



 Kennedy

J.F. Kennedy

Séminaire Tempo Territorial - Politiques temporelles : Mieux gérer les congestions en heure de pointe

Décaler les horaires universitaires pour lisser l'heure de pointe

Catherine Dameron, Bureau des Temps de Rennes



Rappel du contexte

- Succès du métro rennais → situation de saturation aux heures de pointe
- « Hyperpointe » = Principal créneau critique : 7h40-8h
- Conséquences de l'Hyperpointe :
 - Allongement du temps de déplacement (temps d'attente)
 - Problèmes d'évacuation du quai
 - Augmentation des coûts
 - Diminution de la performance de service
 - Altération de l'image de marque du métro
- Des premières réponses techniques ...
 - Nouvelles rames pour augmenter la fréquence (1'30 en heure de pointe)
 - Reconfiguration des places assises (de 162 à 175 usagers transportés)
 - Augmentation de la capacité de transport de 30% - environ 30 M€
- ... qui se révèlent insuffisantes
 - face à l'augmentation constante de la fréquentation du métro
 - et la perspective de la ligne b



Le projet

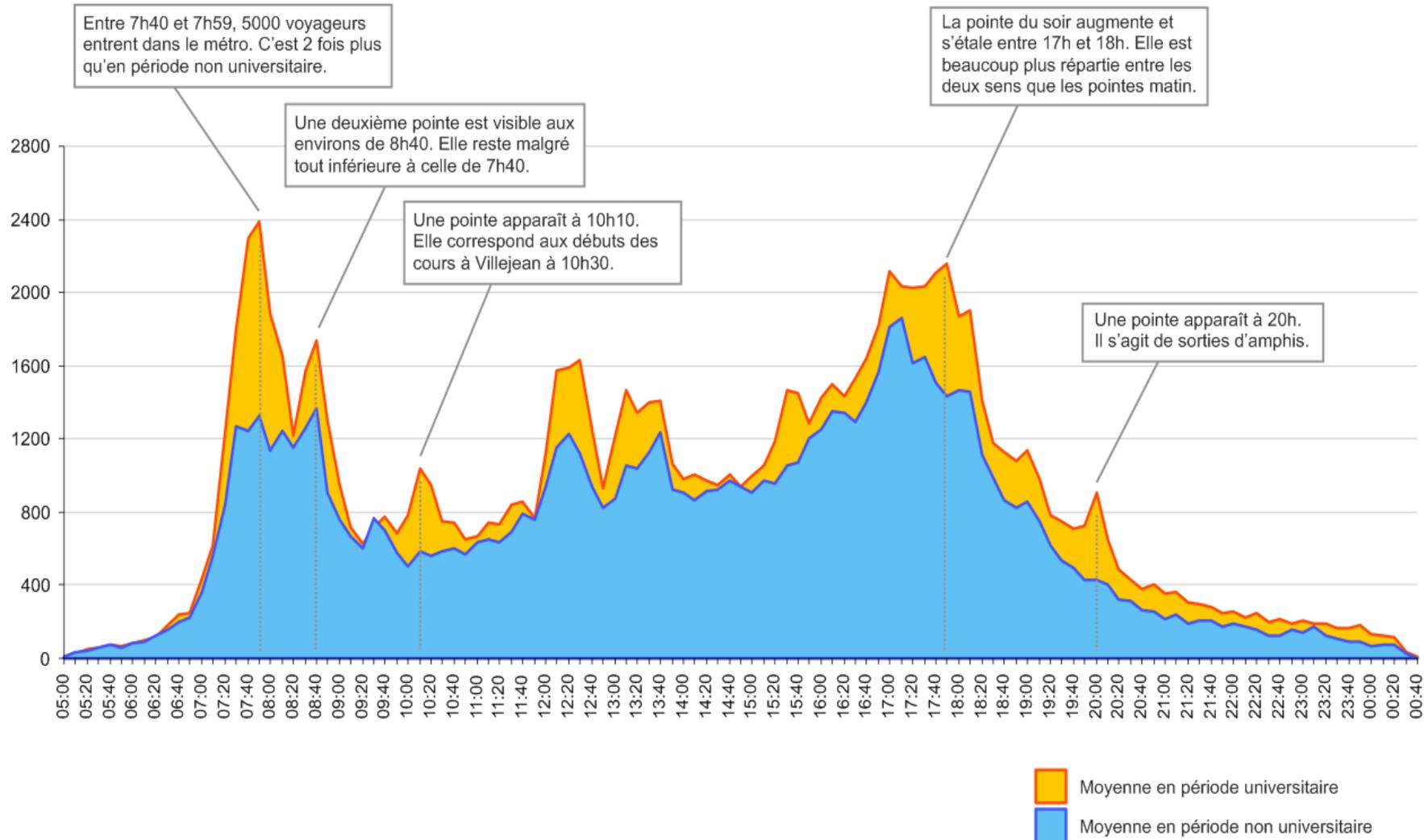
- Agir non pas sur le réseau de transport lui-même mais sur ses utilisateurs
- L'exemple des expérimentations temporelles menées à Poitiers et de Montpellier
- 2011 : Concertation menée par le Bureau des temps de Rennes Métropole, réunissant les principaux organismes répartis le long du tronçon de métro concerné (Universités Rennes 1 et Rennes 2, 2 lycées, le C.H.U,...), pour identifier les flux générés, en fonction de leurs horaires et définir plusieurs scénarios ;
- L'importance accordée à l'analyse et à l'évaluation, avec l'appui de Keolis
 - *données billettiques (validations en entrée sur le métro) ;*
 - *comptages et observations « terrain » effectuées en 2010 et 2012.*
 - *La semaine de référence pour les analyses est la semaine 46 (du lundi 12 au vendredi 16 novembre pour l'année 2012) comparable entre plusieurs années.*

Méthodologie de l'approche temporelle

- Diagnostic spatio-temporel de la zone ;
- Sensibilisation +++ des « générateurs de temps » concernés ;
- Collecte des horaires, enquête sur les contraintes, les marges de manoeuvres ;
- Simulation, construction des scénarios et évaluation ex-ante ;
- Discussions autour de tables quadrangulaires ;
- Expérimentation ;
- Évaluation ex-post.

Situation de septembre 2009

Le nombre de validations sur la ligne de métro (par tranches de 10 mn) montre les différences importantes en hyperpointe du matin entre une semaine scolaire et universitaire (orange) et une semaine scolaire (et non universitaire).



Les objectifs

Le décalage de l'heure de début des cours à Rennes 2 devait impacter le réseau métro suivant quatre points :

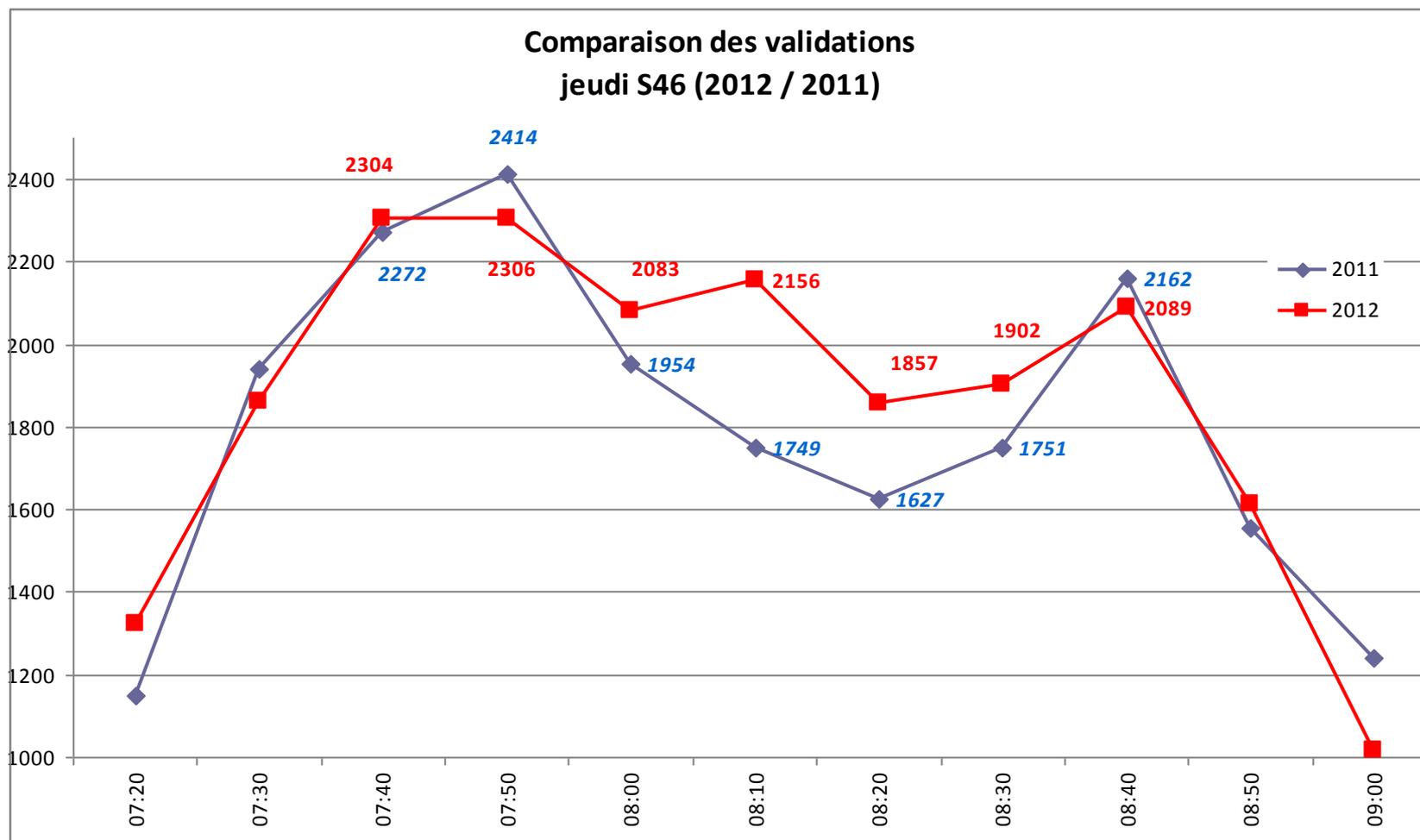
- Fluidifier le trafic pendant l'hyperpointe du matin ;
- Fluidifier la sortie de la station Villejean-Université ;
- Permettre un meilleur confort de voyage (attente, transport) ;
- Ne pas provoquer de perturbations en d'autres lieux.

Propositions et projet validé



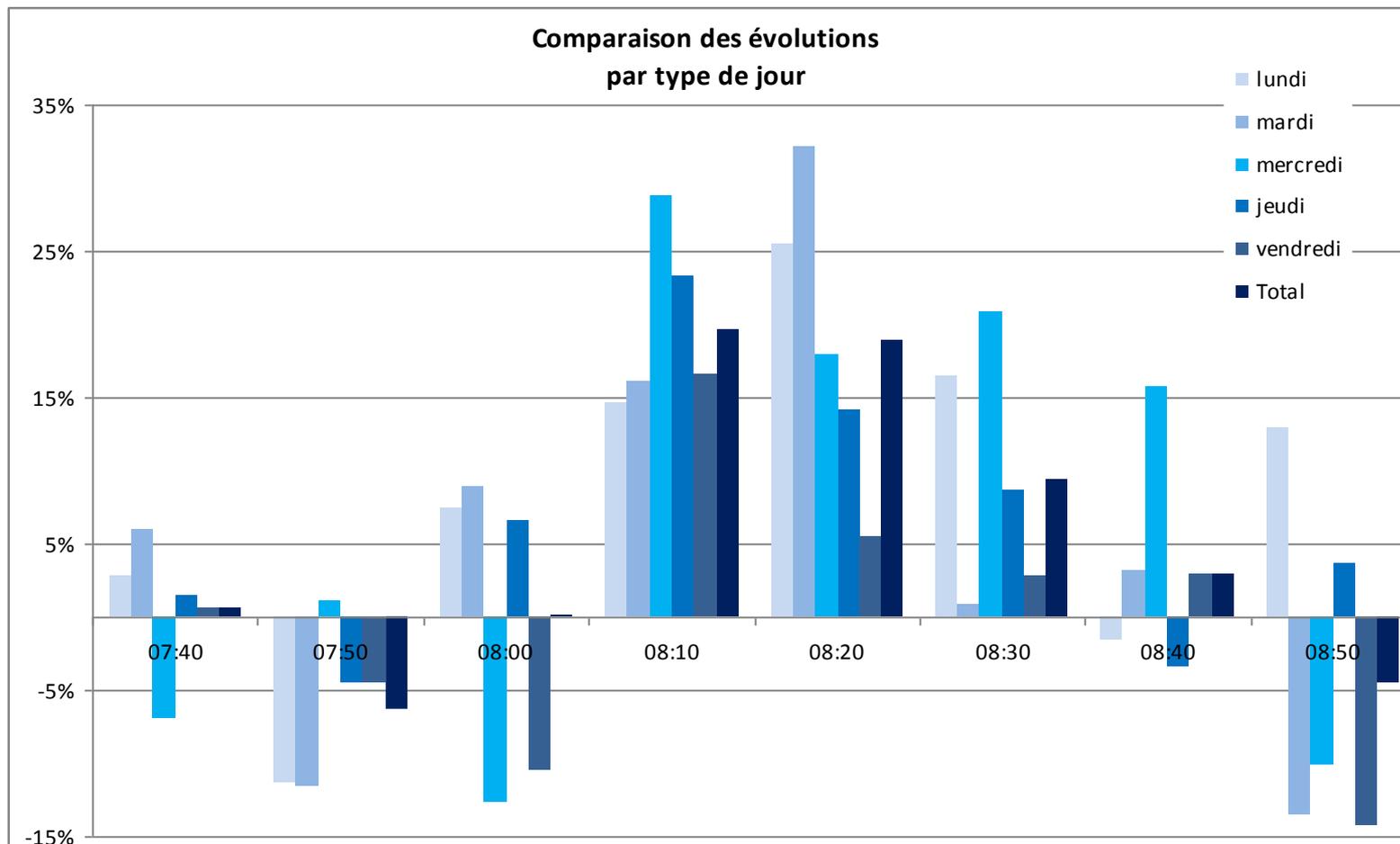
- Étude de différentes propositions
 - Décaler les cours de 8h15 à 8h30
 - décaler les cours de 8h15 à 8h
- 2012 : Décision de l'Université Rennes 2 pour une expérimentation d'un an avec une rentrée des cours en 2 vagues :
 - à 8h15 (licence 3 et master) : env. 6000 étudiants.
 - à 8h30 (licence 1 et 2) env. 8000 étudiants.
- Septembre 2012 : début de l'expérimentation et signature d'une charte d'engagement
- Rentrée 2013 – 2014 : l'expérimentation est reconduite sine die.

Résultats



Impact du décalage de Rennes 2 : lissage de la pointe de la ligne de métro (nombre de validations par 10 mn).

Résultats



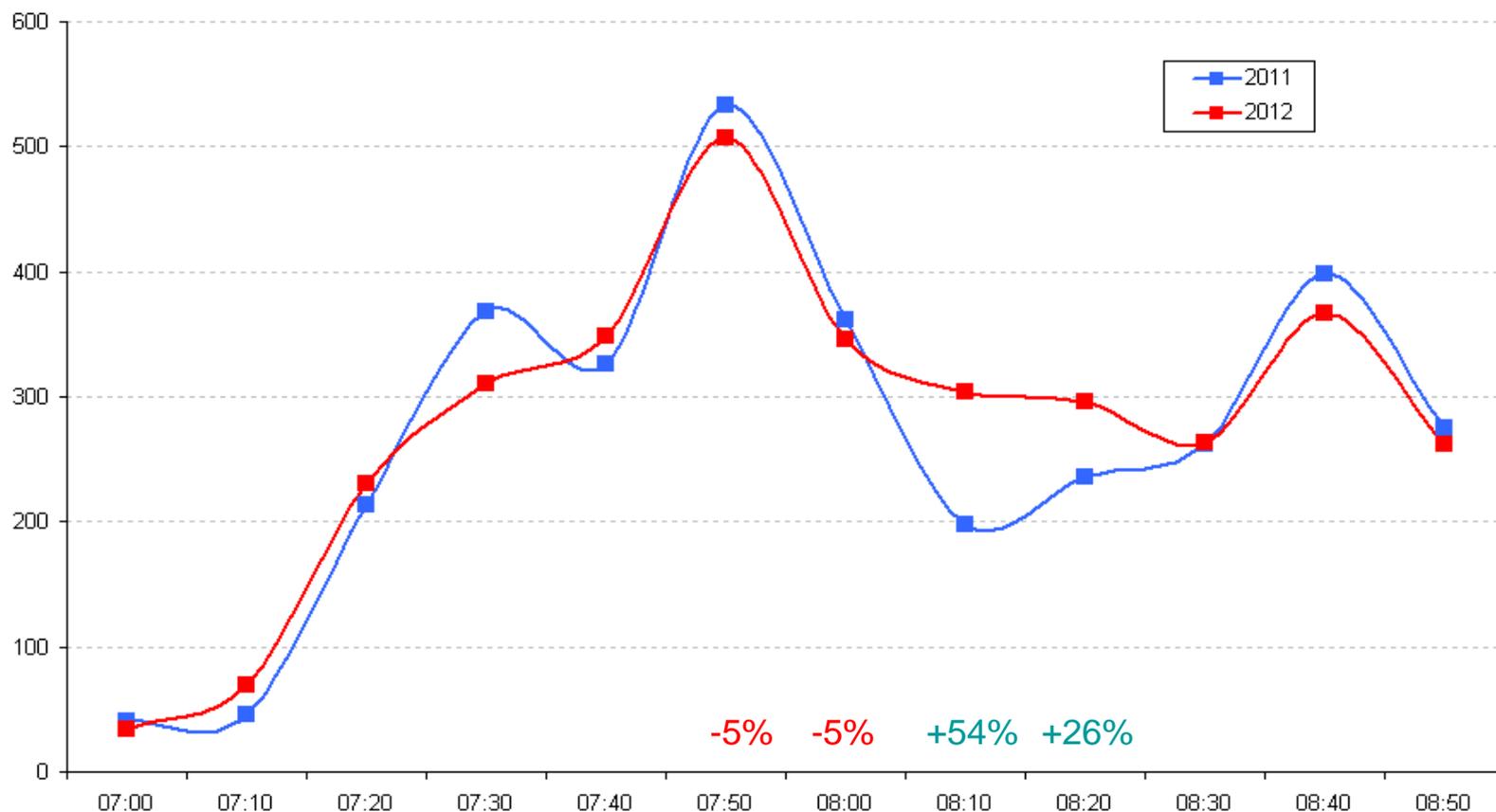
Semaine 46 : *Baisse du trafic entre 7h50 et 8h00 (jusqu'à -10%)*
 Hausse entre 08h10 et 08h40 (jusqu'à +30%)

Gares - billettique

Station Gares, la plus marquée d'hyperpointe, en entrées sur le métro

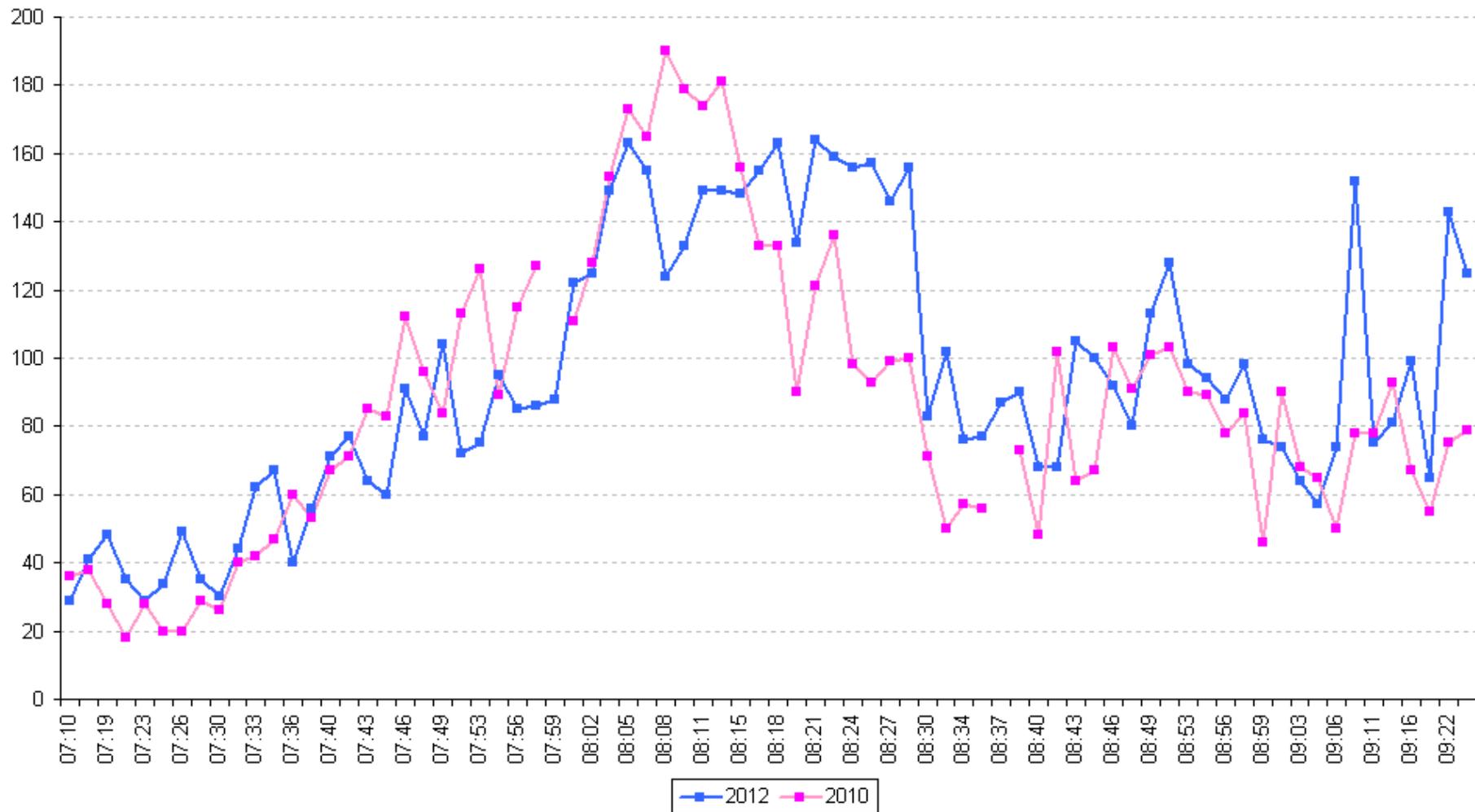
- ✓ Baisse des validations entre 7h50 et 8h10
- ✓ Forte hausse entre 8h10 et 8h30

Stations Gares : validation entre 7h00 et 9h00
Moyenne jour (semaine 46) - Comparaison 2011 / 2012



Charge des rames

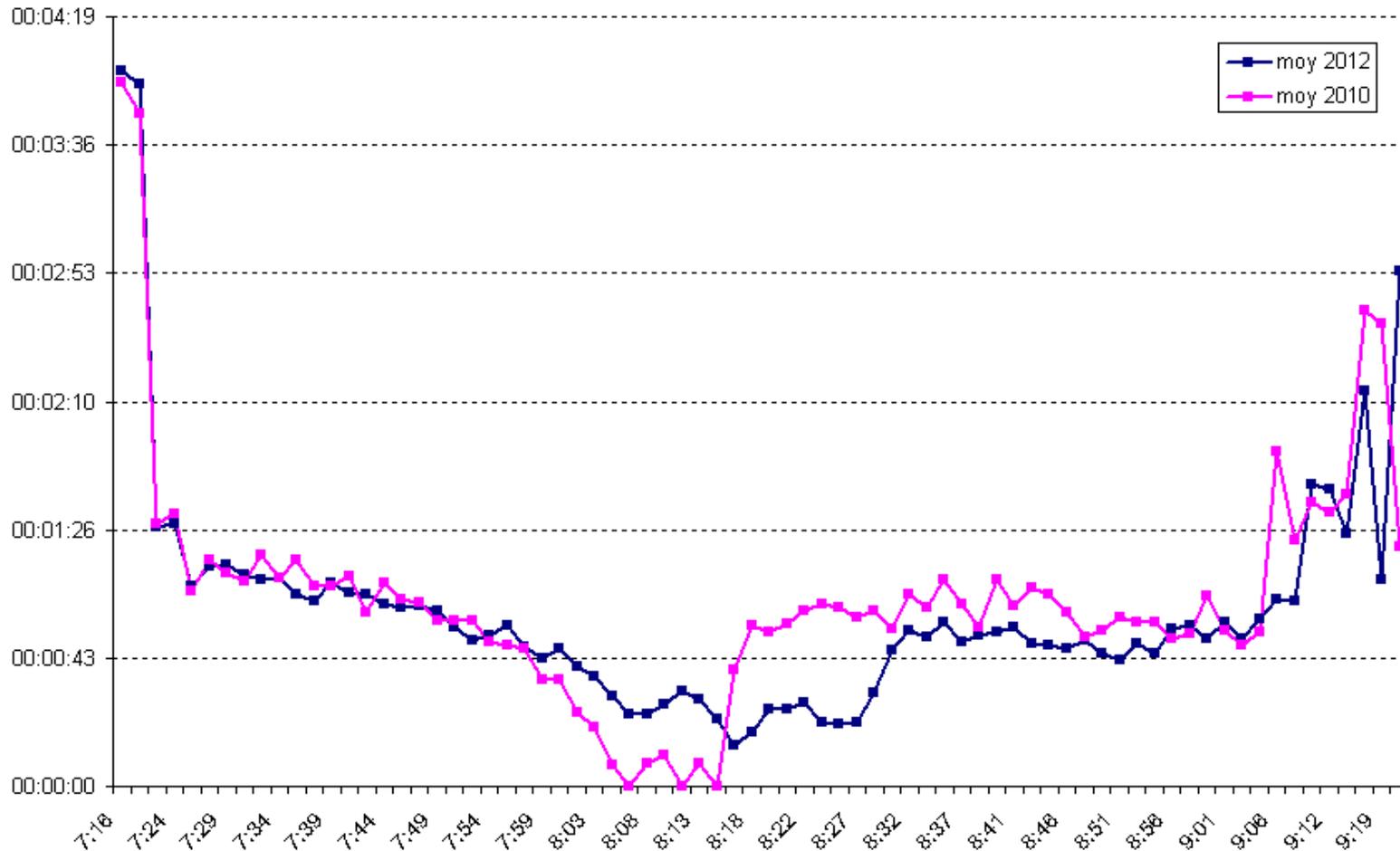
Comparaison de la charge de la rame à l'arrivée à Pontchaillou : 2010 - 2012



Disparition des rames saturées (supérieures à 160 passagers par rame).

Villejean 2012 - observation

Temps où l'escalier est "vide" à Villejean-Université



- ✓ En 2010, escalier de sortie de station saturé entre 8h05 et 8h16
- ✓ En 2012, escalier chargé de 8h08 à 8h32, mais jamais saturé

Synthèse des résultats

- Hausse de fréquentation du métro deux fois plus forte en pointe qu'en global (+6% environ de 7h40 à 8h50, + 3% en journée),
- Amélioration du confort et de la sécurité des voyageurs :
 - Écrêtement des flux métro en hyper-pointes du matin (-5%),
 - Écrêtement des entrées dans le métro à la station Gares (la plus tendue) en hyper-pointe du matin (-5%),
 - Baisse de la charge moyenne des rames de 17% à Ponchaillou (150 personnes au lieu de 180 personnes),
 - Suppression de la saturation de l'escalier de sortie de la station Villejean Université.
- **Les principaux points noirs de la ligne de métro ont donc été résolus.**
- Aucune réclamation / remarque reçue par le réseau STAR, Rennes Métropole ou l'Université sur la modification,
- Plébiscite de la mesure, de la part des acteurs (notamment des représentants des étudiants), mais aussi de la presse nationale ;
- Validation de la pérennisation de l'expérimentation par le CEVU de Rennes 2.

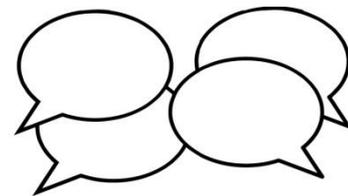
Retentissement dans les médias

Le Télégramme

«Rennes. Des cours décalés pour un métro moins bondé»

Les Echos

«Décongestionner les métros et les trains, c'est possible»



MÉTRO BOULOT...

TEMPO



ouest france

«Rennes 2 change ses horaires pour le métro»

Certu

«Action hyper pointe» de Rennes»

Libération

«A Rennes, la fac décale les cours pour désengorger le métro»



«A Rennes, l'université décale les cours pour le bien être des usagers du métro»



«Le métro respire un peu mieux le matin»

Plus largement

La prise en compte d'intérêts collectifs (le « système horaire ») dans une décision qui relève habituellement d'arbitrages individuels a conduit les acteurs à contribuer à

- L'amélioration de l'accessibilité, de la qualité de vie des usagers, de l'attractivité du territoire
- L'efficacité des transports en commun, qui répond aussi à un défi environnemental en réduisant la part modale liée à la voiture
- Une meilleure gestion des ressources financières locales en limitant de nouveaux investissements d'achat de rames ou d'aménagement.

En guise de conclusion

« ... Aux sceptiques qui crient au gadget, à ceux qui s'inquiètent qu'on veuille régenter leur vie, il faut répondre qu'en occultant le débat sur le temps, on prend le risque de laisser des décisions isolées aboutir à de nouveaux déséquilibres, de nouvelles inégalités, ainsi qu'à l'accélération des effets destructeurs de nos fonctionnements sur le climat et le développement durable ».

Luc Gwiazdzinski, géographe