

## **ROUEN**

L'agglomération Rouennaise forte de 400 000 habitants sur 286 km<sup>2</sup>, la ville comptant 100 000 habitants est située à 120 km au nord ouest de Paris et s'est développée sur les deux rives de la Seine. Cette ville, au cœur historique possédant un riche patrimoine, regroupe des activités tertiaires, portuaires et industrielles liées au complexe pétrochimique de la vallée de la Seine. Ses principales caractéristiques géographiques sont : la rive sud, située à l'intérieur d'une boucle du fleuve est plate et la rive nord est composée de pentes et de plateaux. Son réseau de voiries étroites au centre et l'absence de continuité dans les infrastructures routières de contournement de la ville, est un contexte difficile pour la gestion des déplacements.

Le Syndicat Intercommunal à Vocations Multiples (SIVOM), autorité organisatrice des transports dans l'agglomération regroupant 33 communes, a pris la décision de construire deux lignes de transport en commun en site propre (TCSP) en 1988. Il s'est basé sur le constat dressé en 1986, faisant état d'un encombrement du centre ville par la voiture particulière et d'une faiblesse de l'offre et de l'usage des TC, inférieurs d'environ 25% à ce qu'ils sont dans les autres agglomérations françaises de taille comparable [Kühn, 1988].

### **1. Organisation générale des transports urbains collectifs**

La société exploitante du réseau de transport public à Rouen est la TCAR : Transports en Commun de Agglomération Rouennaise. La TCAR est une filiale du groupe CGEA/CGFTE (groupe Vivendi) spécialisé dans la propriété urbaine et le transport de voyageurs. La TCAR est l'exploitant de la SOMETRAR (Société du Métro de l'Agglomération Rouennaise), société concessionnaire pour la construction et l'exploitation du réseau métro-bus. L'autorité organisatrice des transports urbains est le SIVOM qui s'est transformé début 1996 en District<sup>1</sup>. Le District ne possède aucune compétence en matière de voirie, de circulation et d'urbanisme : la conséquence de cette situation a été que chaque commune a voulu gérer la circulation de façon qu'elle ne soit pas perturbée par le métro léger, la logique étant de réguler la circulation en fonction du TCSP. La TCAR exploite 37 lignes d'autobus sur un linéaire de 470 km et 2 lignes de métro d'une longueur de 11,2 km dont 1,8 km en souterrain. L'effectif total du personnel de la TCAR est environ 790 personnes. La Société Anonyme des Transports de l'Agglomération Rouennaise (SATAR) exploite quelques lignes interurbaines d'autobus.

Le réseau d'autobus a été entièrement réorganisé en décembre 1994 pour l'ouverture du métro léger avec quelques ajustements en septembre 1995. Le réseau est exploité sous l'appellation «métrobus» qui signifie bien que le système de transport est intégré et que l'autorité organisatrice veut promouvoir les transports en améliorant la qualité des différents modes : deux lignes de métro, desservant un axe nord-sud, ayant un tronc commun dans l'hypercentre de l'agglomération constituent la première étape d'un réseau qui sera complété d'une ligne est-ouest.

Les bus sont en correspondance sur les principales stations de métro : sur certains axes les plus fréquentés, une accélération des cadences, une amélioration de la vitesse commerciale et une augmentation des capacités des véhicules préfigurent un réseau futur plus attractif. Le parc d'autobus est constitué de 192 autobus dont 54 autobus articulés et 32 autobus à plancher bas. Le

---

<sup>1</sup> Ce qui modifie peu son champ de compétence mais offre des moyens plus efficaces de gestion administrative et financière.

réseau d'autobus dessert 1325 arrêts dont 370 Abribus. La fréquence moyenne en service intensif est de 3 minutes. Le parc de la SATAR est de 32 véhicules.

Les deux lignes du métro léger desservent 22 stations dont 4 souterraines. La fréquence en heures de pointe est de 3,5 minutes sur le tronc commun et 7 minutes sur chaque ligne, et en heures creuses elle est de 4,5 minutes sur le tronc commun et de 9 minutes sur chaque ligne. Le parc de matériel roulant compte 28 véhicules, d'une capacité unitaire de 172 passagers avec 4 passagers au m<sup>2</sup>. La vitesse maximale en exploitation est de 60 km/h. La vitesse commerciale est de 19,25 km/h après une mise en service difficile, elle s'est beaucoup améliorée à la suite de discussions avec les élus et les techniciens de la circulation pour obtenir une réelle priorité aux feux. Les autobus et les métro légers ont la priorité à certains carrefours. Le réseau du TCAR est équipé d'un système d'aide à l'exploitation ce qui améliore beaucoup la qualité du service rendu aux clients. L'amplitude du service va de 5h 00 à 23h 30 soit plus de 18 heures.

Après 18 mois d'exploitation la fréquentation des TC a augmenté de 40 %, à la fin 1996 le nombre de voyages quotidien était de 50 000. En 1995, le nombre de voyages effectué sur le réseau métrobus a été de 32,8 millions soit 83,5 voyages par habitant et par an<sup>2</sup>.

Une première extension sud de 5 km jusqu'à l'Université du Madrillet à St Étienne du Rouvray a été inaugurée en septembre 1997. Divers projets de TCSP ont été à l'étude pour assurer la desserte de Mt Saint Aignan à l'ouest y compris l'Université, des plateaux nord de Rouen avec Les Sapins et La Grande Mare et de l'axe est-ouest du centre ville de Rouen entre le CHRU et le Mt Riboudet. Le choix du District s'est porté vers une liaison de 14 km reliant par le centre de Rouen le pôle universitaire de Mont-Saint-Aignan et les quartiers défavorisés des Hauts-de-Rouen se faisant le plus souvent possible en site propre avec des autobus doté d'un mode de carburation non polluant (gaz ou électricité) : une partie des aménagements pourrait servir dans une quinzaine d'années au prolongement du tramway.

## 2. La Tarification

En 1995, les coûts d'exploitation du réseau d'autobus étaient couverts par les recettes à 31,4 %, et d'autres ressources commerciales pour 5,2 % le reste 63,4 % étant couvert par les subventions [Jane's, 1997]. En matière de tarification, le District a retenu les solutions les plus sûres. Outre les titres à l'unité, sont offertes des cartes d'abonnement mensuelles d'une durée de 31 jours glissants à partir du premier jour d'utilisation. La tarification a été ramenée à une zone unique (3 auparavant) avec une utilisation illimitée du titre pendant une heure sur tout le réseau Métrobus quel que soit le sens. Théoriquement il n'y a pas eu d'augmentation du tarif unitaire mais globalement il y a eu restructuration complète du système tarifaire qui rend difficile pour l'usager la comparaison avec la situation antérieure.

La billétique est passée en septembre 1994 aux cartes magnétiques sur la base d'un système éprouvé. Il y a un valideur par porte mais il en faudrait deux pour fluidifier les montées-descentes. La fraude apparente (constatée sur contrôle) était de 3,7 % mais en réalité elle était quatre fois plus importante ; la clientèle se plaignait. La solution retenue a été le choix du compostage obligatoire pour tous les titres permettant une sorte de contrôle social accompagné

---

<sup>2</sup> La moyenne française de ce ratio est de 124,7 voyage par habitant et par an en 1995 pour les réseaux desservant 300000 habitants et plus.

d'un renforcement de la présence des contrôleurs dont le nombre a été augmenté de 30. Le taux apparent a chuté à 2,4 % et la clientèle paraît satisfaite car le contrôle a un effet de sécurisation. Il n'y a pas eu de vandalisme sur les valideurs embarqués ni sur les distributeurs de titres sur le quais.

La gamme des cartes Métrobus proposée est la suivante :

- pour les clients occasionnels, la carte 1 voyage ou la carte 10 voyages et la carte découverte : de 1, 2 ou 3 jours avec un nombre illimité de voyages.
- pour les clients réguliers, la carte Sésame de 10 voyages/7 jours, de 7 ou 31 jours.
- pour les scolaires, la carte Junior de 10 voyages/7 jours, de 7 ou 31 jours.
- pour les étudiants, la carte Éco de 10 voyages et la carte Campus de 7 ou 31 jours
- pour les bénéficiaires de tarifs réduits<sup>3</sup>, la carte Éco de 10 voyages.
- pour les personnes de plus de 65 ans et les PMR, la carte Senior de 20 unités.

### **3. Les faits marquants de la qualité de service**

◊ Dans le but d'améliorer constamment la qualité de service des TU et la satisfaction de la clientèle, la TCAR poursuit une démarche volontaire autour de 3 thèmes principaux :

- la fonctionnalité : la TCAR se fixe comme but d'assurer une meilleure offre de transport en augmentant encore la vitesse commerciale du métro, en assurant la régularité des lignes de bus et surtout en adaptant en permanence l'offre à la demande.
- le confort et l'agrément : l'exploitant s'engage à améliorer constamment l'équipement sur tout le réseau afin de garantir un meilleur confort aux arrêts, dans les bus et dans les tramways.
- la sécurité : l'exploitant poursuit les actions déjà engagées, dans le cadre du Plan Local de Sécurité et dans la lutte contre la fraude.

◊ En matière d'insécurité le réseau connaît un niveau d'agression élevé notamment dans trois quartiers : les Hauts de Rouen, St Etienne du Rouvray et Canteleu, le vandalisme coûtait plus de 4 millions de Francs par an. Des actions préventives ont été mises en place dans les quartiers à partir d'octobre 1995 et 13 agents ont été recrutés : une diminution sensible des agressions a été enregistrée.

◊ Au niveau des stations et des abribus, l'information est donnée aux voyageurs en temps réel concernant par exemple le temps d'attente en station, à partir du système d'aide à l'exploitation.

◊ Le métro léger étant de la dernière génération, un effort non négligeable a été porté au confort des usagers et à leur orientation.

◊ Les stations souterraines sont toutes équipées d'ascenseurs pour faciliter l'accessibilité aux PMR, et les quais des stations sont au même niveau que le plancher de la rame.

◊ Le matériel roulant et les stations se caractérisent par leur propreté.

---

<sup>3</sup> Ces bénéficiaires sont : les étudiants, les familles nombreuses, les appelés du contingent, les demandeurs d'emplois, les enfants de 4 à 6 ans.

# Références bibliographiques

[Jane's, 1997]. Jane's, «Urban Transport Systems», edited by Chris Bushell, sixteenth edition, 1997-98.

[Kühn, 1988]. Kühn F., «Les Transports guidés de surface : situation actuelle et perspectives, les réseaux français», Rapport INRETS-CRESTA tome 4, avril 1988.