



Comité Pour les Transports en Commun  
dans la métropole rouennaise

Propositions en vue  
de l'amélioration de la qualité du service  
sur la section ouest de la ligne F2,  
entre Rouen et Mont Saint Aignan.

6 Février 2016



[illegible]

Intégrée au dispositif FAST en septembre 2014, cette desserte a repris quasiment à l'identique l'itinéraire et les horaires de l'ancienne ligne 4 dont le niveau de service, très élevé, était comparable à celui des TCSP (métro et TEOR). Mais, tout au contraire des autres lignes FAST, elle n'a rien gagné à sa nouvelle labellisation : ni véhicules neufs, ni sites propres, ni priorités. Juste quelques rotations ajoutées le samedi...

En dépit de son importance, la F2 est en crise. Dans un réseau qui progresse, elle se déprécie et de trop nombreux usagers en subissent quotidiennement les conséquences.

L'heure est venue de restaurer son attractivité. D'abord en procédant au renouvellement du parc de matériel roulant.

Ensuite en modifiant son tracé de sorte à le rendre plus simple et mieux adapté aux besoins.

Enfin en réalisant les quelques aménagements utiles à l'amélioration de la qualité du service.

- ⇒ L'aménagement de la station Gare rue Verte.
- ⇒ L'amélioration de l'approche de la gare et la desserte du quartier Saint-Maur.
- ⇒ La réunification du tracé au centre de Mont Saint Aignan.
- ⇒ La rationalisation de la desserte du campus.
- ⇒ L'unicité et la proximité du terminus de la Vatine.



## 1. L'aménagement de la station gare rue Verte.

La station de la gare est la station la plus fréquentée de la ligne : plus de 3 000 mouvements par jour, soit le quart du trafic de l'ensemble de l'axe. Son bon fonctionnement constitue donc un enjeu majeur.

⇒ Etat des lieux



En direction de Mont Saint Aignan, une station de grande qualité a été aménagée dès 1994. Etablie sur une section en site propre, elle offre un bon confort d'attente, au contact immédiat du parvis de la gare et de la trémie du métro.

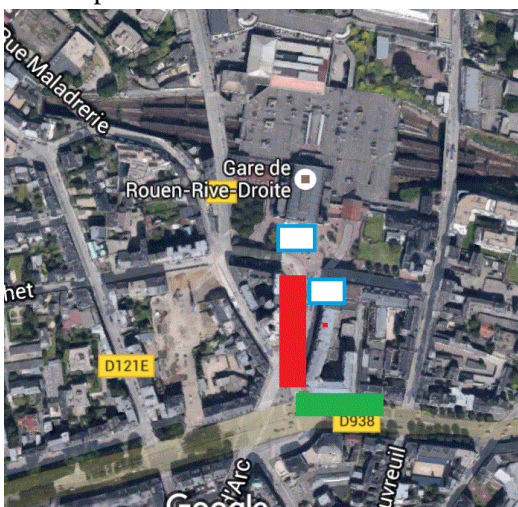
Sa desserte est malheureusement suspendue depuis plusieurs mois, conséquemment à un incident hydrogéologique induisant la déviation temporaire de la ligne par la rue Bouquet.



Dans le sens descendant, l'équipement s'avère bien plus modeste : un simple poteau d'arrêt, dépourvu d'abri, partagé avec les lignes 8 et 11.

Situé sur la section haute de rue Jeanne d'Arc, le site est en outre très souvent encombré de voitures en stationnement illicite qui entravent l'approche des bus et dégradent l'accessibilité. D'où un inconfort et un manque d'efficacité inacceptables au regard de l'affluence avérée.

⇒ Proposition



Le niveau de fréquentation de cette station justifie un aménagement de qualité comparable à celle du terminus des lignes Fast sur les quais.

La nouvelle station, bidirectionnelle, commune aux lignes F2, 8 et 11, pourrait être établie sur la section supérieure de la rue Jeanne d'Arc, au contact du parvis de la gare. Elle formerait en outre un mail piétonnier ouvrant la gare sur la ville et donnant accès à la station de TEOR.

*En rouge : nouvelle station F2 / 8 11*

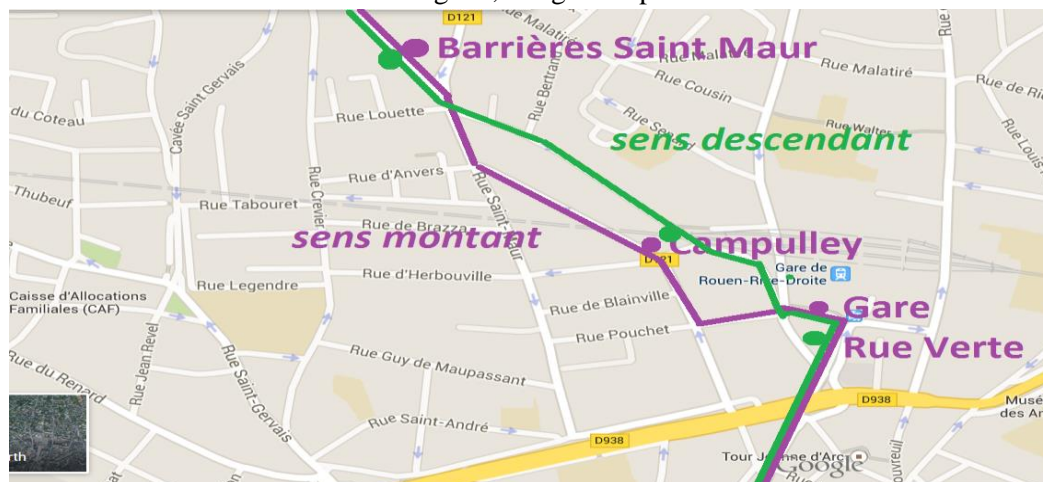
*En bleu : trémies d'accès au métro*

*En vert : future station TEOR (ligne T4)*

## 2. L'amélioration de l'approche de la gare et la desserte du quartier Saint-Maur.

⇒ Etat des lieux

Entre les Barrières Saint-Maur et la gare, la ligne F2 présente un itinéraire dissocié :



*Sens montant : rue Pouchet...*



*puis rue Bouquet .*



*Sens descendant : un tourne à gauche...*



*... puis une approche par la rue Maladrerie.*

Cette configuration présente deux inconvénients majeurs :

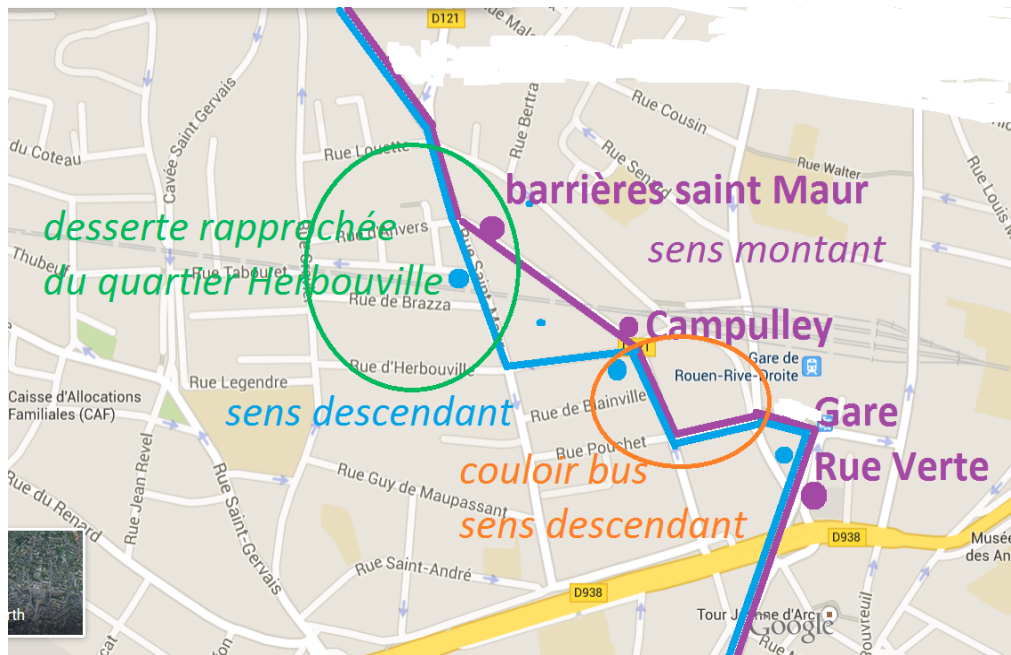
- ⊠ elle fragilise les conditions d'approche de la gare, l'élargissement de la rue Maladrerie constituant un facteur d'engorgement, et même parfois de blocage des bus.
- ⊠ elle ne permet pas d'offrir aux habitants du quartier Saint-Maur une desserte de qualité attractive : les arrêts actuels s'en trouvent en effet repoussés trop en amont du carrefour, en un lieu escarpé, sur des trottoirs étroits, peu accessibles, et très inconfortables.



La modification d'itinéraire suggérée poursuivrait deux objectifs :

- ✎ fluidifier l'approche de la gare.
- ✎ améliorer le confort et la proximité de la desserte du quartier Saint-Maur.

Dans ce secteur, le potentiel de trafic émane principalement d'un lot de petites rues, densément bâties, et confinées entre la rue Crevier et la rue Saint-Maur : rue d'Anvers, rue de Brazza, rue d'Herbouville, pour les riverains desquelles l'approche de l'arrêt actuel, trop excentré, s'avère rédhibitoire.



Dans le sens montant, l'itinéraire actuel pourrait être conservé, mais au prix d'un déplacement de la station des Barrières en aval topographique du carrefour, au débouché de la rue Bouquet.



*L'arrêt « Campulley » serait maintenu dans sa configuration actuelle.*



*L'arrêt « Barrières Saint-Maur » serait déplacé en aval, et configuré en quai avancé.*

Dans le sens descendant, des modifications nettement plus importantes seraient envisageables, l'impératif étant l'abandon de la rue Maladrerie, trop étroite pour les bus de nouvelle génération.

La solution la plus audacieuse aurait bien évidemment consisté à réunifier le tracé en suivant exactement le même itinéraire que dans le sens montant, par la rue Bouquet puis la rue Pouchet. Cette option aurait sous-tendu la mise à double sens de ces deux voiries, et la suppression corrélative d'un très grand nombre de places de stationnement sur la totalité du linéaire impliqué.

Afin de dégager un compromis acceptable entre les intérêts des usagers des bus et ceux des riverains, une solution équilibrée consisterait à retenir un tracé faiblement dissocié, qui permettrait tout à la fois de consolider la fiabilité de l'exploitation, de rapprocher les points d'arrêts des besoins de la clientèle et de maintenir une offre de stationnement suffisante.

Dans ce cadre, les bus descendraient par la rue Saint-Maur, puis emprunteraient la rue Campulley dont le sens de circulation serait inversé. En aval du carrefour Campulley, les bus s'engageraient ensuite dans la rue Bouquet sur un couloir réservé à contresens qu'il conviendrait de créer. Ils obliqueraient enfin en direction de la gare via la rue Pouchet qui devrait ainsi recevoir un aménagement analogue. Seulement dix-huit places de stationnement seraient supprimées sur l'ensemble de ces deux voiries. L'arrêt des Barrières Saint-Maur serait aménagé en quai avancé en aval immédiat de l'intersection avec la rue d'Anvers, au contact direct du quartier à desservir. L'arrêt Campulley trouverait sa place sur le carrefour éponyme, moyennant un élargissement et un reprofilage des trottoirs.



*L'arrêt actuel des Barrières Saint-Maur : un simple poteau, sans abri ni confort, très excentré et difficilement accessible.*



*La localisation proposée pour cette station : au cœur du quartier à desservir avec un aménagement de qualité et un abri.*



*Carrefour Campulley : un espace permettant l'aménagement d'une station de qualité*



*L'approche de la gare : un tracé réunifié empruntant la rue Pouchet suivant un couloir réservé à contre-sens.*

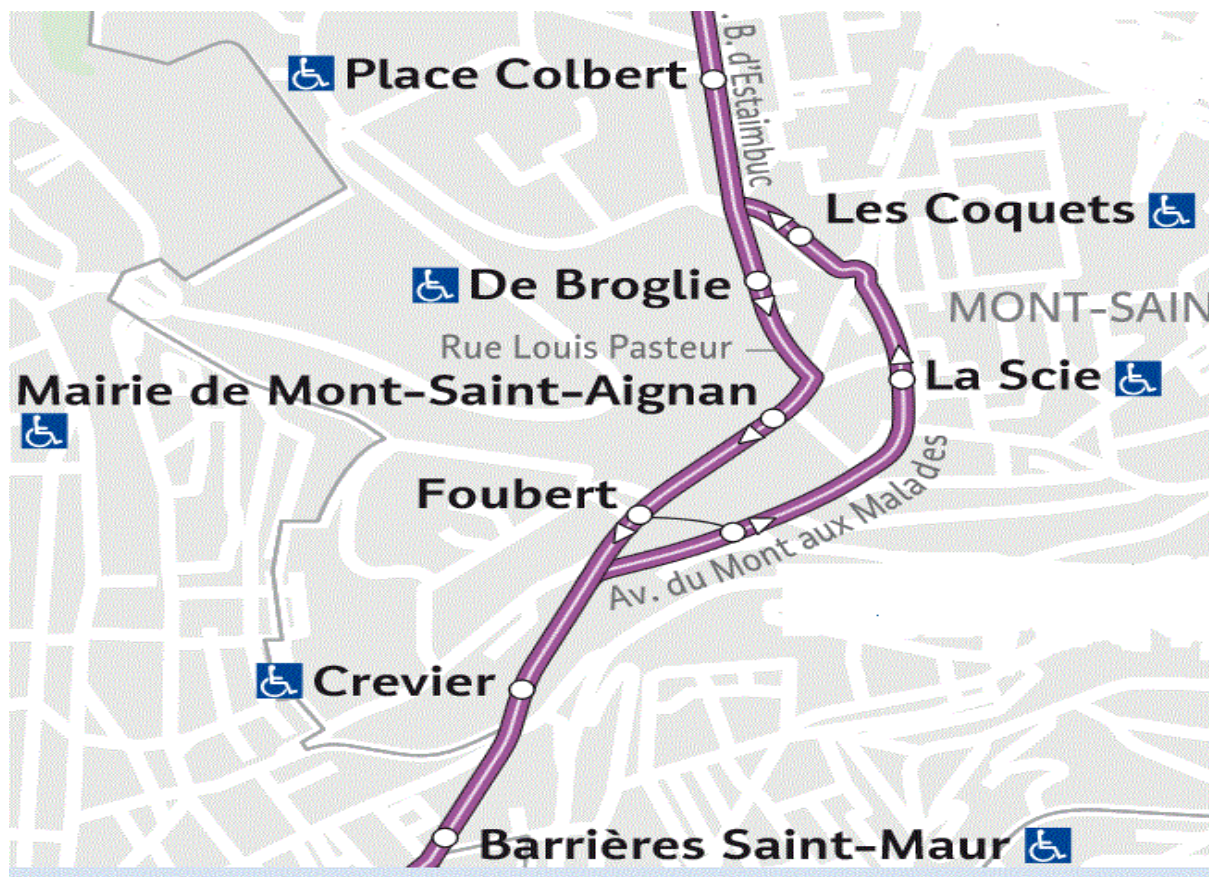


### 3. La réunification du tracé au centre de Mont Saint Aignan.

⇒ Etat des lieux

Entre la Place Colbert et la Cavée Saint Gervais, l'itinéraire de la ligne F2 est actuellement dissocié :

- ▣ les bus empruntent l'avenue du Mont aux Malades dans le sens montant ;
- ▣ au retour, dans le sens descendant, ils desservent la mairie et empruntent la rue Pasteur.



*Dans le sens descendant, les bus empruntent successivement les rues Boutrolle et Pasteur. Trois arrêts jalonnent cette section de ligne, dont un sur le parvis de la mairie.*



*Dans le sens montant, l'itinéraire de la ligne est établi sur l'avenue du Mont aux Malades et dessert ainsi de manière très rapprochée le centre commercial des Coquets.*

Cette dualité d'itinéraire n'est pas satisfaisante. De manière générale, comme le montrent de multiples observations vérifiables dans de nombreuses agglomérations, les dissociations de tracé affaiblissent systématiquement la lisibilité, l'attractivité et, au final, la fréquentation des lignes qu'elles impactent. Les exploitants savent très bien qu'il faut éviter autant que possible d'envisager cette configuration, ou du moins n'y recourir qu'en cas d'absolue nécessité, lorsque par exemple un secteur dense dépourvu de voirie parcourable à double sens doit être desservi (exemple : le quartier Saint Gervais, à Rouen). Dans tous les autres cas, la recherche d'un tracé bidirectionnel unifié s'impose. Dans l'intérêt de tous, cette règle de bon sens devrait notamment s'appliquer à la ligne faisant l'objet de notre réflexion.

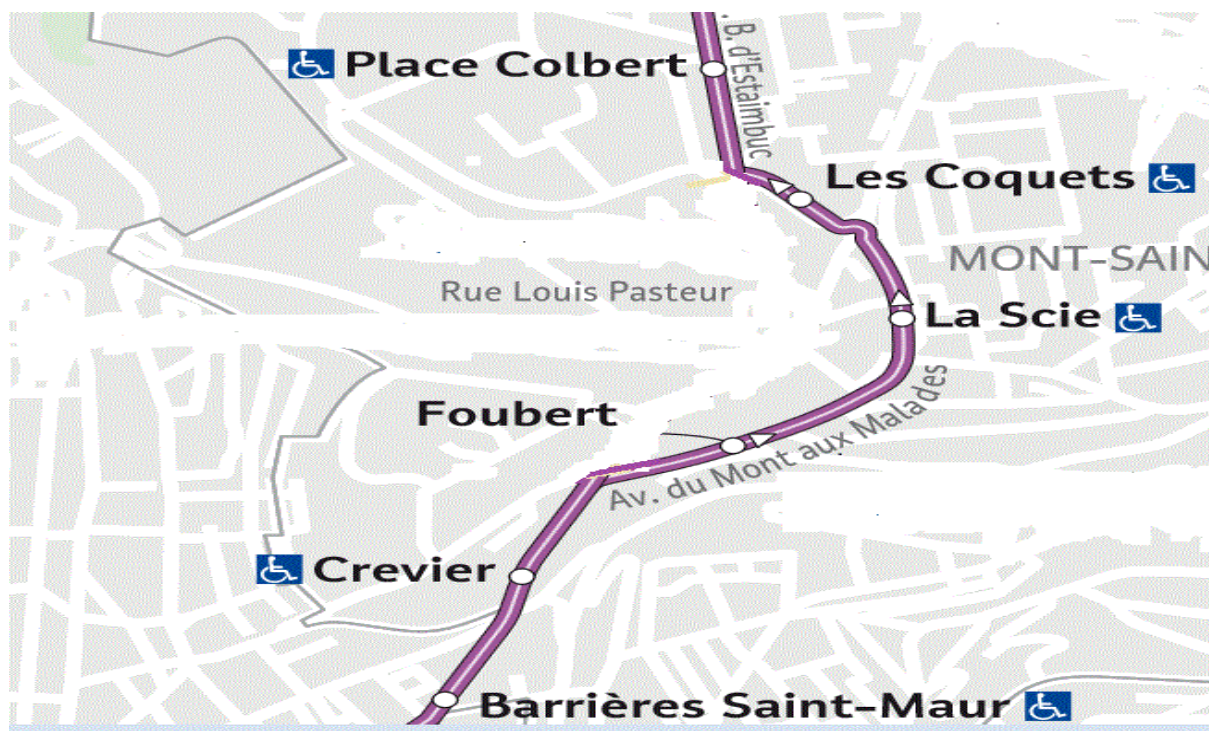
En outre, la mise en service prochaine de bus de nouvelle génération, plus larges que les bus actuels, pourrait très mal s'accommoder de la pérennisation de l'itinéraire actuel, notamment au niveau de l'intersection entre la rue Boutrolle et la rue Pasteur, nécessitant une giration relativement serrée.

#### ⇒ Proposition

Le principe consiste à réunifier le tracé autour d'un itinéraire commun aux deux sens de circulation. Il reste alors à choisir entre deux options : la rue Louis Pasteur, ou l'avenue du Mont aux Malades. L'itinéraire retenu devra être celui offrant la meilleure accessibilité au réseau au plus grand nombre possible d'utilisateurs.

Le tracé Pasteur présenterait l'avantage de sa proximité avec la mairie et la maternité du Belvédère, mais l'inconvénient de ne pas irriguer le quartier des Coquets (centre commercial, habitat, etc...). L'étroitesse de la voirie serait en outre peu adaptée aux 300 passages quotidiens de bus articulés qui résulteraient de cette disposition, d'ailleurs jadis refusée par les riverains.

L'itinéraire du Mont aux Malades, bien plus dégagé, n'induirait ni nuisances ni problèmes d'insertion. De par son positionnement, bien mieux centré, au cœur de l'aire à desservir, il apporterait un service de meilleure proximité à un nombre accru d'utilisateurs. D'où la proposition de la configuration suivante :





Cette modification de tracé aurait bien évidemment pour effet de déplacer quelques points d'arrêts, selon des évolutions toutefois largement favorables à une grande majorité d'usagers :

- ▣ l'arrêt « de Broglie » serait déplacé au carrefour des Coquets ;
- ▣ l'arrêt « mairie » serait remplacée par la desserte de l'arrêt « La Scie » de la ligne 8 ;
- ▣ l'arrêt « Foubert » serait reporté sur l'avenue du Mont aux Malades, au débouché du square Lanfry.

Ne perdons pas de vue que l'immense majorité du potentiel de clientèle provient des secteurs situés au nord de la rue Pasteur, et que les distances moyennes d'approche s'en trouveraient amoindries et que, pour les autres, les perméabilités piétonnes disponibles garantiraient un accès rapides au réseau.



*L'arrêt de Broglie actuel...*



*déplacé aux Coquets...*



*accessible par le Parc de l'Andelle*



*L'arrêt de la mairie l...*



*déplacé sur l'avenue...*



*accessible par le Parc de la Scie*



*L'arrêt Foubert, rue Pasteur...*



*déplacé sur l'avenue...*



*accessible par le square Lanfry*



#### 4. La rationalisation de la desserte du campus

⇒ Etat des lieux

L'itinéraire du F2 empruntant la rue Boutrolle d'Estaimbuc, la desserte du site universitaire est assurée de manière tangentielle par la station passante aménagée sur la Place Colbert. Aucun point d'arrêt plus proche du centre du campus n'est proposé aux usagers.

En outre, des Coquets à Colbert, la ligne F2 est parallèle à TEOR, mais sur voirie banalisée, sans bénéficier des avantages du site propre et en subissant au contraire, par défaut de priorité, des difficultés de circulation lors de la traversée du carrefour Boutrolle /de Broglie.

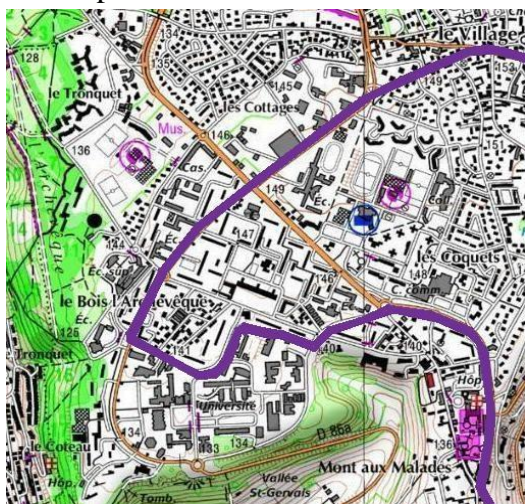


*La station actuelle, place Colbert*



*Le point noir de Broglie / Boutrolle*

⇒ Proposition



La solution consisterait à détourner la ligne F2, des Coquets à l'IUT, sur le site propre TEOR, en utilisant la station Colbert du BHNS.

La station des Coquets devrait être réaménagée en conséquence, aux abords du rond-point.

Les bus rejoindraient ensuite La Varenne en empruntant la rue Thomas Beckett, où serait aménagée une station « Faculté des Lettes », offrant une meilleure approche du campus. Puis La station Varenne serait alors déplacée sur le Bd Siegfried, en exploitant les surlargeurs disponibles au sud du carrefour.



*Un tracé dévié par la piste TEOR...*



*puis obliquant vers la rue Thomas Beckett.*



## 5. L'unicité et la proximité du terminus de la Vatine.

⇒ Etat des lieux

La structure de la section terminale de la ligne F2 repose actuellement sur une dualité de terminus :

- un terminus intermédiaire « centre commercial », pratiqué aux heures creuses et en fin de semaine ;
- un terminus plus reculé « Parc de la Vatine », desservi uniquement en semaine aux heures de pointe.

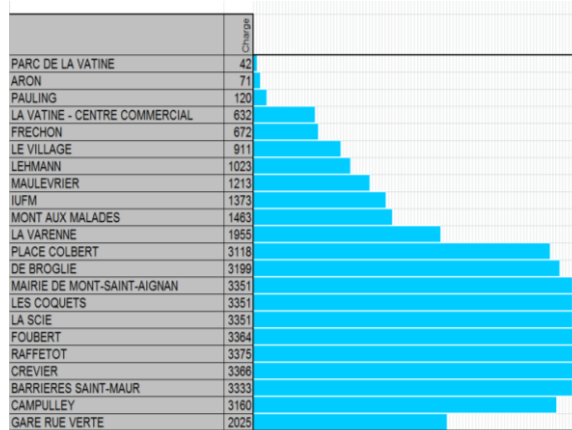
Le prolongement a pour vocation de desservir de manière assez fine le parc d'activités économiques. Au centre de cette zone, deux arrêts intermédiaires, d'ailleurs proches l'un de l'autre, sont desservis. Le service y est exclusivement concentré sur les heures d'entrée et de sortie des bureaux.



Les niveaux de fréquentation s'avèrent très différents de part et d'autre du terminus intermédiaire :

- en aval, le trafic est très élevé : environ 1200 voyages quotidiens, deux sens confondus ;
- en amont, l'usage est plus restreint : environ 200 personnes le matin, et quelques dizaines le soir.

En milieu de journée, le service est interrompu. Le pôle économique est alors toutefois desservi, du moins de façon tangentielle, par deux lignes secondaires (40 et 43, arrêt Sakharov).



*Serpent de charge de l'ancienne ligne 4, devenue F2 : une fin de ligne très fragile.*



*Réseau des bus desservant le secteur de la Vatine : La ligne F2 et deux lignes secondaires (40 et 43).*

Bien au-delà du déficit de lisibilité globale du réseau qui en résulte, la configuration actuelle présente deux inconvénients majeurs :

- l'inconfort et l'insuffisante accessibilité de la station « centre commercial » ;
- une inadaptation de la desserte de la zone d'activités aux besoins actuels de mobilité.



#### La desserte du centre commercial.

L'arrêt actuel est confiné sur un espace très contraint, en lisière du rond-point, du côté opposé au centre commercial.

A défaut de tout aménagement sécurisé, son approche est compliquée, malaisée et dangereuse : traversée du parking et d'une voie à grande circulation.



#### La desserte du parc d'activités.

L'extension irrigue l'ensemble du site, mais seulement de façon intermittente, aux heures de pointe.

Cette organisation n'est plus adaptée aux besoins actuels de déplacements, qui se caractérisent par une permanence observable de la mobilité sur le site.

#### ⇒ Proposition

Il s'agirait à la fois d'améliorer la lisibilité de l'offre, de sécuriser l'approche du centre commercial et d'adapter la desserte du parc d'activités aux besoins actuels de déplacement.

Le moyen le plus simple d'y parvenir consisterait à redessiner la section terminale de la ligne autour d'un nouveau terminus réunifié, localisé en un point intermédiaire, au centre de l'aire à desservir. L'emplacement envisagé, rue Linus Pauling, au voisinage immédiat du carrefour avec la rue Aron, serait approché selon une boucle de retournement empruntant la rue Perroux et la rue Alfred Kastler. Cette très courte dissociation de tracé, purement technique, n'induirait aucune dispersion des stations. Le nouveau terminus, ainsi constitué, à proximité de deux des trois arrêts actuels (Pauling et Aron) serait accessible en moins de cinq minutes de marche de l'ensemble des établissements du parc. Aucun surcoût significatif d'exploitation ne serait engagé, les gains kilométriques obtenus en pointe par l'abandon du terminus actuel suffisant quasiment à financer la nouvelle boucle de retournement.

L'ancienne station du centre commercial (le terminus d'heures creuses), inconfortablement reléguée sur le rond-point, serait alors abandonnée, et une nouvelle station, plus confortable et mieux protégée, serait aménagée rue Perroux, accompagnée d'un cheminement de qualité vers la galerie marchande.

Cette station passante serait également desservie par des lignes 40 et 43 (point de correspondance) dont le tracé serait dévié par la rue Aron, de sorte à reprendre la desserte des arrêts délaissés par le F2.



D'où une nouvelle structure, plus simple, du réseau :

*Pour donner une juste perception du service qui serait effectivement mis à la disposition des usagers, la ligne 43, superposée à la ligne 40, mais peu fréquente et peu capacitive, n'a pas été représentée.*



#### Un nouveau terminus réuni

Aménagé en plein centre du parc d'activités, auprès de l'intersection des rues Pauling et Aron, cette station de qualité (quai long, abri, banc...) irriguerait efficacement l'ensemble du secteur et permettrait d'en assurer une desserte permanente.



#### Une station sécurisée pour le centre commercial

Déplacé d'une centaine de mètres rue Perroux, et bénéficiant d'un aménagement de qualité, l'arrêt du centre commercial offrirait un accès plus sûr et confortable à la galerie marchande. Les conditions de correspondance avec les lignes 40 et 43 seraient en outre grandement améliorées.



#### La pérennisation d'une desserte du nord du site.

Les lignes 40 et 43 reprendraient la desserte de l'antenne délaissée par la F2. L'ancien terminus, rue Jacques Monod, et l'arrêt Aron (la poste) seraient ainsi toujours desservis, mais désormais de manière permanente.

## 6. Quelques suggestions complémentaires.

En marge des aménagements prioritaires précédemment développés, quelques autres améliorations, plus ponctuelles, pourraient être apportées.

### Le repositionnement de l'arrêt Crevier, dans le sens descendant.

Situé actuellement en amont du carrefour avec la cavée Saint Gervais sur une file de circulation configurée en présélection d'un tourne-à-droite, cet arrêt est une entrave à la fluidité du trafic.

Il pourrait être reporté de quelques mètres en aval, et aménagé sur un élargissement de trottoir obtenu en reprofilant la pointe donnant accès à la cavée. Les bus pourraient alors circuler de manière fluide en amont sur la file de gauche, et les usagers bénéficier d'un confort d'attente accru.



*La configuration actuelle :  
un poteau à droite et une sélection à gauche.*



*L'amélioration proposée :  
une station de qualité en alignement.*

### L'amélioration du confort de la station du Parc de la Scie, dans le sens descendant



Avec la réunification du tracé autour des Coquets, les bus desserviraient l'arrêt descendant de l'actuelle ligne 8. Un reprofilage de la chaussée en amont du carrefour (3 files dont présélection) devrait permettre de créer une file bus permettant à la fois des gains de temps et un meilleur confort d'attente.

## En conclusion

Les mesures proposées ont pour ambition de revitaliser la ligne principale du réseau de bus rouennais, dont les potentialités restent importantes. Les investissements nécessaires semblent raisonnables : si l'on excepte l'aménagement des abords de la gare, qui s'inscrit dans une stratégie urbaine globale, les travaux indispensables se limiteraient à la création du nouveau terminus, au déplacement de la station du centre commercial, au profilage de quais avancés (quartier Saint-Maur) et à quelques opérations de marquage au sol. Aucun surcoût de fonctionnement ne serait en revanche engagé. L'approche « modulaire » de ce dossier permet d'ailleurs d'envisager une réalisation progressive de ses différents éléments constitutifs. Mais il serait, au regard de l'enjeu, préférable d'agir vite...