

Livre Blanc des Transports

en Commun rouennais

Période 2013 – 2025



Par le Comité Pour les Transports en Commun (CPTC)
De l'agglomération rouennaise
6 rue Malatiré 76000 Rouen

cptc76@orange.fr

Sommaire

Introduction

I : Généralités

II : Le Métro : un système qui ne demande plus qu'à trouver sa vitesse de croisière

III : Le TEOR : comment faire face à la saturation

IV : Le réseau de bus : des axes lourds à développer

V : L'étoile ferroviaire : un débit à augmenter

Conclusion

Introduction

L'incendie du Pont Mathilde aura été un événement important dans l'histoire des déplacements à Rouen. Elle aura montré la fragilité des réseaux de transport, mais aussi leur capacité à encaisser malgré quelques difficultés un choc aussi important.

Deux types de conclusions ont été tirées : pour certains, c'est la démonstration qu'il faut augmenter la capacité des réseaux de transport routier, pour d'autres, c'est la démonstration qu'il faut développer les transports alternatifs.

Sans balayer d'emblée la première option, on ne peut que s'interroger sur les risques qu'elle comporte. En effet, la mobilité routière est en train de stagner sur l'effet de la crise économique et de l'énergie chère. A part de ce moment-là, des infrastructures routières lourdes telles que celles qui sont projetées, comme le contournement est entre l'A28 et l'A13, risque de se retrouver sans utilité et sous-fréquentée à leur mise en service. Ce risque n'est pas théorique : on peut citer en exemple l'autoroute entre Pau et Langon. A partir de ce moment là, l'effet sur les finances publiques est désastreux, puisqu'il faut assumer une charge, qui par ailleurs n'apporte aucun bénéfice à l'économie locale.

Au demeurant, les flux qui engorgent Rouen tous les jours sont nettement plus nombreux à aller et venir de Rouen qu'à la traverser. Qui plus est, dans ce domaine, le potentiel de développement des infrastructures de transport en commun est plus important que celui des infrastructures routières. D'ailleurs, Rouen connaît sur ce plan un retard important sur des agglomérations de taille comparable qui connaissent un dynamisme économique importe : Nantes, Strasbourg, Montpellier... Et que dire par rapport aux métropoles du sud de l'Allemagne, qui n'ont généralement pas de contournement routier, mais un réseau de tramway et de chemin de fer périurbain autrement plus développé.

Dès lors, il convient de réorienter de façon durable les investissements afin de pouvoir disposer d'un réseau de déplacement adaptée aux besoins tels qu'il seront au moment de leur mise en service. Et d'éviter de construire un canal de Nantes à Brest, imaginé au 16^{ème} siècle, et devenu inutile à sa mise en service sous le Second Empire, à cause de la fin des conflits franco-britanniques, et du développement du chemin de fer.

I : Généralités

L'ambition de développer les transports en commun passe obligatoirement par le développement de sa capacité et de son attractivité.

a : Des aménagements plus capacitaires

Pour la capacité, il faut chercher à exploiter du matériel apte à emporter plus de voyageurs : cela signifie donc recourir au tramway sur les axes les plus chargés, et des autobus articulés les principales lignes de bus. Inversement, les minibus et lignes taxis doivent être considérées en fonction du nombre faible de voyageurs qu'elles sont susceptibles d'apporter au réseau, ainsi que de leur coût élevé au regard de cette même capacité d'emport.

Du reste, des pôles d'échanges multimodaux doivent être aménagés afin de faciliter les correspondances. C'est valable pour le MIN, à cheval entre Rouen et Canteleu, où plusieurs lignes rencontrent le TEOR, mais où les correspondances sont dangereuses à cause d'une traversée piétonne. Un aménagement du type de celui du Mont-Riboudet, en taille plus réduite, serait le bienvenu. Les gares pourraient également être aménagées à la façon de ce qui a été réussi à Oissel : on peut citer Maromme, où un barreau pourrait être aménagé pour organiser des correspondances quai à quai avec le train, et Darnétal, où on pourrait faire arrêter à nouveau les trains.

Les arrêts de bus doivent également suivre la hausse de la fréquentation. A l'instar de ce qui se pratique sur le Chronobus nantais, il est souhaitable de disposer sur la quasi-totalité des arrêts des lignes les plus importantes d'abribus, les exceptions devant être constituées d'arrêts en bout de ligne ou particulièrement isolés. Il faut également faire attention à la cohérence entre le lieu desservi et le nom d'arrêt, et éviter les noms qui ne sont plus à jour depuis plusieurs années, comme R.U des Bois ou Champ de Course.

Enfin, il est nécessaire de s'appuyer sur un réseau de parcs relais, comme le font les autres grandes villes. Le fait de disposer d'un seul grand parking – celui du Mont Riboudet – a montré ses limites, et un effort a été fait pour remédier à cela. Des parkings sont apparus à différentes entrées de villes, en particulier le Zénith et les Rouges Terres. Cet effort se doit d'être poursuivi, notamment avec la création de parcs relais sur les plateaux est, mais aussi par la création d'un véritable maillage aux autres entrées de ville.

b : Une meilleure attractivité vis-à-vis de l'usager

Une capacité accrue ne se conçoit pas sans attractivité, sans quoi il est difficile de remplir durablement bus et tramways. Cette dernière passe essentiellement par la vitesse, qui est le principal avantage comparatif que le transport en commun peut avoir par rapport à l'automobile. Et pour augmenter la vitesse, la principale solution est le développement des voies réservées, qui ont également un impact positif sur le respect des horaires. Les zones les plus importantes sont dans le centre, là où se rejoignent la plupart des lignes de bus : la gare, les boulevards de l'Yser et des Belges, l'avenue de la Porte des Champs... En périphérie, on peut citer l'avenue du Mont aux Malades à Mont-Saint-Aignan, où passent plusieurs lignes importantes, et la Zone Industrielle de Sotteville et de Saint-Etienne, qui est un axe où le trafic est très important.

Elle passe également par un temps d'attente n'excédant jamais les limites du raisonnable. En semaine, l'offre est généralement correcte sur les lignes principales, même si on peut trouver des temps d'attente de 10 minutes sur certaines lignes de bus, qu'il conviendrait de réduire à 7/8 minutes. En revanche, le soir et le week-end, il y a une véritable insuffisance spécifique à Rouen. Il ne faudrait y avoir de temps d'attente supérieur à 15 minutes le soir jusqu'à 22h30 et le dimanche sur le métro et les axes structurants.

Elle passe enfin par une meilleure lisibilité. Pour cela, il faut éviter d'avoir plus de lignes que nécessaire. Cela est un peu corollaire de l'amélioration des fréquences sur les lignes existantes : augmenter le nombre de lignes entraîne une dispersion des moyens. Cela égare aussi l'usager, qui doit jongler entre plusieurs ligne pour se déplacer. Les lignes scolaires, qui ont eu tendance à se multiplier, doivent être évitées autant que faire se peut. Elles ne drainent par nature qu'une clientèle captive, et ne peuvent créer un véritable report modal. Il faut donc privilégier la desserte des établissements scolaires par des lignes régulières, et lorsqu'on a un faisceau de lignes scolaires, tenter de les regrouper pour former une ligne régulière – par exemple les 68 et 73 qui pourraient former une ligne de bus en étant fusionnées avec le T35.

Ainsi, en transportant plus de voyageurs avec des intervalles d'attente et des temps de parcours plus réduits, l'ambition de gagner des parts modales pour les transports en commun deviendrait encore plus accessible.

II : Le Métro : un système qui ne demande plus qu'à trouver sa vitesse de croisière

Mis en service en 1994, le Métro a été et continue à être le moteur de la croissance de la fréquentation du réseau. En offrant un service rapide, fréquent et régulier, il a réussi à prendre des parts de marché sur la voiture. Au cours de la décennie 2000 – 2010, il a été victime de son succès, certains facteurs ayant limité la croissance de sa fréquentation : le premier d'entre eux aura été la capacité des rames, suivi par la configuration exiguë de certaines stations, en particulier Saint-Sever.

Le programme d'achat de nouvelles rames et de mise à niveau de l'infrastructure qui y a été associé a permis de faire sauter l'ensemble de ces goulots d'étranglement. La fréquentation est repartie à la hausse, dopée par la fermeture du Pont Mathilde. Même une fois que ce dernier aura rouvert, ce succès ne devrait en aucun cas s'infirmer, car beaucoup d'usagers ont été séduit par la qualité de service désormais fournie avec ce matériel.

Cependant, l'exploitation reste à optimiser. En effet, l'aménagement de ces nouvelles rames permet des échanges plus rapides en station, et par conséquent des temps d'arrêt plus courts. Cette opportunité doit être saisie pour regraphiquer l'exploitation, afin de réduire les temps de parcours qui sont assez longs jusqu'aux terminus respectifs – presque une demi-heure depuis la gare en heure de pointe.

Cette réduction des temps de parcours pourrait alors s'accompagner d'une augmentation des fréquences à moyens constants ou presque. Il faudrait alors fixer un temps d'attente qu'il ne faudrait pas franchir, afin de donner un service perçu comme permanent pour l'usager. Il pourrait être par exemple de 7,5 minutes pour chaque branche durant la période rouge. La fréquence du dimanche devrait également être revue, car le niveau de 20 minutes pour chaque branche est insuffisant au regard de ce qui se pratique dans la plupart des grandes villes de taille comparable – le standard est par exemple de 15 minutes à Nantes.

Pour le reste, aucun investissement lourd ne semble à prévoir : les nouvelles rames seront suffisantes pour de nombreuses années, et les prolongements possibles – vers le CHU, voire la gare Rive Gauche au nord, et vers le Zénith au sud – n'ont aucun caractère d'urgence. Il vaut alors mieux consacrer les ressources publiques à d'autres points chauds du réseau.

III : Le TEOR : comment faire face à la saturation

Depuis son inauguration en 2001, le succès de TEOR ne s'est pas démenti. Au point que depuis la mise en service de l'ensemble du réseau, fin 2006, il a été rapidement pris d'assaut et les véhicules peinent désormais à accueillir dans des conditions acceptables tous les voyageurs qui veulent y monter. Afin de faire face à ce problème qui pourrait freiner fortement la croissance de la fréquentation du réseau, deux mesures pourraient être prise à court terme.

Premièrement il faut éviter le rabattement de lignes trop lourdes sur le TEOR : cela concerne en fait la ligne 16. Etant donné cette nécessité, et celle de renforcer l'offre sur le tronc commun, il faudrait alors créer une ligne T4 reliant le fond de la vallée du Cailly (La Paix, Clair Joie, Lycée du Cailly) au CHU, voie au Boulingrin, cette dernière solution ayant l'avantage de soulager le T1 de cette mission.

Deuxièmement, il est nécessaire de renforcer TEOR par d'autres lignes. Cela pourrait être spécialement le cas sur le T1, qui est la ligne qui connaît les plus gros problèmes de capacité. Une ligne reliant Mont-Saint-Aignan à Saint-Sever via les Fonds du Val, la Place Cauchoise et l'Hôtel de Ville, un peu selon ce que faisait l'ancienne ligne 4 de la période 1997 – 2002 pourrait remplir ce rôle. Ce pourrait être une ligne dédiée ne circulant qu'en période universitaire, ou elle pourrait aussi faire partie d'une ligne régulière continuant plus loin dans la rive gauche.

Mais le fait d'augmenter le nombre de véhicules en circulation fait également augmenter les coûts de fonctionnement. Par ailleurs, cela ne fait que reporter le seuil de saturation. Pour ces raisons, la seule solution sur le long terme est la transformation en tramway, en dépit des investissements que cela représenterait. Cette option ne serait pas une première : c'est celle qu'a choisi la ville de Caen face à la saturation du TVR. Si le TEOR rouennais n'a pas connu les pannes à répétition et le problème de l'arrêt de la fabrication du matériel, le problème de la saturation du système est bel et bien le même. Sinon, Caen n'aurait pas acheté des rames de 32m beaucoup plus capacitives que le matériel qu'elles remplacent.

Toujours est-il que l'investissement se retrouverait rapidement en permettant à la fréquentation de partir durablement à la hausse. Une fréquentation de 100000 voyageurs par jour pourrait alors être escomptée sur l'axe, comme c'est le cas sur la ligne 1 de Nantes.

IV : Le réseau de bus : des axes lourds à développer

a : Les axes radiaux

Le développement d'un réseau de bus doit s'appuyer sur des axes structurants, car ce sont ceux qui sont à même d'induire une qualité de service suffisante pour amener du report modal. C'est d'ailleurs une tendance générale dans tous les réseaux de transports en commun en France, avec la création de lignes lourdes dénommées « Lianes », « Chronobus »... Toutes ces lignes se caractérisent par un niveau de service élevé, ainsi que des aménagements qui permettent une vitesse commerciale et une régularité satisfaisante.

A Rouen, ce sont une demi-douzaine d'axes qui seraient éligibles à un tel traitement, pour pouvoir circuler facilement en tout point de l'agglomération, y compris là où il n'est pas possible dans l'immédiat d'amener un tramway ou aménagement de type de TEOR.

Le principal projet du genre est l'axe Nord – Sud, avec une composante reposant sur l'actuelle ligne 7, et une autre reposant sur un aménagement d'un axe constitué des boulevards de l'Yser, de la Marne, des Belges, du pont Guillaume le Conquérant, de l'avenue Jean Rondeaux, de l'avenue de la Libération, du boulevard du 11 Novembre et de l'avenue des Canadiens.

Pour ce second projet, la prudence est de mise, dans la mesure où la densité de population le long de l'axe est faible. Aussi, sa réalisation est subordonnée à l'urbanisation des quartiers traversés, sans quoi il ne serait pas possible de remplir les bus. Si cela s'avérait impossible, on pourrait alors phaser le projet : les boulevards du centre-ville et l'avenue des Canadiens seraient aménagés en premier, et utilisés par d'autres lignes – en particulier le 7 – en attendant que l'intégralité des travaux soient terminés.

Au demeurant, même une fois la ligne achevée, contrairement au TEOR, la cohabitation avec d'autres lignes de bus semble souhaitable et même nécessaire dans la mesure où le trafic n'atteindra jamais un bus toutes les 2 minutes.

Quant à l'axe « classique » de la ligne 7, il devra pouvoir continuer à monter en puissance, quand bien même son itinéraire serait repris par l'autre ligne de l'axe nord-sud. Il pourrait alors être prolongé vers Grand-Quevilly, pour desservir des espaces à l'écart du métro, qui pourrait à ce moment faire l'objet d'une requalification.

Un autre axe important également, du côté de la rive gauche, est la ligne 10. En desservant le centre hospitalier du Rouvray et le centre de Saint-Etienne-du-Rouvray, il draine un trafic important. Dans tous les cas, il semble nécessaire d'améliorer la rapidité et la lisibilité de cette ligne qui est parfois pénalisée sur ces plans du fait de sa longueur.

Toujours sur la rive gauche, c'est la ligne 33 qui dispose aussi d'un potentiel, dans la mesure où elle longe le boulevard Industriel. Ici, il n'y aurait pas d'infrastructure dédiée, mais une utilisation du chemin de halage, qui serait réservé aux riveraines et aux modes doux, grâce à l'installation de sens interdits pour les véhicules autres que ceux correspondant aux modes doux. Un parking-relais serait alors construit au niveau du rond-point des Vaches, ce qui offrirait une alternative à la voiture sur un axe très chargé. Ce système aurait également l'intérêt d'optimiser le remplissage de la ligne.

Du côté des plateaux est, c'est la ligne 21 qui peut avoir une vraie fonction pour drainer les déplacements du plateau est. Cette ligne voit sa fréquentation remonter depuis la création d'un couloir de bus dans la côte de Bonsecours. Elle mérite de voir son attractivité augmentée, en pénétrant dans le centre-ville au lieu d'être reléguée aux quais. Son trajet à Rouen serait alors analogue à celui du 13 aujourd'hui, ce dernier étant remplacé par des lignes transversales, offrant de nouvelles fonctionnalités.

Pour les plateaux nord, c'est la ligne 4 qui dispose du plus grand potentiel. Elle transporte chaque jour plus de 10000 voyageurs, et rencontre plusieurs points noirs sur son itinéraire : on peut citer pêle-mêle l'avenue du Mont-aux-malades à Mont-Saint-Aignan, ou le quartier de la gare à Rouen. La création de voies réservées dans ces zones permettrait d'offrir vitesse et ponctualité, ce qui renforcerait son titre de ligne de bus classique la plus fréquentée de l'agglomération, et permettrait d'envisager sa transformation en BHNS de type TEOR à plus long terme.

Avec l'amélioration de tous ces axes, la couverture de l'agglomération rouennaise serait alors complète, et une grande partie des besoins en déplacements vers le centre-ville serait couverte. Par ailleurs, les parkings-relais pourraient fonctionner en réseau, comme cela fonctionne dans des agglomérations comme Nantes, Strasbourg ou Grenoble, qui sont très en avance en matière de transports en commun.

b : Les transversales

Les axes transversaux permettant de relier les communes de l'agglomération entre elles sans passer par le centre-ville ne doivent pas non plus être négligés. Elles ont fait leur apparition dans les années 1970, mais leur véritable développement date de la mise en service du métro.

Aujourd'hui, l'enjeu est créer des axes transversaux à même d'entrainer du report modal, avec une fréquence élevée et des voies réservées. Afin de disposer d'une fréquentation suffisante, ces lignes assurerait également des fonctions radiales, tournées vers le centre-ville, par le jeu des rabattements sur les lignes de TCSP.

Un axe de ce type pourrait être créé sur les plateaux nord, en s'appuyant sur la ligne 40 actuelle. Elle partirait du Boulingrin pour monter au lycée Flaubert, se diriger vers le centre de Bihorel, puis Tamarelle, avant de continuer sur l'avenue du Maréchal Juin pour rejoindre la mairie de Bois-Guillaume. De là, elle continuerait vers la Vatine, puis rejoindrait la Place Colbert, avant d'aller vers La Pléaide, puis de faire son terminus dans le centre de Maromme. A cet endroit, elle se connecterait au T4 (cf. supra), dont elle reprendrait le trajet entre Maromme et le Mont Riboudet lorsque le TEOR aurait été transformé en tramway. Son intérêt majeur est de cumuler des flux transversaux et radiaux, afin de pouvoir aligner une offre élevée.

L'actuelle ligne 22 pourrait être améliorée dans le but de créer une liaison entre les plateaux nord et Darnétal. Elle partirait de la gare de Darnétal, pour prendre la route de Darnétal, remonter vers le Trou de l'Enfer et le Vallon suisse, puis Tamarelle, avant de redescendre vers Boulingrin en passant par le lycée Flaubert. La grande nouveauté serait l'aménagement d'un itinéraire adapté aux bus articulés via l'avenue des 4 cantons, qui serait élargie, tout en restant réservée aux modes doux. Ainsi, il serait possible de réduire le nombre de lignes scolaires, qui sont pléthoriques sur le secteur, et d'utiliser les gains pour améliorer le service sur l'ensemble de la journée.

Enfin, deux lignes transversales régulières pourraient être créées par l'amélioration de services scolaires : une entre la vallée du Cailly et Darnétal (actuelles lignes 68 et 73), l'autre entre Darnétal et les plateaux est (actuelle ligne 69).

Ainsi, les déplacements de banlieue à banlieue, qui se sont beaucoup développés, rencontreront une offre à leur hauteur.

V : L'étoile ferroviaire : un débit à augmenter

a : *La perspective de la gare de Rouen – RG en 2025*

Avec la révision du SNIT et le tri qui a été effectué dans les projets, la Ligne Nouvelle Paris – Normandie est ressortie comme une réalisation prioritaire pour le tronçon Paris – Mantes et le nouvelle gare de Rouen. Cela éclairent un peu plus la certitude de leur réalisation, car ils sont désormais éligibles à plus de financements.

Le projet de la gare de Rouen – Rive Gauche n'est pas seulement un projet de gare. C'est un projet d'augmentation des capacités ferroviaires de l'ensemble du nœud rouennais. C'est même sa première raison d'être, et ne pas le regarder serait passer à côté des problématiques.

Tout d'abord, la nouvelle gare de Rouen devra être en mesure d'avoir des capacités d'accueil nettement supérieures à l'actuelle. Cela vaut pour les quais, qui doivent être plus nombreux – une douzaine – et plus longs – pour pouvoir accueillir des TGV en UM.

Cela vaut également pour les voyageurs, avec des espaces plus importants, ainsi qu'une intermodalité intégrée, avec une gare routière, un parking à vélo et des transports en commun structurants. Concernant ces derniers, un cheminement sécurisé et aménagé est à prévoir pour rejoindre la station Joffre-Mutualité du métro, en attendant sur le plus long terme un prolongement depuis le Boulingrin.

La gare de la rive droite n'accueillerait plus que du trafic local : une partie des surfaces seraient reconvertis afin de conserver de l'activité dans ce lieu, qui resterait bien desservi par les transports en commun.

La gare est consubstantielle d'un nouveau franchissement de la Seine. Celui est nécessaire pour connecter les lignes du Havre et de Dieppe sans rebroussement, et faire de l'itinéraire classique un corridor pour le fret. Néanmoins, dans la mesure où il représente la majeure partie du coût du projet, un phasage pourrait être envisagé, où la gare de la rive gauche serait construite comme gare « bis », accueillant du trafic local, avant d'être achevée dans une seconde phase et de devenir la gare principale.

D'une façon générale, une nouvelle gare ne se pense pas sans un nœud ferroviaire performant, autrement, elle ne pourrait être exploitée au maximum de ses performances.

b : La ligne Rouen – Elbeuf Ville et l'amélioration des accès à Rouen

Une nouvelle gare ne peut se concevoir sans une augmentation de la taille des « tuyaux » qui amènent les trains dans l'agglomération rouennaise.

La principale amélioration potentielle consisterait en l'ajout d'un « tuyau » supplémentaire, en l'occurrence la ligne Rouen – Elbeuf Ville, qui est fermée au trafic voyageurs en 1965. Plusieurs projets de réouverture ont été avancés jusqu'ici, mais n'ont jamais abouti.

Aujourd'hui, la perspective de la gare de Rouen – RG et le besoin en capacités nouvelles pour faire rentrer des trains dans l'agglomération rouennaise remettent cette ligne au goût du jour. Elle pourrait assurer deux types de fonctionnalités : une périurbaine avec des trains omnibus entre Rouen et Elbeuf-Ville, et une intervalles avec le passage des trains venant de Caen, qui bénéficieraient d'un « raccourci » pour rentrer dans Rouen, et libéreraient ainsi de la place sur la ligne actuelle qui passe par Elbeuf et Oissel.

La réouverture consisterait en une rénovation de la ligne entre Rouen et Elbeuf – un prolongement vers Saint-Pierre-les-Elbeuf pouvant être réalisé ultérieurement – ainsi que du raccordement avec la ligne Rouen – Caen. Une double voie entre Rouen et Grand-Quevilly serait nécessaire, ainsi qu'un croisement à Grand-Couronne, cette dernière gare devenant un nœud d'échanges important.

Cette desserte ne se substituerait en revanche pas aux services omnibus entre Rouen et Saint-Aubin-les-Elbeuf, qui gagnerait des arrêts supplémentaires afin de renforcer sa fonctionnalité de desserte locale (cf. infra).

Qui plus est, l'ajout d'une voie d'accès à Rouen n'exclut pas l'amélioration de l'existant, en premier lieu de la bifurcation de Tourville. En effet, sur le viaduc de Oissel, la voie qui est à 4 voies en venant de Rouen passe à 2, avant de diverger vers 2 directions : Saint-Aubin-les-Elbeuf et Paris. Cela crée un goulot d'étranglement qui réduit la capacité de l'ensemble du nœud ferroviaire rouennais. Il faudrait donc construire un nouveau viaduc au sud de Oissel, afin de pouvoir séparer les flux.

Ainsi, avec l'augmentation des voies d'accès, le trafic ferroviaire pourra être durablement augmenté, et les besoins pour les décennies à venir devraient pouvoir être aisément couverts.

c : Les gares à créer sur l'étoile rouennaise

L'étoile rouennaise dispose de gares dont l'implantation est le fruit d'une implantation décidée au 19^{ème} siècle, et de fermetures réalisées dans la seconde moitié du 20^{ème} siècle.

En revanche, les besoins sont ceux du 21^{ème} siècle, avec la nécessité d'envisager les lignes de chemin de fer non pas comme un sous-ensemble autonome, mais comme une composante d'un réseau agglomération, avec une connexion systématique avec les autres transports environnants. Cela passe par des pôles d'échange (cf. chapitre I), et par la création ou la réouverture de points d'arrêt aux endroits les plus stratégiques.

L'ensemble de ces créations ou réouvertures est réalisable à court terme, et n'impacteraient pas de façon significative la capacité du nœud ferroviaire rouennais, même si la réalisation de la gare de Rouen – RG et de ses aménagements connexes permettrait de les utiliser à un régime optimal.

Sur la ligne de Serqueux, une grosse lacune existe au niveau de la gare de Darnétal. Celle-ci pourrait offrir une connexion avec le TEOR, ainsi que les différentes lignes de bus du secteur. Ce pôle d'échange ne serait pas tant utile pour relier Darnétal à Rouen que pour permettre aux utilisateurs venant du Pays de Bray d'accéder à l'est de Rouen.

Sur la ligne du Havre et de Dieppe, la priorité semble être la réalisation effective de la halte des Fonds du Val. Annoncée depuis la réalisation du TEOR, elle n'a toujours pas été mise en service, en dépit de la connexion qu'elle apporterait entre la ligne TER Yvetot – Elbeuf et l'Université, ainsi que le secteur Docks 76 – Kindarena, connexion qui prendrait tout son sens avec l'amélioration du TEOR (cf. chapitre III)

Sur la ligne de Oissel et Elbeuf – Saint-Aubin, les sites les plus intéressants pour l'implantation de nouvelles haltes sont le centre commercial de Tourville-la-Rivière et l'Hôpital de Saint-Aubin-lès-Elbeuf.

A chaque fois ces points d'arrêts devraient d'emblée être en correspondance avec les lignes de transport en commun existantes s'arrêtant à proximité afin de maximiser les possibilités d'échanges. Des accès piétons facilement praticables et des stationnement vélo devraient également être prévus.

Conclusion

Si la fréquentation des transports en commun a relevé la tête, en particulier depuis la fin 2012, il est indispensable de continuer à agir pour rattraper le retard de Rouen sur d'autres villes, comme Nantes, Strasbourg, Grenoble ou Montpellier.

Il est donc nécessaire de suivre le modèle de ces villes, qui ont elles-mêmes suivi un modèle qui a cours Outre-Rhin. Qui plus est, ces villes, en étant également des exemples de compétitivité montrent que des transports en commun denses ne s'opposent pas à celle-ci. Au contraire, elles se révèlent souvent en être un élément consubstantiel, car ils se révèlent être l'outil le plus efficace pour faciliter la mobilité des personnes, aussi bien en tant qu'individu que en tant qu'acteur économique.

Ainsi, pour arriver à cet objectif, il faut investir pour accroître la capacité des réseaux de transport en commun, sans quoi la saturation limite la progression, tout en rendant le quotidien difficile pour les usagers, et accroître également l'attractivité afin de créer du report modal, seul moyen possible de désengorger les infrastructures routières.

Toutefois, il est indispensable de ne pas prendre les transports en commun comme un système isolé. Il faut également soigner les éléments qui sont en interdépendance : notamment l'urbanisation. La construction d'axes lourds de transport en commun ne se conçoit pas sans un urbanisme cohérent. Il est nécessaire de créer de l'urbanisme dense autour de ces axes lourds, densité n'excluant pas qualité de vie, comme le montre l'écoquartier Vauban à Fribourg-en-Brisgau.

Il faut également prendre en compte le transport de marchandises. Cela est valable sur la longue distance, mais l'accroissement de capacité du nœud ferroviaire rouennais permet de faire passer plus de trains de fret. Cela est également valable sur la courte distance, en développant les solutions de livraison écologique – la fameuse question du « dernier kilomètre ».

Ainsi, c'est l'attractivité économique du territoire de la métropole rouennaise qui se verra consolidée, voire relancée, grâce entre autres à une capacité accrue à faire face aux mutations indispensables dans les années qui viennent, en particulière celles liées au mur de l'énergie chère.

