



Comité Pour les Transports en Commun dans la CREA

## Note relative au développement des dessertes de soirée.

18 08 2014

### Objectifs

- ☒ renforcer l'attractivité du réseau ASTUCE.
- ☒ accroître l'usage des transports en commun sur le créneau des déplacements de loisirs.

### Proposition

Etendre au moins jusqu'à minuit l'amplitude du service sur les lignes structurantes du réseau : le métro, TEOR et éventuellement les lignes FAST.

### Justifications

- ☒ les évolutions sociétales des besoins de mobilité : moins de déplacements domicile – travail, davantage de déplacements liés à la culture ou aux loisirs, selon des horaires plus dispersés, qui appellent une permanence de l'offre de l'aube aux heures les plus tardives de la soirée.
- ☒ la nécessité de mettre fin à une « exception rouennaise » préjudiciable à l'attractivité globale de notre agglomération : partout ailleurs, les TCSP circulent jusqu'à minuit, et souvent plus. A Caen ou au Havre, par exemple, les tramways fonctionnent chaque soir jusqu'à 0 h 30.

### Options envisageables

Au regard du coût élevé de l'opération, il serait souhaitable d'envisager plusieurs hypothèses, se différenciant les unes des autres selon deux critères : l'amplitude et le maillage.

⇒ Critère d'amplitude : dernier départ du centre-ville à minuit ou à 0 h 30 ?

⇒ Critère de maillage : opération ciblée sur les seuls TCSP ou étendue aux lignes FAST ?

Sur ce point, la raison voudrait que l'on s'en tienne, au moins dans un premier temps, aux TCSP (métro et TEOR)... Mais force est de constater que, sur le réseau de Caen, les LIANES (équivalentes à nos lignes FAST) fonctionnent jusqu'à minuit...

## Recensement des moyens nécessaires

⇒ sur le métro

| ligne | Dernier départ de Rouen | Hypothèse minuit    | Hypothèse 0 h 30    |
|-------|-------------------------|---------------------|---------------------|
| M 1   | 23 h                    | 2 rotations en plus | 3 rotations en plus |
| M 2   | 23 h                    | 2 rotations en plus | 3 rotations en plus |

⇒ sur TEOR

|     | Dernier départ de Rouen | Hypothèse minuit    | Hypothèse 0 h 30    |
|-----|-------------------------|---------------------|---------------------|
| T 1 | 0 h 30 (avec lacune)    | 0 rotation en plus  | 1 rotation en plus  |
| T 2 | 23 h                    | 2 rotations en plus | 3 rotations en plus |
| T 3 | 23 h                    | 2 rotations en plus | 3 rotations en plus |

⇒ sur les lignes FAST

|     | Dernier départ de Rouen | Hypothèse minuit    | Hypothèse 0 h 30    |
|-----|-------------------------|---------------------|---------------------|
| F 1 | 22 h                    | 4 rotations en plus | 5 rotations en plus |
| F 2 | 23 h                    | 2 rotations en plus | 3 rotations en plus |
| F 3 | 22 h                    | 4 rotations en plus | 5 rotations en plus |
| F 4 | 22 h                    | 4 rotations en plus | 5 rotations en plus |
| F 5 | 22 h                    | 4 rotations en plus | 5 rotations en plus |

## Evaluation des coûts de fonctionnement induits

Dans l'hypothèse minimaliste (opération limitée aux TSCP, avec dernier départ à minuit), repérée en rose sur les tableaux ci-dessus, il s'agirait d'ajouter à l'offre existante :

- ⌘ deux rotations sur chacune des deux lignes du métro, soit 75 km de tramway quotidiens.
  - ⌘ deux rotations sur les lignes T2 et T3 de TEOR, soit environ 100 km de BHNS quotidiens.
- Soit un coût annuel voisin de 400 k€.

Dans le cas où l'on fixerait le dernier départ à 0 h 30, la dépense serait augmentée de moitié, soit un coût annuel atteignant alors les 600 k€.

Si enfin l'on envisageait d'étendre la mesure aux lignes FAST, les distances parcourues seraient multipliées par deux et le coût annuel du projet dépasserait le million d'euros.

## Où placer le curseur ?

Il semblerait raisonnable de privilégier la première hypothèse, dont une partie du financement pourrait provenir d'allègements de l'offre sur certaines lignes secondaires.