

Rapport d'activités 2010 – 2011

L'année qui vient de s'écouler s'est soldée pour notre association par un succès et un échec. Le succès consiste en l'aboutissement du combat que nous avons mené une décennie durant en faveur de l'aménagement d'un BHNS nord-sud, suivant l'itinéraire de l'actuelle ligne 7. La décision de sa construction a été prise fin 2010, et les travaux viennent de commencer. Dans quelques mois, les bus circuleront dans des couloirs réservés sur chacune des sections encombrées de son parcours : route de Neufchâtel, rue de la République, Pont Corneille, avenue Champlain, rue Lafayette, rue d'Elbeuf. La régularité du service sera alors garantie. Le niveau de service sera en outre sensiblement amélioré : un bus toutes les 8 à 10 minutes. En complément, la fréquence sera fortement renforcée sur la transversale nord (ligne 40).

La déconvenue de l'année résulte de l'abandon du projet de restructuration du réseau bus qui devait accompagner en Septembre 2012 la mise en service des nouvelles rames de métro. Notre déception est d'autant plus grande que le projet élaborait comportait des avancées d'une ampleur inaccoutumée, dont les usagers ne pourront donc pas bénéficier.

1. Contribution à la réflexion sur la restructuration du réseau

Au printemps 2010, la CREA a invité le CPTC à participer aux réflexions du groupe de travail chargé d'élaborer le projet de restructuration du réseau devant être mis en application en 2012. Ce groupe est composé des responsables du service Transports de la CREA, de représentants des exploitants (TCAR et TAE) et d'ingénieurs délégués par un Bureau d'études spécialisé. Ce groupe de réflexion s'est réuni une douzaine de fois entre l'automne 2010 et le printemps 2011. Ce qui, avec les préparations, a représenté plusieurs centaines d'heures de travail.

Dès le début, une unanimité est apparue quant au diagnostic relatif aux caractéristiques actuelles du réseau : un manque d'attractivité lié à des fréquences insuffisantes sur les lignes principales, une profonde inadéquation de l'offre aux évolutions récentes des besoins de déplacement (services de soirée, mobilité de loisirs...), une dispersion excessive des moyens, etc...

Les solutions proposées ont été les suivantes :

- une hiérarchisation prononcée du réseau, autour de quelques axes forts bien choisis ;
- un renforcement des fréquences sur le métro et TEOR, notamment en heures creuses ;
- la promotion de quatre lignes de bus « essentielles » à très haut niveau de service :
 - E4 : Vatine – Colbert – Gare – Hôtel de Ville – Boulingrin – Bihorel
 - E5 : Fond du Val – Cauchoise - Hôtel de Ville – Sotteville – Saint Etienne
 - E6 : Préfecture – Gare – Hôtel de Ville – CHU – Bonsecours – Franqueville
 - E7 : Bois Guillaume – Hôtel de Ville – Saint Sever – Jardin des Plantes – Zénith
- l'extension de l'amplitude du service jusqu'à 0h30 sur le métro, TEOR et les essentielles ;
- le développement, en périphérie, de quatre lignes fortes (fréquences de 10 à 15 minutes) permettant de faciliter la mobilité locale et les déplacements transversaux :
 - 10 : Maromme – Mont Saint Aignan – Bois Guillaume – Bihorel
 - 14 : Petit Quevilly – Grand Quevilly – Saint Etienne – Oissel – Tourville
 - 15 : Sotteville – Petit Quevilly – Grand Quevilly – Petit Couronne – Grand Couronne
 - 16 : Mont Riboudet – Maromme – N.D. de Bondeville - Malaunay (desserte existante)
- la recherche en contrepartie d'une rationalisation de l'usage des moyens sur les dessertes d'importance secondaire : simplifications de tracés, suppressions de services inutilisés...

La même philosophie a inspiré les propositions formulées en faveur du développement du réseau elbeuvien : renforcement des deux lignes principales (A et F prolongée à l’Oison), simplification et rationalisation des lignes secondaires (fusion des lignes B et E, etc...).

Ces évolutions, auxquelles les usagers avaient tout à gagner, étaient réalisables à coût maîtrisé, la montée en puissance des axes forts étant en grande partie financée par la rationalisation des dessertes secondaires. Il semblait ainsi possible d’augmenter de 20 à 50 % les fréquences pour le plus grand nombre d’usagers en n’engageant que 10 % de moyens supplémentaires.

Pour des raisons que nous ne comprenons pas, ce projet a finalement été ajourné, à l’exception des mesures relatives à la ligne 7 et de quelques fortements de fréquences sur les TCSP. Comment réagir à cette déconvenue ? Notre Assemblée Générale en décidera.

2. Actions de terrain

Environ un millier de questionnaire ont été distribués aux usagers. Une vingtaine de réponses ont été reçues par courrier électronique. Une seule d’ailleurs concernait la structure de l’offre (absence de desserte du Palais omnisports de l’Île Lacroix en fin de journée, après 20 heures), toutes les autres portant sur l’exécution du service (non respect des horaires, contrôles abusifs). Ces réclamations ont été transmises à la CREA et à la TCAR.

3. Participation à des manifestations publiques

Nous avons participé à la fête des associations de la Ville de Rouen (25 09 2010 / 24 09 2011). La tenue d’un stand nous a permis de rencontrer des usagers, de recueillir leurs doléances, d’établir des contacts et de recruter quelques nouveaux adhérents.

4. Etudes et dossiers

Outre la contribution active au projet de restructuration (200 pages de notes de réflexion), nous avons remis à la CREA un dossier relatif au nécessaire repositionnement des arrêts de la ligne 7 sur sa section non encore modernisée, du Boulevard de l’Europe aux Bruyères.

Nous avons en outre déposé des contributions écrites dans le cadre des Enquêtes Publiques relatives à la modernisation du métro et du projet de ligne nord-sud.

5. Dialogue avec les institutionnels

Nous avons très activement participé aux travaux du Conseil de Développement de la CREA, au sein de commissions spécialisées sur les transports et le projet « écoquartier Flaubert ». Nous y avons insisté sur la nécessité de promouvoir les mobilités durables.

Nous avons en outre siégé à la Commission Consultative des Services Publics Locaux (CCSPL), au sein de laquelle nous avons une nouvelle fois évoqué l’urgence de renforcer les fréquences.

Et maintenant ?

Dans l’actualité qui nous concerne, le fait majeur est l’ajournement du projet « bus 2012 ». Pendant la tenue des réflexions, nous étions soumis à un engagement de confidentialité. Nous en sommes aujourd’hui déliés. Nous pouvons rendre publiques nos propositions. Autour de quelles priorités ? Le métro jusqu’à minuit, la liaison Boulingrin – Sapins… ? Notre Assemblée Générale devra fixer des priorités.