

# Transports

## Chiffres-clés en 1999

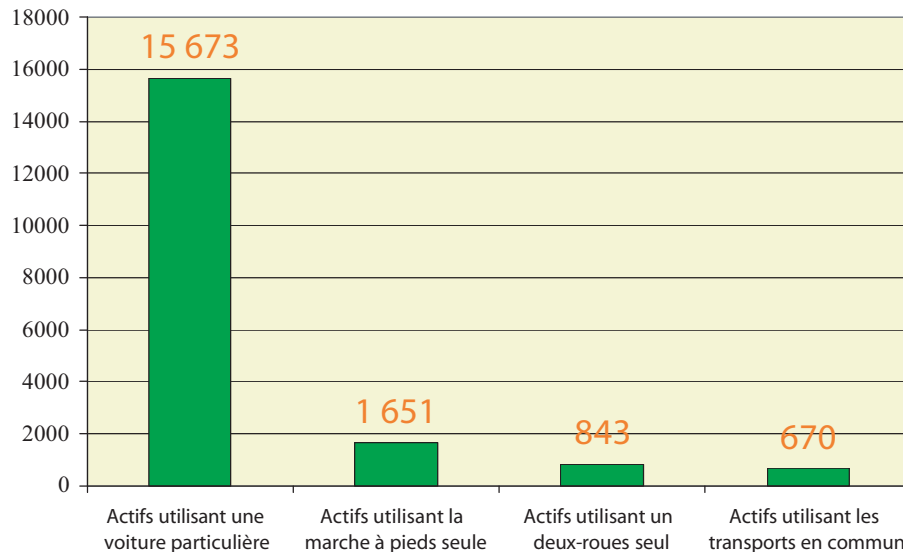
Répartition modale des transports :

- \* Transports en commun : 4%
- \* Voiture particulière : 91%
- \* Autre (marche à pieds, deux-roues) : 5%

Source : INSEE, Recensement de la population 1999

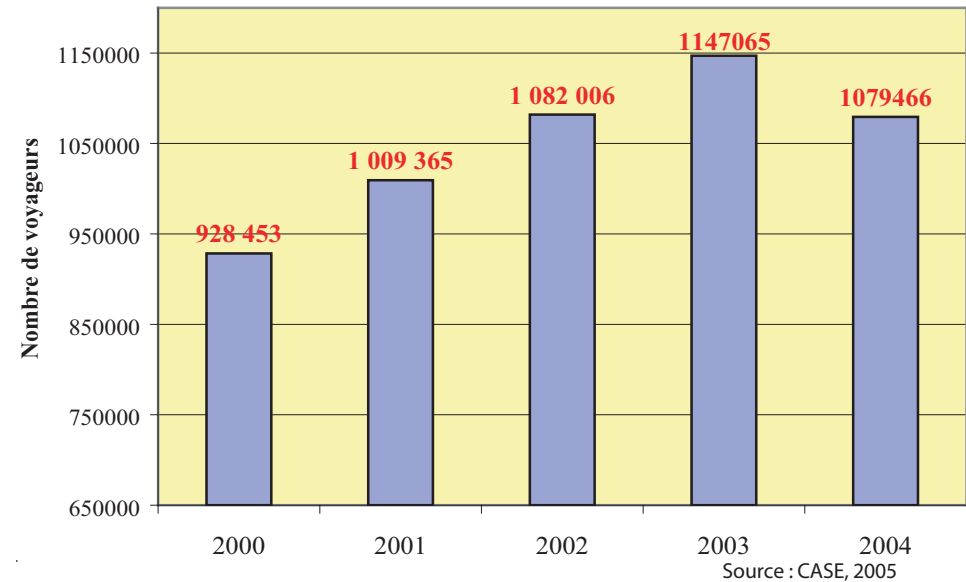
Actuellement, la grande majorité des déplacements s'effectuent en voiture, les déplacements à pieds ou en deux-roues étant devenus marginaux. Cela n'est pas sans poser de problèmes : congestion du centre urbain, problèmes de livraisons, saturation de certains axes, difficultés de déplacement pour certaines catégories de population (personnes âgées, demandeurs d'emploi...). Toutefois, depuis 2000, les transports collectifs urbains sont de plus en plus fréquentés.

Répartition modale des transports pour les trajets domicile-travail



Source : INSEE, Recensement de la population 1999

## Fréquentation des transports collectifs urbains en nombre de voyageurs



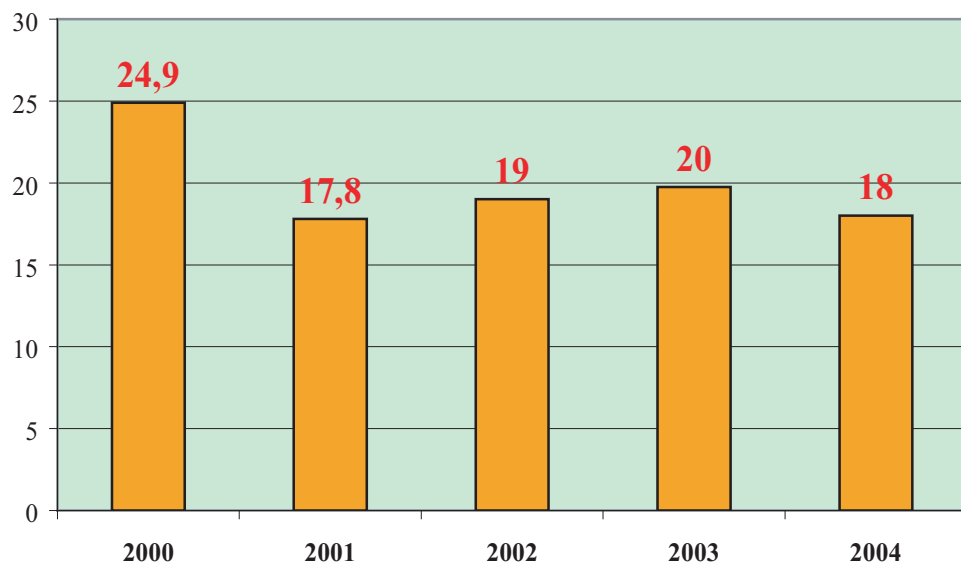
## Politique locale

L'agglomération souhaite continuer à améliorer les transports publics, pour cela elle met en place :

- L'Enquête Ménages Déplacement afin de mieux connaître les pratiques de déplacements de la population et ainsi élaborer et évaluer les politiques de transport. Elle concerne toutes les catégories de population et s'intéresse à tous les modes de déplacement. La CASE s'associe aux communautés d'agglomération d'Elbeuf et de Rouen pour cette étude car les échanges journaliers entre ces 3 territoires sont très importants.

- Le Plan de Déplacement Urbain dans le cadre d'une démarche volontaire. Cet outil de planification a pour principal objectif d'assurer une meilleure répartition entre les différents modes de transport et donc de permettre une utilisation rationnelle des infrastructures existantes ou à venir, tout en limitant la consommation d'énergie. Il s'intègre dans une démarche de maîtrise de l'urbanisation.

## Evolution du nombre de voyages/habitants



Source : CASE, 2005

La communauté d'agglomération ayant été créée en 2001, le nombre de personnes ayant accès au transport urbain a fortement augmenté (+50%) entre 2000 et 2001. L'offre en transport urbain n'a pas augmenté dans les mêmes proportions expliquant la baisse du nombre de voyages par habitant. Depuis, le nombre de voyages par habitant a tendance à se stabiliser entre 18 et 19. La communauté d'agglomération Seine-Eure présente une valeur supérieure aux autres communautés d'agglomération de taille identique qui oscille entre 14 et 16 voyages par habitant.

## Comparaison avec d'autres agglomérations de même taille Année 2004

CASE	18 Voyages/hab.
CA Elbeuf	16 Voyages/hab.
CA Agen	13,9 Voyages/hab.
CA Albi	14 Voyages/hab.

## Evolution tarifaire des titres de transport entre 2003 et 2005

Titres	Prix 2003 (€)	Prix 2004 (€)	Evolution 2003 - 2004	Prix 2005 (€)	Evolution 2004 - 2005
<b>Ticket unitaire</b>					
1 zone	0,8	0,9	12,5%	1	11,1%
2 zones	1,3		-30,8%		
<b>10 voyages</b>					
1 zone	5,8	6	3,4%	6	0,0%
2 zones	9		-33,3%		
<b>LIBERTE</b>					
1 zone	21	22	4,8%	23	4,5%
2 zones	28		-21,4%		
<b>JEUNE</b>					
1 zone	10,5	11	4,8%	11	0,0%
2 zones	14		-21,4%		
1 zone annuel	105	110	4,8%	110	0,0%
2 zones annuel	140		-21,4%		
<b>PLUS</b>					
2 zones	14	15	7,1%	16	6,7%
<b>SCOLAIRE</b>					
mensuel	8,7	9	3,4%	10	11,1%
annuel	32	36	12,5%	38	5,6%

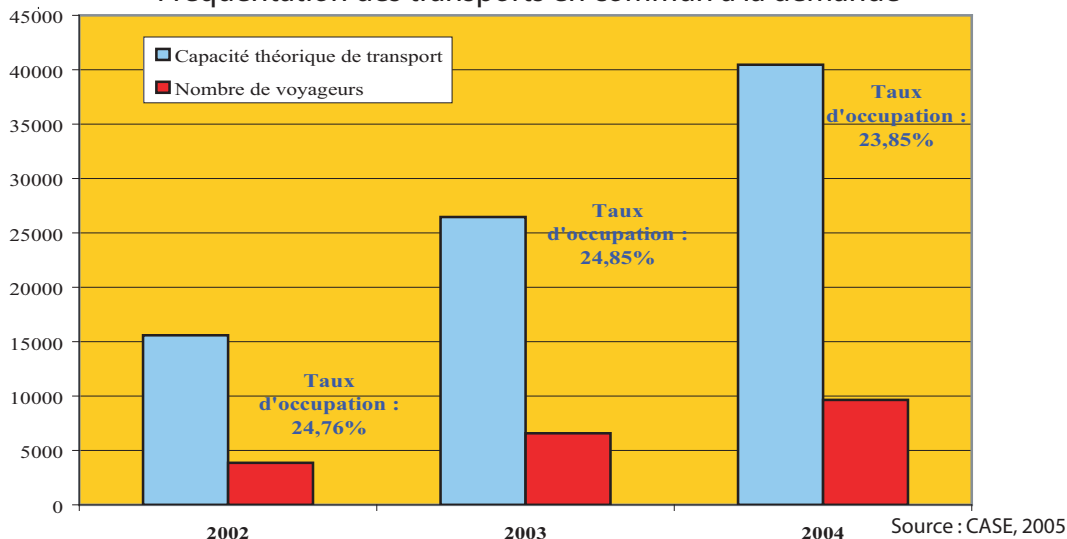
Source : CASE, 2005

En 2004, la communauté d'agglomération Seine-Eure a modifié le système tarifaire applicable sur le réseau. Elle est passée d'un système zonal à 2 zones à un système unique valable sur l'ensemble du territoire. La mise en place de cette tarification unique marque la volonté de faire du territoire Seine-Eure, un bassin de vie identifié comme tel, au sein d'une agglomération bipolaire.



Les véhicules sont identifiables par leur couleur en fonction des dessertes qu'ils assurent.  
Ex : le BUS DE GARE (rouge) dessert la gare de Val-de-Reuil.

## Fréquentation des transports en commun à la demande



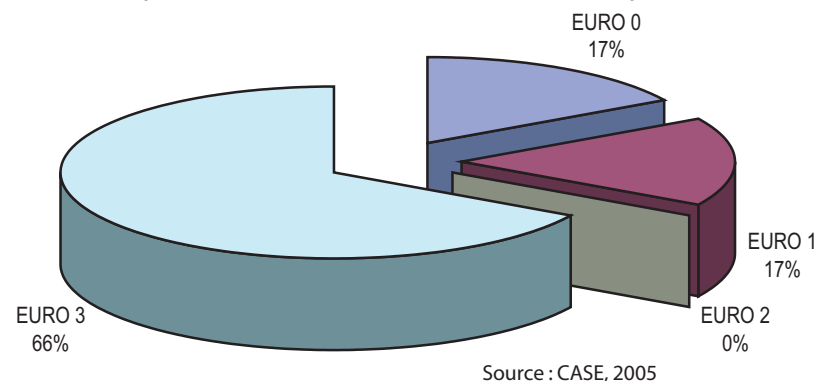
Le Transport à la demande est adapté à la desserte des zones excentrées ou à faible densité de population. Ce service intervient sur réservation téléphonique. Il permet d'offrir une desserte en limitant le coût du transport et en préservant l'environnement car les véhicules ne circulent pas si aucun client n'est déclaré.

## Normes environnementales des véhicules (en g/kWh)

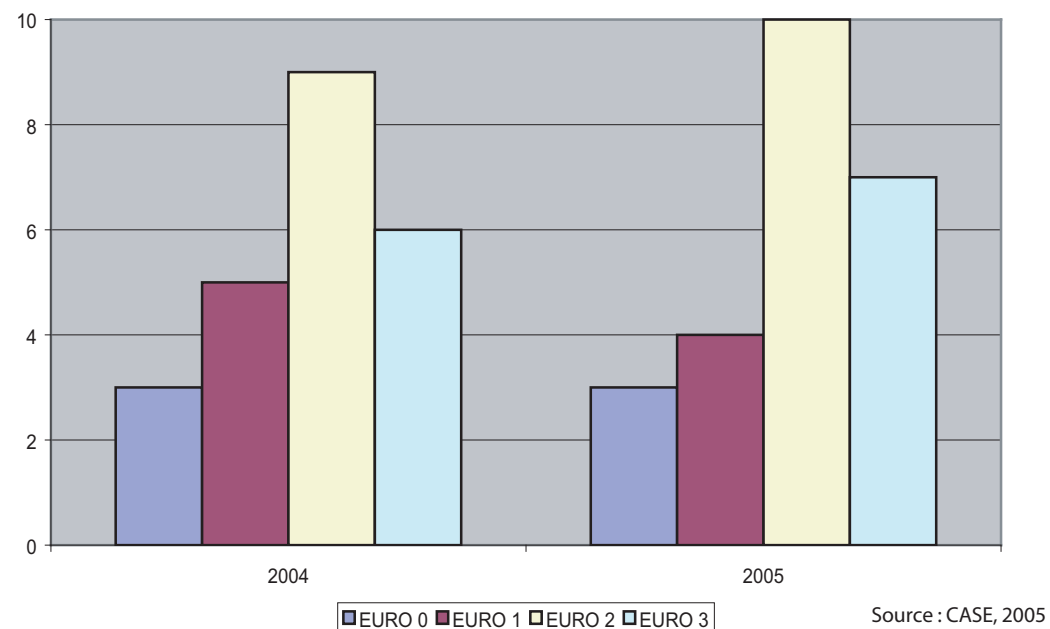
	CO Monoxyde de Carbone	Nox Oxydes d'Azote	HC Hydrocarbures	Particules
EURO 0 : véhicules mis en service entre 1988 et 1992	12,3	15,8	2,6	
EURO 1 : véhicules mis en service entre 1993 et 1996	4,9	9	1,23	0,36
EURO 2 : Bus mis en service après 1996	4	7	1,1	0,15
EURO 3 : applicable au 1er octobre 2000 (véhicules neufs) au 1er octobre 2001 (autres)	2,1	5	0,66	0,1
EURO 4 : 2005/2006	1,5	3,5	0,46	0,02
EURO 5 : 2008/2009	1,5	2	0,25	0,02

Depuis 1988, les principaux rejets polluants des véhicules de transport public sont surveillés et font l'objet d'une réglementation spécifique. Les nouveaux véhicules mis en service doivent répondre à la norme en vigueur au moment de leur commercialisation.

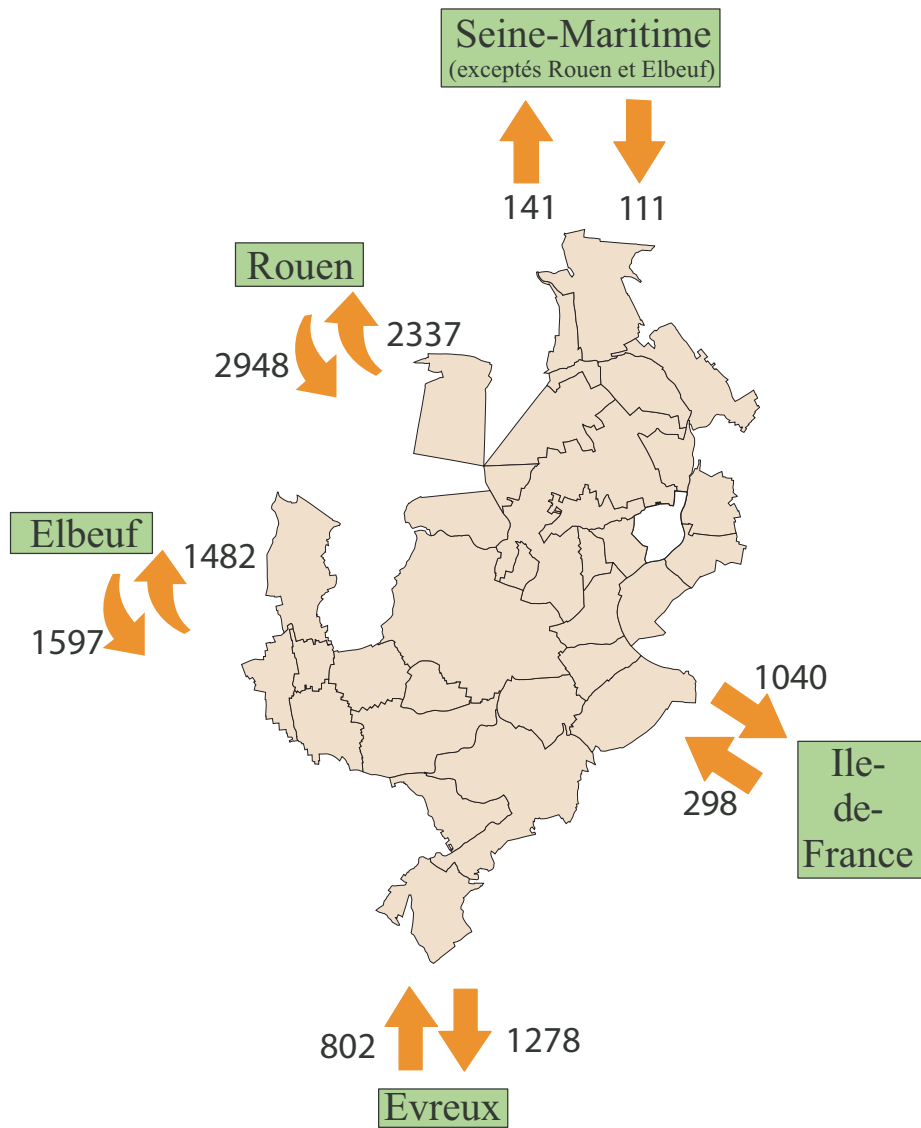
## Parc utilisé pour les services scolaires des zones périurbaines



## Parc du délégataire exploitant le réseau

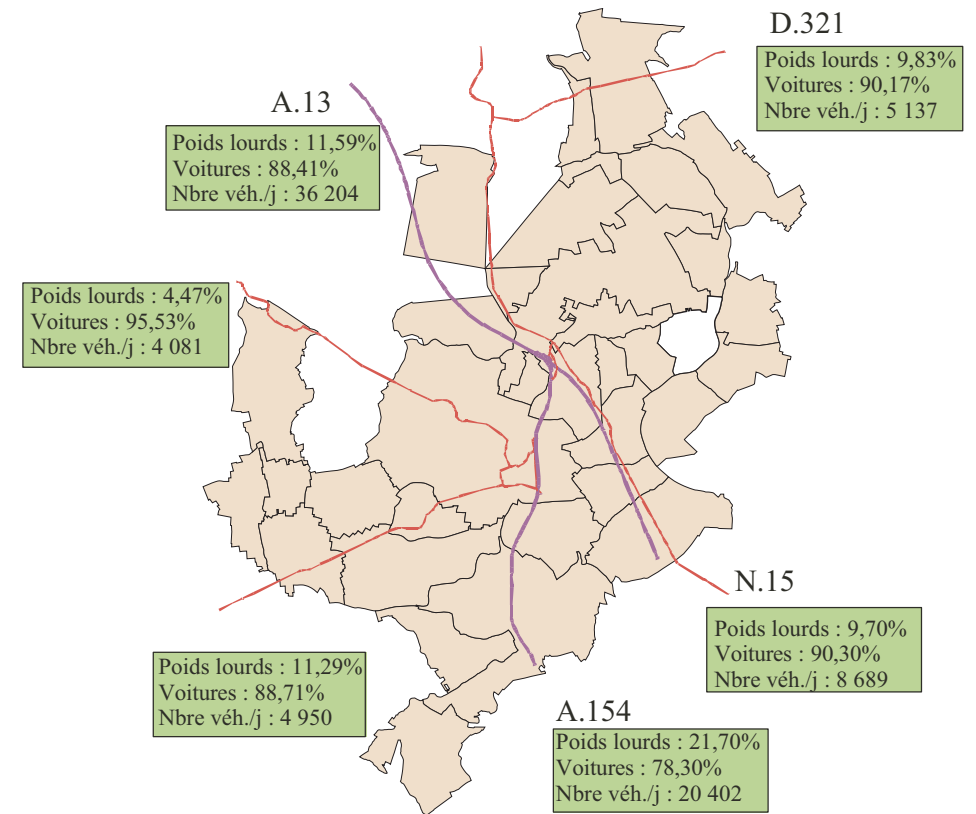


## Trafic moyen journalier



Source : DDE de l'Eure, mars 2003 et SAPN, mars 2001 - Cartographies : AREHN, septembre 2003

## Flux des transports des axes principaux

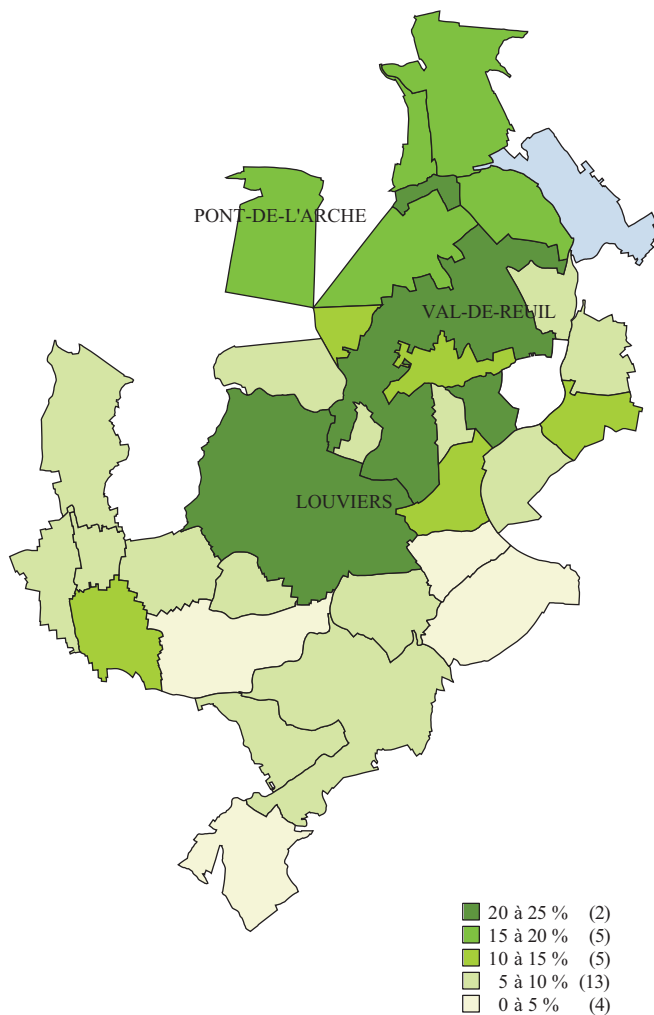


L'A13, un axe majeur qui traverse le territoire

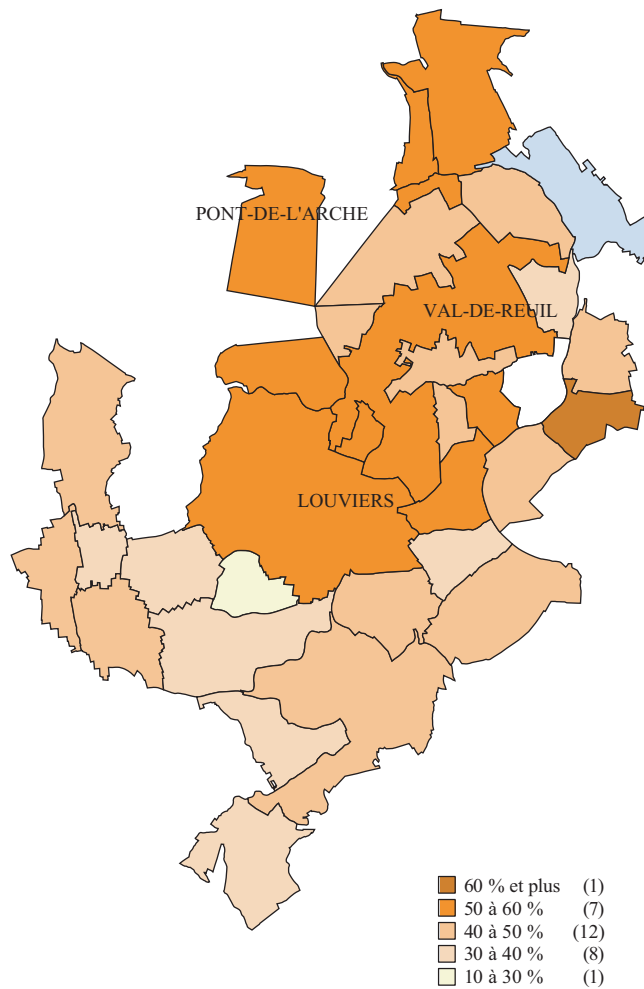
Nombre de voitures possédées par l'ensemble des ménages  
de la CASE

Pas de voiture	1 voiture	2 voitures ou plus
17,1%	50,6%	32,3%

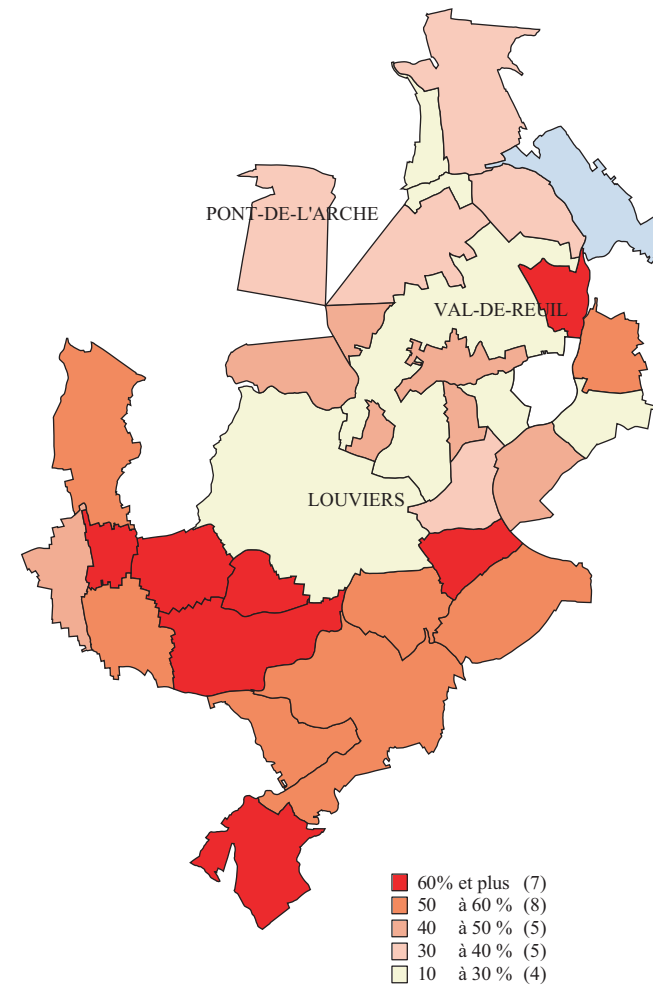
Part des ménages ne possédant pas de voiture



Part des ménages possédant 1 voiture



Part des ménages possédant 2 voitures et +



Source : INSEE Profils des communes, 1999 - Cartographie : AREHN, octobre 2003