



Propositions en faveur d'une nouvelle étape de développement des lignes FAST.

Au terme de quatre années d'exploitation des cinq premières lignes FAST, et au regard de l'adhésion des usagers à cette offre innovante, notre association propose qu'une impulsion nouvelle soit accordée à cette gamme de services qui a montré sa capacité à nettement améliorer les conditions quotidiennes de déplacement de milliers d'usagers, puis à séduire et fidéliser une nouvelle clientèle.

Pourquoi une restructuration globale du réseau est-elle nécessaire ?

Il existe de nombreuses raisons d'envisager une profonde restructuration du réseau Astuce dès 2019. Certaines d'entre elles reposent sur l'influence qu'exercera directement la mise en service de T4. D'autres sont cependant inspirées par une observation attentive des pratiques d'usage du réseau urbain et l'inadéquation d'une partie de l'offre actuelle aux besoins et aux attentes des usagers.

Une lecture attentive du rapport de Délégation de service public relatif à l'année 2015 met en évidence un décalage évident entre les répartitions modales de l'offre et de l'usage :



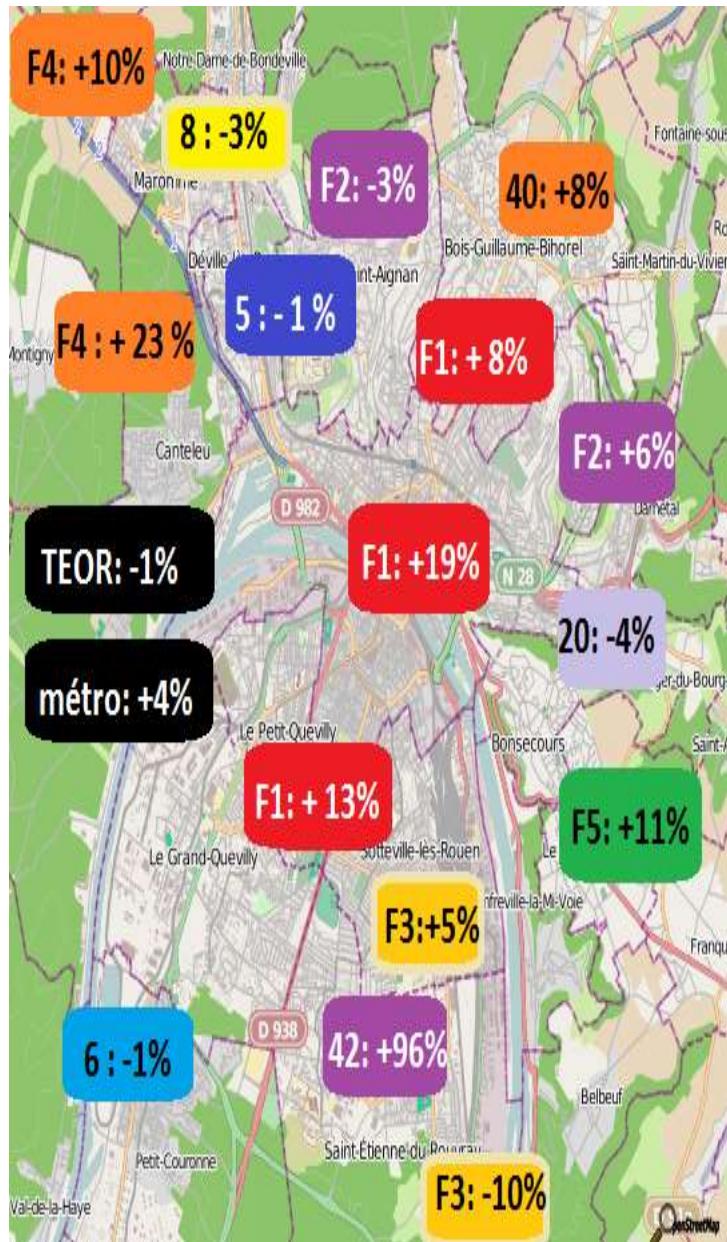
Il apparaît en effet clairement que la plus grande partie du trafic se concentre sur les axes lourds équipés de TCSP : les deux lignes de tramway et les trois lignes de BHNS TEOR.

La majorité de kilomètres parcourus et des coûts d'exploitation concernent, tout au contraire les lignes classiques d'autobus, dont la fréquentation est en revanche beaucoup plus faible.

Un examen approfondi des comptages présentés montre que la plus grande partie du trafic acheminé par les bus relève d'un petit nombre de lignes au premier rang desquelles figurent les 5 lignes FAST, suivies de quelques lignes moyennes (5, 6, 8, 20...).

Au cours des deux dernières décennies, la fréquentation du réseau a progressé d'année en année, à quelques exceptions près liées à la conjoncture économique ou à de grands mouvements sociaux. Dans un premier temps, cette progression a été portée par la mise en service du métro (1994 / 1997), puis, dans les années 2000, par les développements successifs des trois lignes TEOR. Mais, au cours de la période la plus récente, ce sont la mise en service des nouvelles rames de métro et l'avènement des lignes FAST qui ont apporté une contribution déterminante à l'augmentation du trafic.

Le document ci-dessous met en évidence « l'effet FAST » sur l'évolution de l'usage du réseau :



Evolution des trafics par ligne et par secteur de 2013 à 2014.

Ces observations mettent en évidence la pertinence du concept FAST, surtout là où son application apporte des améliorations qualitatives et quantitatives de l'offre de transport collectif (F1, F4 et F5). Elles militent par conséquent en faveur de nouveaux développements de cette formule, susceptibles de fidéliser de nouveaux usagers là où des gisements de potentiel de trafic existent.

Dès leur première année d'exploitation, les lignes F1, F4 et F5 ont obtenu d'excellents résultats avec des taux de croissance de l'usage supérieurs à 10 % par rapport aux trafics des anciennes lignes 7, 16, 21 auxquelles elles ont succédé :

- ☒ + 11% à Bonsecours ;
- ☒ + 13 % au Jardin des Plantes ;
- ☒ + 23 % en vallée du Cailly.

Les difficultés rencontrées par les lignes F2 et F3 s'expliquent par des spécificités locales :

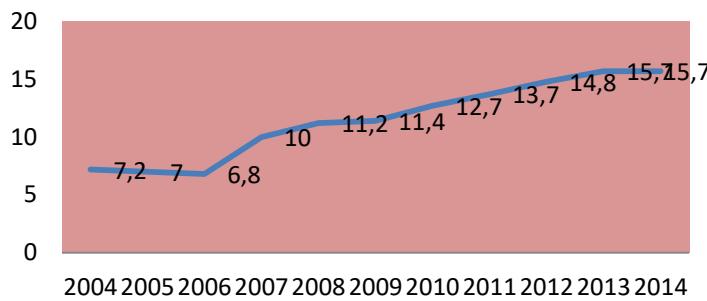
- une déviation accidentelle de la ligne F2 autour de la gare, ayant suspendu la desserte de la principale station de l'axe.
- une modification d'itinéraire de la ligne F3 à Saint Etienne ayant temporairement induit un report d'usage sur le 42.

En outre, sur ces deux lignes, aucune amélioration de l'offre n'était intervenue par rapport aux anciennes lignes 4 et 10.

Sur le reste du réseau, il apparaît dans le même temps une nette progression de l'usage du métro et une légère érosion de TEOR et des lignes de bus (5, 6, 8...).

Contribuer à la décongestion de TEOR

Fréquentation de TEOR (Mvoy/an)



Au cours des années 2005-2015, la fréquentation des lignes TEOR a considérablement progressé. Conçues pour acheminer 40 000 voyages quotidiens elles écoulent finalement un volume de trafic bien plus élevé (60 000 voyages) entraînant leur saturation. D'où une dégradation du confort et de la qualité de service, puis un tassent de la fréquentation.



Des surcharges sont désormais observables sur les trois lignes, avec une tension particulière sur la section comprise entre le centre-ville et le Mont Riboudet. Cette situation est d'autant plus préoccupante qu'il est difficile d'envisager de nouveaux renforcements de fréquences au regard de fortes contraintes d'insertion dans la traversée du centre-ville.

L'un des facteurs de la surcharge de l'ouest du tronc commun tient à la configuration de la ligne F4, établie en rabattement sur TEOR à la station du Mont Riboudet. Les usagers déposés par les bus articulés de F4 viennent alors surcharger les véhicules TEOR.

Afin de réduire la pression qui s'exerce sur la section concernée on pourrait prolonger la ligne F4 jusqu'au Théâtre des Arts (via le site propre) en réutilisant le quai aménagé au droit du PCC.

Renforcer la liaison entre Rouen et Mont Saint Aignan

Actuellement, la liaison entre le campus de Mont Saint Aignan et le centre-ville est principalement assurée par deux lignes à très haut niveau de service :

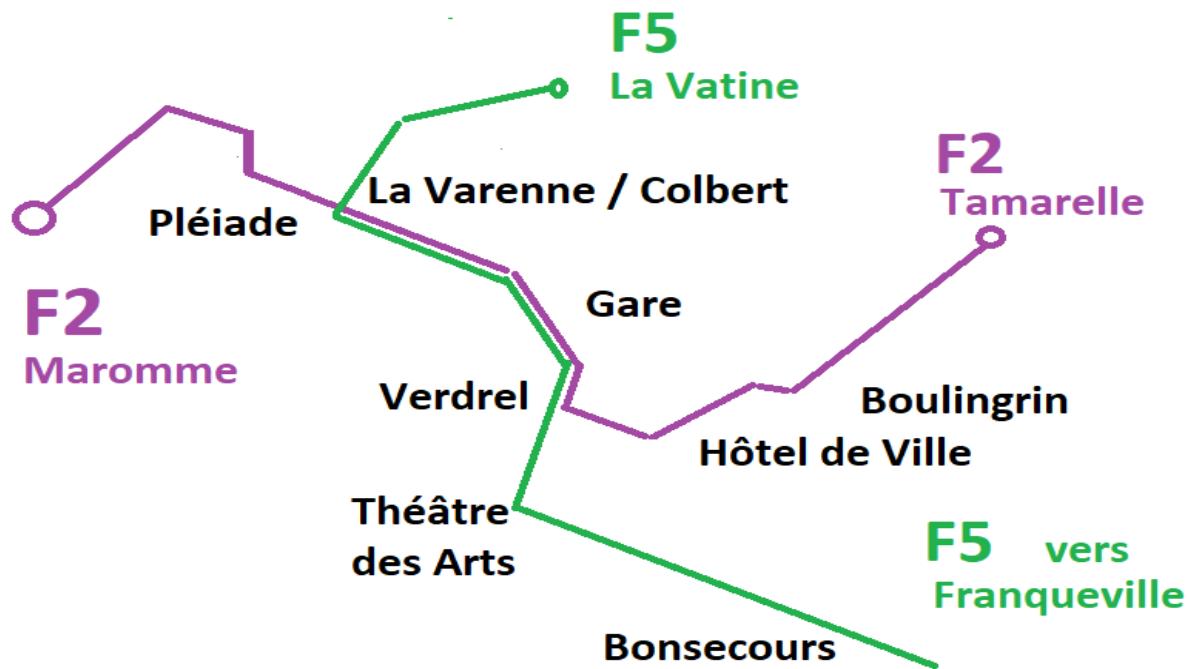
- la ligne T1 (TEOR), dirigée vers le Théâtre des Arts ;
- la ligne F2, orientée vers la gare RD et l'Hôtel de ville.

Ces deux lignes, cadencées de 6 à 10 minutes, et renforcées à 4 minutes à l'hyperpointe du matin, subissent des surcharges fréquentes, notamment la ligne F2 entre la gare et la place Colbert.

En outre, un déséquilibre d'usage apparaît entre les deux extrémités de la ligne F2 : la branche orientée vers Mont Saint Aignan est beaucoup plus chargée que celle desservant les Sapins.

Afin d'améliorer les conditions de déplacement sur la section la plus chargée de l'axe sans pour autant développer une offre excédentaire là où cela ne s'avère pas nécessaire, nous proposons de renforcer la section Gare – Colbert (ou plus exactement Verdrel – la Varenne) en ajoutant localement à la ligne F2 une seconde ligne FAST, en tronc commun.

Plus précisément, nous suggérons un prolongement vers Mont Saint Aignan de l'actuelle ligne F5 qui, au-delà de son terminus actuel du Théâtre des Arts, remonterait la rue Jeanne d'Arc jusqu'à la gare, se superposerait à la ligne F2 jusqu'à Colbert la Varenne, puis obliquerait ensuite au nord vers la Vatine. La ligne F2, quant à elle, serait redirigée vers la Pléiade et Maromme.



Chacune de ces deux lignes serait cadencée à 8 minutes en pointe et 10 minutes en heures creuses, soit le niveau de service actuellement déployé sur la ligne F5. Les coûts supplémentaires induits entre le Théâtre des Arts et la Varenne seraient en grande partie compensés par les économies réalisées aux heures de pointe sur le F2 (les 4 minutes à la Vatine le matin, et les 6 minutes en fin d'après-midi). Cette configuration présenterait en revanche le triple avantage :

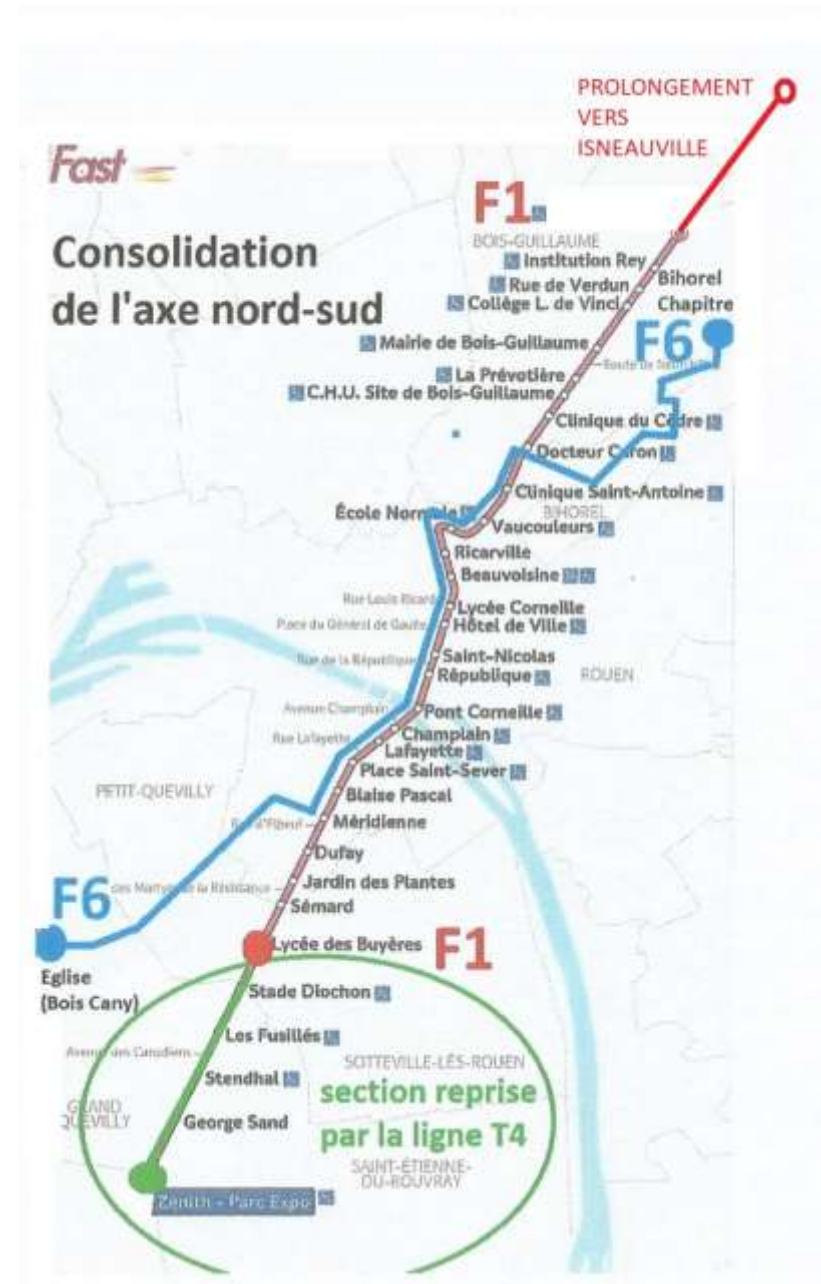
- de densifier le service entre la gare et Colbert (4 à 5 minutes) ;
- de renforcer la liaison entre Mont Saint Aignan et la Vallée du Cailly ;
- d'établir une liaison directe et fréquente entre le Plateau Est, la gare et Mont Saint Aignan.

Renforcer l'axe nord-sud (ligne F1)

Dès sa mise en service, la ligne F1, cadencée de 8 à 10 minutes, a remporté un très vif succès de fréquentation, surtout sur sa section centrale, entre Saint Sever et la côte de Neufchâtel (+ 19 %).

D'où l'idée d'accompagner et de consolider la montée en puissance de ce corridor en renforçant le niveau de service sur la partie la plus fréquentée de son parcours.

Afin d'atteindre cet objectif sans toutefois développer une offre surabondante aux extrémités de l'axe, nous proposons une requalification en FAST de la section urbaine de la ligne 6, tracée en tronc commun avec la ligne F1, mais desservie selon des fréquences bien plus faibles (12 à 16 minutes) puis son prolongement au nord vers Bihorel, en remplacement de l'actuelle ligne 20.



L'itinéraire de la ligne F6 ainsi créée serait le suivant :

- du Chapitre au centre de Bihorel (Michelet): reprise de la ligne 20 ;
- raccordement avec F1 par la rue du Dr Caron ;
- de clinique St Antoine au Bd de l'Europe : tronc commun avec F1 ;
- d'Europe à Bois Cany : reprise de l'itinéraire de l'actuelle ligne 6 ;
- terminus aménageable à Grand Quevilly Eglise sur une aire disponible à l'entrée du vieux bourg, face aux bains-douches.

Chacune des deux lignes F1 et F6 serait desservie selon une fréquence de 10 minutes d'où un rythme de 5 minutes sur le tronc commun rendant ce dernier plus attractif.

Les surcoûts d'exploitation induits sur les lignes 6 et 20 seraient en partie compensés par les économies réalisées sur la ligne F1.



Répartition des trafics issus de la section terminale de la ligne 6

destination du déplacement		origine Grand Couronne	origine Petit Couronne	total voyages
intra-zone	Grand Couronne	100		
	Petit Couronne	80	20	
	Val de Seine	100	80	
	Georges Braque	300	160	840
aire desservie par la ligne 17	Bourg Bois cany	60	60	
	Petit Quevilly	40	20	180
rupture de charge	Saint Clément	40	80	
	Saint Sever	80	40	
	Rouen RD	80	40	360

Pratique de la correspondance entre bus et métro à Georges Braque

origine	ligne	transfert métro	parcours passant
Grand Couronne	ligne 6	300	300
Petit Couronne	ligne 6	160	240
Petit Couronne	ligne 27	240	160
total voyages		700	700

Bien évidemment cette proposition aurait pour effet de très profondément modifier les structures des actuelles lignes 6 et 20.

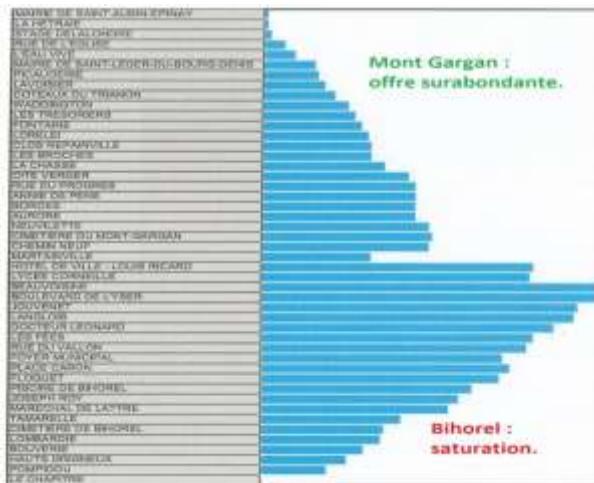
Nous suggérons une partition de la ligne 6 :

- une ligne unique de Bihorel à Grand Couronne serait beaucoup trop longue
- le potentiel de trafic de l'extrême sud de l'axe ne justifie pas d'y développer un niveau d'offre de type FAST.

Nous proposons donc de reconfigurer la desserte de la section terminale de l'axe sous la forme de rabattements vers le métro aux stations Braque et Truffaut (ligne 17).

Le maintien du tracé au nord de Braque est justifié par l'existence de courants de trafic non négligeables et bien identifiés. Seule une minorité d'usagers (360 sur 1380) serait pénalisée contre une majorité d'usagers significativement avantagée par l'amélioration de la régularité du service.

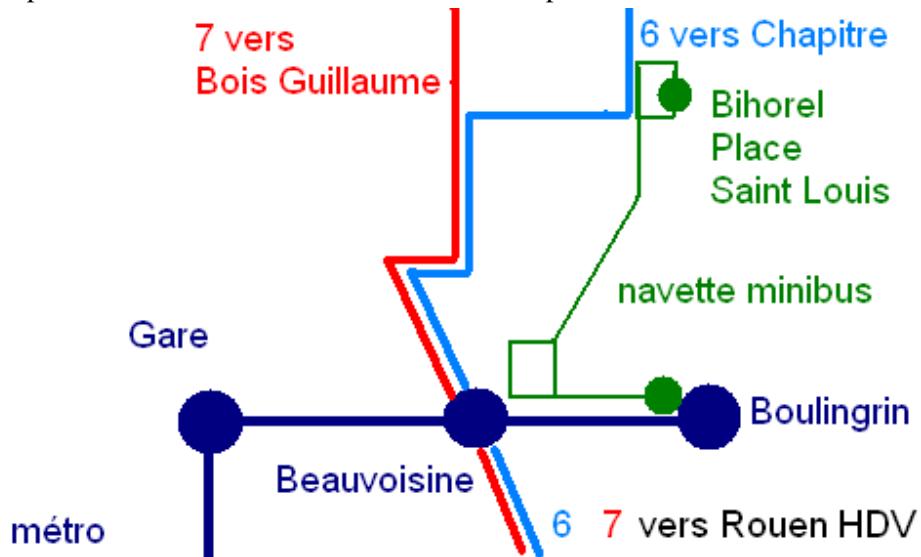
Au nord, en direction de Bihorel, l'itinéraire proposé pour la nouvelle ligne F6 (côte de Neufchâtel) aurait pour effet de profondément transformer la desserte actuellement assurée par la ligne 20.



Cette ligne 20 résulte de la diamétralisation des radiales de Bihorel et du Mont Gargan. Elle présente une forte dissymétrie d'usage, la partie nord étant beaucoup plus fréquentée que celle dirigée vers la vallée de l'Aubette.

Seules l'étroitesse des voiries parcourues sur chacune de ces deux branches et donc la nécessité d'utiliser de petits bus permet de justifier cette construction très déséquilibrée, et peu satisfaisante à Bihorel, où les petits bus subissent des surcharges en heure de pointe..

Dès le début de la présente décennie, alors que l'actuelle ligne F1 était encore la ligne 7, nous avions proposé une restructuration sectorielle illustrée par le schéma suivant :



Nous réitérons aujourd'hui cette suggestion, avec les lignes 6 et 7 reconvertis en lignes FAST. En se substituant sur le plateau à la desserte actuelle, la nouvelle ligne F6 devrait apporter de nombreuses améliorations, tant en matière de confort qu'en matière de niveau de service.

Il resterait en revanche à compenser la suppression de la section de ligne liée au quartier Jouvenet. Nous proposons pour cela la création de navettes minibus reprenant la desserte des arrêts abandonnés entre Beauvoisine et le centre de Bihorel.

Cette mesure soumettrait quelques usagers à une rupture de charge, mais ils seraient peu nombreux : en effet, sur les 2000 utilisateurs de la section Rouen Hôtel de Ville – Bihorel Chapitre :

- 1200 effectuent des déplacements entre Rouen et le plateau ;
- 500 effectuent des déplacements internes au plateau ;
- 300 seulement sont en relation avec la section détournée, dont d'ailleurs un tiers pratiquent une correspondance avec le métro à Beauvoisine, ne seraient pas impactés.

D'où, au final, 1700 usagers fortement avantagés contre seulement 200 pénalisés...

Deux propositions supplémentaires...

En complément des mesures tout précédemment préconisées, qui constituent d'indéniables priorités, nous suggérons, plus audacieusement, d'étendre la toile des lignes FAST vers des aires périphériques de notre agglomération, sur des créneaux porteurs de fortes potentialités de trafic.

Les deux axes que nous avons sélectionnés pour intégrer le dispositif sont :

- la ligne express F du réseau elbeuvien ;
- la ligne 40 du réseau rouennais (la transversale nord).

La proposition de ligne F7 : Oissel (gare) – Saint Pierre lès Elbeuf (l'Oison)

Cette ligne rapide, au tracé quasiment rectiligne, et mise en service au début de la présente décennie, a rencontré un succès spectaculaire créée au point d'atteindre en 2016 un niveau de trafic presque égal à celui de la principale ligne du réseau (la ligne A reliant la mairie de Cléon à celle de Saint Pierre).

Ces deux lignes (A et F), qui acheminent désormais la plus grande partie du trafic local, sont tracées en tronc commun sur la traversée du centre d'Elbeuf, de la gare Saint Aubin aux portes de Caudebec. Mais leurs niveaux de service diffèrent (4 passages à l'heure sur la ligne A contre 3 sur la ligne F), d'où l'impossibilité de synchroniser les grilles horaires sur le tronc commun.

Nous proposons donc, au regard de sa vitesse commerciale, d'élever la ligne F au rang de ligne FAST et de renforcer sa fréquence au niveau de la ligne A (15 minutes en semaine et 20 minutes le samedi) de sorte à établir sur le tronc commun central un niveau de service digne d'un BHNS (7 à 10 minutes).

Relativement excentrée par rapport aux autres axes du réseau FAST, cette ligne n'en serait néanmoins pas isolée, puisqu'elle partagerait, à Oissel, son terminus avec la ligne F3. Sa labellisation témoignerait très positivement d'une forte volonté politique de continuité et de solidarité territoriales, en intégrant l'aire elbeuvienne dans un dispositif plus qualitatif de service de transport public.

La proposition de ligne F8 : Rouen (Boulingrin) – Mont Saint Aignan (la Varenne)

La ligne 40 est une transversale reliant entre elles Bihorel, Bois Guillaume et Mont Saint Aignan. Elle dessert des quartiers résidentiels, plusieurs zones d'activité et le principal site universitaire. Elle circule ainsi sur un axe porteur d'un potentiel de trafic élevé. Sa fréquentation, encore moyenne, a cependant progressé suite à la dernière restructuration, à la faveur d'un renforcement des fréquences et d'une adaptation d'itinéraire tendant à mieux desservir les secteurs de la Vatine et de la Bretèque.

L'idée d'élever une liaison transversale au rang de ligne FAST pourrait paraître par trop audacieuse. Telle est pourtant l'initiative prise par la métropole nantaise, qui se prépare à mettre en service, dès Septembre 2018, une ligne Chronobus « C 20 » (l'équivalent de nos lignes FAST) en lieu et place de son actuelle ligne 20, dont la morphologie et la fonctionnalité sont en tous points comparables à celles de notre ligne 40 (une liaison transversale entre des secteurs résidentiels et le campus).

Nous suggérons d'accompagner cette action d'un nouveau fortement des fréquences (10 à 15 minutes) et d'une rectification du tracé dans la traversée de Bois Guillaume.