voiturage (sur intranet)

Vous trouverez en annexe 4, copie d'une plaquette de l'ADEME explicitant ces objectifs et moyens, ainsi que la méthodologie à mettre en œuvre

8. SYNTHÈSE

Pour l'essentiel, il convient de retenir qu'il est proposé :

REDEPLOIEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORT

- ❖ Mise en place en septembre 2006 d'un cadencement à la 1/2 heure en heure de pointe et 1h en heure creuse (1,5 M€/an) sur
 - Caudebec / Rouen :
 - Saint Pierre de Varengueville / Rouen
 - Neufchâtel en Bray / Rouen
 - Gournay / Rouen (dans sa partie périurbaine entre Vascoeuil et Rouen)
 - Caudebec en Caux / Le Havre (entre la vallée du commerce et Le Havre)
 - Dieppe / St Nicolas d'Alhiermont (prolongée jusqu'à Envermeu).
 - Eu / Le Tréport / Dieppe.
- ❖ Développement en septembre 2006 de services de rabattement (150 000 €/an)

- des cantons de Bolbec, Caudebec-en-Caux, et Lillebonne, sur les gares SNCF de Bréauté et Yvetot
 - de Fécamp/ Goderville sur la gare SNCF de Bréauté
 - de Criquetot l'Esneval sur la gare TER de Montivilliers
- ❖ Mise en place (300 000€) de dispositifs de services à la demande
- Acquisition de logiciel
 - Etudes de Schémas locaux en 2006/ 2007
 - Expérimentations dès janvier 2007 sur le Pays des Hautes falaises, le canton de Fontaine le Dun ainsi que ceux de Bolbec, Lillebonne et Caudebec en Caux.
 - Généralisation du dispositif en septembre 2007(2M€/an)

AMENAGEMENTS DE POLES D'ECHANGES

- ❖ Amélioration des infrastructures d'accès et de stationnement des gares SNCF
(70 000€ en 2009/ 2010 pour la gare de Bréauté)
- ❖ Aménagements de plate-formes inter-modales/ aires de covoiturage (1M€)
- 2006 : Création d'un site INTERNET/ Recensement des aires sauvages/Définition des implantations/ Acquisition d'un logiciel de covoiturage
 - 2007/ 2008 : Travaux d'aménagement de 5 aires
- ❖ Étude en 2006/ 2007 d'un schéma d'accessibilité aux PMR du réseau départemental structurant

TARIFICATION, BILLETTIQUE (1M€/an)

- ❖ Application au 28 août 2006 d'une tarification unique à 2€
- tarification " billet unique " à 2€
 - tarification " Enfant " (accompagné de moins de 10 ans) à 1€
 - gratuité pour les moins de 3 ans
 - Carte " 10 trajets " valable un an à 12 €
 - Pass calendaire mensuel à 40 €
 - Pass trimestriel (valable 3 mois après émission) à 100€
 - Tarif Bagage en soute, Vélo : 2 €
- ❖ Gratuité réciproque des déplacements inter-départementaux entre la Seine-Maritime et l'Eure
- ❖ Application fin 2006 d'une [politique tarification](#)-sociale [de tarification](#):
- Carte " 10 trajets " à 2 €
 - délégation à la Commission Permanente pour arrêter la date effective et la liste des bénéficiaires
- ❖ Projet de charte d'inter-modalité, à soumettre à notre Commission Permanente, et visant à mettre en place à terme un titre intermodal avec les autorités urbaines régionale et ferroviaire

IDENTIFICATION DU RESEAU ET INFORMATION

- ❖ Principe d'adoption fin 2006 d'un nom de réseau
- ❖ Mise aux couleurs de l'ensemble du parc de cars
 - Lignes régulières en 2006
 - Circuits spécialisés à compter de septembre 2007
- ❖ Mise en place d'une centrale d'information-transport (début 2007)
- ❖ Mise en ligne (fin 2006) des horaires du réseau départemental sur le site web du Département
- ❖ [Actions directes de promotion générale des transports collectifs](#)

TARIFICATION DES TRANSPORTS SCOLAIRES À COMPTER DE LA SAISON SCOLAIRE 2006-2007 (2 M€/an)

- ❖ Bénéficiaires des subventions départementales
 - Respect de la carte scolaire_
 - Distance minimale de 3 km entre établissement et domicile de l'élève
 - Dérogations strictement limitées à certaines situations familiales (Garde alternée, déménagement, fratrie, etc...) ou sociales (Internat, exclusion définitive,...)
- ❖ Demi-pensionnaires subventionnés
 - tarification forfaitaire annuelle unique à 31,5 €
 - abonnement calendaire hebdomadaire scolaire (10 ou 12 trajets) à 2,5 €
- ❖ Internes subventionnés
 - tarification forfaitaire annuelle unique à 24 €
 - maintien de l'indemnisation à 65% des déplacements ferroviaires
 - Indemnisation à 0,10€/km des déplacements en véhicules personnels
- ❖ Elèves non subventionnés :
 - tarification forfaitaire annuelle unique à 300€
- ❖ Elèves handicapés
 - gratuité complète du transport spécialisé des élèves qui ont un taux de handicap supérieur à 50%, pour et à compter de la saison scolaire 2005/ 2006.

SERVICES DEPARTEMENTAUX

- ❖ Etude (2007) d'un " Plan de Déplacement d' Entreprise "



Il est à noter que les conséquences immédiates (mais limitées puisque d'application partielle pour l'année en cours) de ce nouveau Schéma Départemental des Transports ont à priori été prises en compte sur le budget départemental 2006 : des adaptations et mouvements comptables seront, en tant que de besoin, proposés à l'occasion de la 2^{ème} décision modificative

Si vous en êtes d'accord je vous serais obligé de bien vouloir approuver le dispositif de délibération ci-annexé.

DEPARTEMENT DE SEINE-MARITIME
EXTRAIT DU PROCES-VERBAL
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL GENERAL

- SEANCE DU

PRESIDENCE :

DELIBERATION N°

LE CONSEIL GENERAL

VU :

- la loi du 10 mai 1871
 - la loi du 2 mars 1982
 - le code général des collectivités territoriales
- les propositions de M. le Président entendues;
après avoir constaté la présence du quorum légal de ses membres,

Vu la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982, d'orientation des transports intérieurs, donnant au Département la compétence d'autorité organisatrice des transports collectifs de voyageurs d'intérêt départemental,

Considérant la situation actuelle en matière d'offres de transport collectifs sur l'ensemble du département,

Considérant sa volonté d'initier une nouvelle dynamique en faveur des transports publics,

L'Assemblée Plénière :

- approuve le nouveau Schéma Départemental des Transports tel que défini ci-après :

REDEPLOIEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORT

- ❖ Mise en place en septembre 2006 d'un cadencement à la ½ heure en heure de pointe et 1h en heure creuse (1,5 M€/an) sur
 - Caudebec / Rouen :
 - Saint Pierre de Varengueville / Rouen
 - Neufchâtel en Bray / Rouen
 - Gournay / Rouen (dans sa partie périurbaine entre Vascoeuil et Rouen)
 - Caudebec en Caux / Le Havre (entre la vallée du commerce et Le Havre)
 - Dieppe / St Nicolas d'Alhiermont (prolongée jusqu'à Envermeu).
 - Eu / Le Tréport / Dieppe.

- ❖ Développement en septembre 2006 de services de rabattement (150 000 € /an)
 - des cantons de Bolbec, Caudebec-en-Caux, et Lillebonne, sur les gares SNCF de Bréauté et Yvetot
 - de Fécamp/ Goderville sur la gare SNCF de Bréauté

- des environs de Goderville/ Criquetot l'Esneval sur les gares TER de Rolleville et Montivilliers
- ❖ Mise en place (300 000€) de dispositifs de services à la demande
 - Acquisition de logiciel
 - Etudes de Schémas locaux en 2006/ 2007
 - Expérimentations dès janvier 2007 sur le Pays des Hautes falaises, le canton de Fontaine le Dun ainsi que ceux de Bolbec, Lillebonne et Caudebec en Caux.
 - Généralisation du dispositif en septembre 2007(2M€/an)

AMENAGEMENTS DE POLES D'ECHANGES

- ❖ Amélioration des infrastructures d'accès et de stationnement des gares SNCF (70 000€ en 2009/ 2010 pour la gare de Bréauté)
- ❖ Aménagements de plate-formes inter-modales/ aires de covoiturage (1M€)
 - 2006 : Création d'un site INTERNET/ Recensement des aires sauvages/Définition des implantations/Acquisition d'un logiciel de covoiturage
 - 2007/ 2008 : Travaux d'aménagement de 5 aires
- ❖ Étude en 2006/ 2007 d'un schéma d'accessibilité aux PMR du réseau départemental structurant

TARIFICATION, BILLETTIQUE (1M€/an)

- ❖ Application au 28 août 2006 d'une tarification unique à 2€
 - tarification " billet unique " à 2€
 - tarification " Enfant " (accompagné de moins de 10 ans) à 1€
 - gratuité pour les moins de 3 ans
 - Carte " 10 trajets " valable un an à 12 €
 - Pass calendaire mensuel à 40 €
 - Pass trimestriel (valable 3 mois après émission) à 100€
 - Tarif Bagage en soute, Vélo : 2 €
- ❖ Gratuité réciproque des déplacements inter-départementaux entre la Seine Maritime et l'Eure
- ❖ Application fin 2006 d'une [politique tarification](#) sociale [de tarification](#):
 - Carte " 10 trajets " à 2 €
- ❖ Projet de charte d'inter-modalité, visant à mettre en place à terme un titre intermodal avec les autorités urbaines régionale et ferroviaire

IDENTIFICATION DU RESEAU ET INFORMATION

- ❖ Principe d'adoption fin 2006 d'un nom de réseau
- ❖ Mise aux couleurs de l'ensemble du parc de cars
 - Lignes régulières en 2006
 - Circuits spécialisés à compter de septembre 2007
- ❖ Mise en place d'une centrale d'information-transport (début 2007)
- ❖ Mise en ligne (fin 2006) des horaires du réseau départemental sur le site web du Département

❖ [Actions directes de promotion générale des transports collectifs](#)

TARIFICATION DES TRANSPORTS SCOLAIRES À COMPTER DE LA SAISON SCOLAIRE 2006-2007 (2 M€/an)

- ❖ Bénéficiaires des subventions départementales
 - Respect de la carte scolaire
 - Distance minimale de 3 km entre établissement et domicile de l'élève
 - Dérogations strictement limitées à certaines situations familiales (Garde alternée, déménagement, fratrie, etc...) ou sociales (Internat, exclusion définitive,...)
- ❖ Demi-pensionnaires subventionnés
 - tarification forfaitaire annuelle unique à 31,5 €
 - abonnement calendaire hebdomadaire scolaire (10 ou 12 trajets) à 2,5 €
- ❖ Internes subventionnés
 - tarification forfaitaire annuelle unique à 24 €
 - maintien de l'indemnisation à 65% des déplacements ferroviaires
 - Indemnisation à 0,10€/km des déplacements en véhicules personnels
- ❖ Élèves non subventionnés :
 - tarification forfaitaire annuelle unique à 300€
- ❖ Élèves handicapés
 - gratuité complète du transport spécialisé des élèves qui ont un taux de handicap supérieur à 50%, pour et à compter de la saison scolaire 2005/ 2006.

SERVICES DEPARTEMENTAUX

- ❖ Étude (2007) d'un " Plan de Déplacement d' Entreprise "
- confirme la délégation à la Commission Permanente pour approuver tous les marchés, contrats, conventions et avenants rendus nécessaires par les décisions correspondantes,
- donne délégation à la Commission Permanente à l'effet :
 - ❖ de préciser les modalités et dispositifs d'application des différentes actions du nouveau Schéma Départemental des transports
 - ❖ d'arrêter notamment :
 - La charte d'intermodalité avec les autres autorités organisatrices de transports de la Région Haute Normandie
 - La charte d'interopérabilité billettique avec les autres autorités organisatrices de transports de la Région Haute Normandie
 - La liste des bénéficiaires de la tarification sociale
 - La date d'application de la gratuité réciproque des déplacements inter-départementaux entre la Seine Maritime et l'Eure