

PARTIE 2

Évolution du réseau urbain

1 - DE NOUVELLES PISTES POUR DÉVELOPPER LA FRÉQUENTATION

1.1 - ANALYSER L'OFFRE ACTUELLE POUR IDENTIFIER DES AMÉLIORATIONS

Depuis la toute première restructuration réalisée par Keolis en septembre 2008, la fréquentation du réseau Linéad est passée de 714 000 voyages (source rapport annuel Giroux Eure-et-Loir) à 1 200 000 voyages soit une augmentation de 68 %.

L'enquête origines-destinations réalisée en 2019 dénombre 7 600 voyages pour un jour ouvrable de semaine ; la même enquête réalisée en 2014 en comptait seulement 5 800.

Le réseau mis en place en 2017 a donc démontré son efficacité et répond globalement aux besoins. Pourtant, en s'appuyant sur les audits réalisés par le Groupe et en analysant les rapports d'enquêtes origines-destinations, Keolis a identifié de nouvelles pistes d'améliorations pour faire progresser la fréquentation du réseau.

1.2 - MESURER LA PERTINENCE ET LE POTENTIEL DES ÉVOLUTIONS

Keolis a développé deux outils permettant de mesurer objectivement la qualité d'une offre de transport et son potentiel de fréquentation : IQUAD et POCA.

L'IQUAD permet d'évaluer la qualité de la desserte offerte par un réseau de transport sur une région donnée. Le territoire est découpé en zones qui correspondent au regroupement de plusieurs arrêts sur une aire de 300 mètres. Ces zones disposent du même tissu urbain (densité, type d'activités) et de la même offre de transport.

Le POCA permet d'attribuer une note correspondant aux déplacements potentiellement captables par un réseau de transport avec une desserte optimale. Cette note est attribuée à chacune des zones définies dans l'IQUAD, avec une échelle de 0 à 20. Le POCA prend en compte le nombre d'habitants, le nombre d'emplois, le volume de flux associé à chaque pôle générateur de trafic.

Le croisement des résultats de l'IQUAD et du POCA permet de déterminer les zones dans lesquelles l'offre de transport est optimale, les zones dans lesquelles l'offre est insuffisante et celles où l'offre est trop importante.

L'application des deux outils sur le réseau actuel et sur le « réseau projet » a permis de mesurer et de valider quartier par quartier, la pertinence des évolutions proposées.

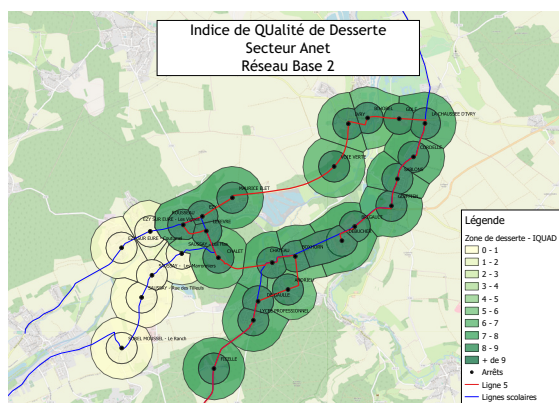
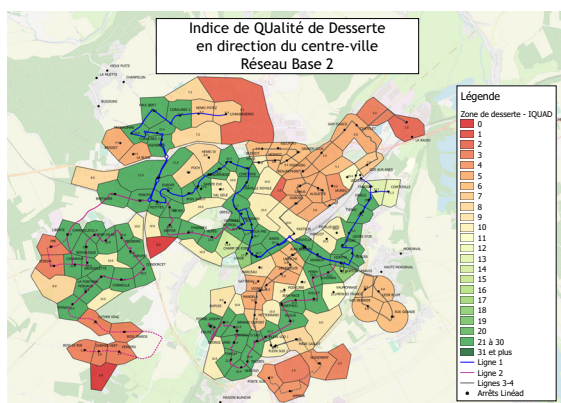
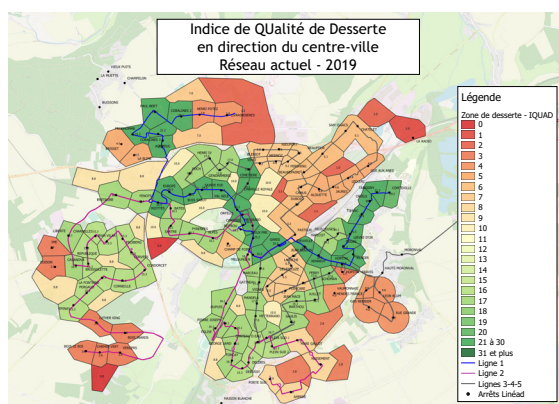
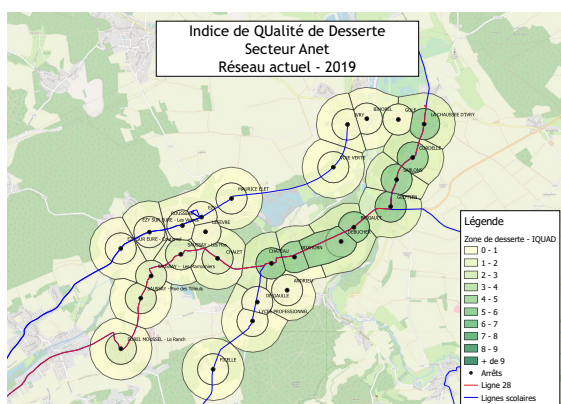
Le nouveau réseau ne remet pas en cause les principes de construction de la dernière restructuration. Il ne bouleverse pas les grands équilibres de déplacements et les principales voies empruntées.

**Le nouveau réseau
permet d'économiser
200 heures et 12 000 km
en moyenne annuelle
par rapport à l'offre
actuelle.** //

Les modifications proposées ont pour objectif de :

- prendre en compte les incidences des nouvelles lignes périurbaines,
- répondre aux demandes d'améliorations exprimées par les clients,
- renforcer l'offre dans les quartiers denses en population,
- anticiper les évolutions urbaines comme le développement de l'entrée Est de Dreux, de la ZAC des Fenots ou les projets ANRU.

Ce nouveau réseau permet d'économiser 200 heures et 12 000 kilomètres en moyenne annuelle par rapport à l'offre actuelle.



Exemple de cartes IQAUD POCA

2 - HUIT AXES D'AMÉLIORATION

2.1 - CRÉER UNE SECONDE LIGNE FORTE À FRÉQUENCE 15 MINUTES

La principale nouveauté du réseau proposé est la création d'une seconde ligne forte, sur le modèle de la ligne 1, dotée d'une fréquence de 15 minutes en heures d'affluence et de 20 minutes le reste de la journée. Cette ligne résulte de la fusion des actuelles lignes 2 et 3, dont la fréquence est de seulement 30 minutes toute la journée.

Le réseau urbain disposera ainsi d'une armature composée de deux lignes fortes, disposant du même niveau d'offre et connectées sur trois pôles de correspondances : au nord-ouest les Bâtes, au centre la gare, au sud l'Hôpital.

La création d'une seule ligne pour desservir à la fois la partie Sud-ouest de Dreux et la partie Est de Vernouillet permettra de diminuer fortement les portions d'itinéraires peu productives en termes de fréquentation car traversant des quartiers avec peu d'habitations : la portion de 1,4 km de la rue Lucien Dupuis, la portion de 1,3 km de l'avenue Marceau, les 600 mètres de la rue du Bois Sabot.

Le passage par le tunnel Saint-Denis évite également de faire le « piston » de 700 mètres pour la ligne 2 et 500 mètres pour la ligne 3 pour desservir la gare routière.

La liaison transversale entre le quartier des Oriels et le quartier des Rochelles nécessitera une correspondance à l'arrêt Hôpital ou Kennedy mais la fréquence importante des deux nouvelles lignes, complétée par l'inter-cadencement des passages, permettra de synchroniser les correspondances et d'en minimiser la durée.

Pour les élèves du collège Curie en provenance du quartier Barthou, Keolis mettra en place une liaison complémentaire directe, fonctionnant uniquement en période scolaire aux heures principales d'entrée et sortie du collège.

La fusion des lignes 2 et 3 du réseau permet d'augmenter la fréquence de passage dans cinq quartiers parmi les plus denses du cœur d'agglomération.

Plusieurs quartiers profiteront de nouvelles destinations directes. Parmi les plus significatifs :

- ✿ les habitants de Vernouillet seront connectés à l'hôpital sans avoir à changer de ligne,
- ✿ les habitants des Rochelles gagneront 10 minutes pour rejoindre les Bâtes.

2.2 - AMÉLIORER LA DESSERTE DU QUARTIER DE LA SABLONNIÈRE

La mise en œuvre du nouveau réseau en 2017 a entraîné une baisse significative de la desserte pour le quartier de la Sablonnière. Avec l'actuelle ligne 3, les habitants ont une fréquence de passage de 30 minutes et ils doivent faire une correspondance à l'arrêt Bâtes pour se rendre au centre commercial des Corallines.

Dans le nouveau réseau, Keolis intègre la desserte de ce quartier dans l'itinéraire de la ligne 1. Cela permettra d'augmenter la fréquence des passages de 70% pour les habitants de la Sablonnière et Sainte-Eve. Le trajet sera direct pour se rendre aux centre commercial nord et plus rapide pour aller à l'hôpital (gain de 10 minutes).

Pour ne pas pénaliser les clients en provenance de la partie sud de la ligne 1, le maillage du quartier Sainte-Eve et Cité Foch sera plus direct mais avec des arrêts intermédiaires supplémentaires.

**Le nouveau réseau améliore
l'utilité des kilomètres
commerciaux parcourus.** ”

**70 % d'offre en plus
pour les habitants
de la Tabellionne,
les Vauvettes, les
Rochelles-Barthou-Macé,
Kennedy-Haricot
et Hôpital.** ”

**Les habitants
de la Sablonnière
retrouveront un trajet
direct vers
les Corallines.** ”

2.3 - ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DE L'ENTRÉE EST DE DREUX

La construction de magasins et de logements dans le secteur « Gué aux Ânes » a suscité beaucoup de demandes pour mieux desservir ce quartier. Keolis propose de créer une « fourche » pour prolonger la ligne 1 boulevard du Trait-d'Union en alternance avec le terminus Comteville, à raison d'une course sur deux en moyenne.

2.4 - DESSERVIR LA ZAC DES FENOTS

Ce quartier fait l'objet de nombreuses demandes de dessertes, notamment depuis l'implantation d'un restaurant KFC. La création de logements supplémentaires va amplifier ce besoin.

Keolis propose d'aménager un nouvel arrêt sur la ligne 1 à hauteur du rond-point avec l'avenue des Fenots.

2.5 - RECOMPOSER LES ITINÉRAIRES DES LIGNES 4 ET 5

Ces deux lignes assurent une desserte de proximité. Elles représentent moins de 5 % de la fréquentation du réseau avec des disparités très fortes selon les quartiers qu'elles traversent.

Keolis prévoit de ré assembler les tronçons de ces lignes en fonction des montées constatées pour créer des ensembles plus équilibrés et une fréquence plus adaptée.

Les quartiers du Grand Clos et de Luray seront connectés pour former la nouvelle ligne 3. Cet assemblage permettra aux habitants de Luray de bénéficier d'un trajet direct pour le centre-ville, via l'avenue Kennedy, au lieu de caboter par le quartier des Rochelles. À l'opposé, les habitants du Grand Clos gagneront 10 minutes pour rejoindre l'hôpital et le lycée Branly.

La desserte de Sainte-Gemme-Moronval et de Chérisy sera transférée sur la nouvelle ligne 8 périurbaine à destination de Abondant, Bû et Marchezais.

En option 3, la ligne sera prolongée jusqu'à Villemeux-sur-Eure.

La ligne 3 fonctionnera aux heures de pointe, avec un nombre de passages proche du niveau offert par l'actuelle ligne 5. Elle desservira le parvis de l'hôpital.

La ligne 4 conservera le même itinéraire qu'aujourd'hui sur la partie Est de Dreux en y ajoutant néanmoins la desserte du quartier Boston via l'avenue Winston Churchill.

Elle sera prolongée jusqu'au terminus Mare Gallot en reprenant le parcours de l'actuelle ligne 5 dans la partie basse du quartier des Rochelles puis en rattrapant l'itinéraire de l'actuelle ligne 3 via l'avenue Marceau.

Elle remplacera l'actuelle ligne 2 pour desservir en mode Flexo la zone d'activités Porte Sud et le quartier Maison Blanche.

Dans sa nouvelle configuration, la ligne 4 fonctionnera toute la journée avec une fréquence de 60 minutes. Elle offrira un accès direct au centre commercial Plein Sud pour les habitants des quartiers Est et du bas des Rochelles.

Keolis propose
d'aménager un nouvel
arrêt sur la ligne 1
à hauteur du rond-point
avec l'avenue des Fenots. ”



Cliquez ici pour consulter
Ligne 8.
Chapitre 2 / partie 3 / 2.4



Cliquez ici pour consulter
l'option 3.

2.6 - ÉLARGIR L'AMPLITUDE DU RÉSEAU POUR LES SALARIÉS DU SOIR

À l'instar de la ligne 1 qui offre un départ des Coralines à 20h40 en direction du centre-ville pour être en correspondance avec le service Flexo Soir, Keolis propose un service similaire sur la nouvelle ligne 2. La course partira à 20h40 du centre commercial Plein Sud, desservira l'hôpital puis marquera son terminus à la gare pour le premier départ Flexo de 20h55.

Le nouveau réseau augmente l'amplitude de fonctionnement d'une heure, sans coût supplémentaire.

Le nouveau réseau augmente l'amplitude de fonctionnement d'une heure, sans coût supplémentaire. //

2.7 - AUGMENTER L'OFFRE DU RÉSEAU LE DIMANCHE

L'analyse des retours des clients a révélé une forte attente pour ajouter la desserte du centre commercial Coralines le dimanche matin.

La ligne 1 du nouveau réseau desservira le centre commercial nord le dimanche.

L'après-midi, l'hypermarché étant fermé, la ligne 1 marquera son terminus aux Bâtes. Un seul véhicule alternera des courses sur les branches des lignes 1 et 2.

Pour faciliter la compréhension des voyageurs, l'itinéraire du dimanche sera identique à celui de la semaine.

La ligne 1 du nouveau réseau desservira le centre commercial nord le dimanche. //

2.8 - REMPLACER LA NAVETTE CENTRE-VILLE PAR DES ACTIONS COMMERCIALES AVEC LES COMMERÇANTS

La navette est un moyen de dynamiser le centre-ville en offrant un service de proximité. Dans sa version actuelle, en fonctionnement deux jours par semaine, elle transporte en moyenne 40 passagers soit environ 4 000 montées par an, pour un coût d'exploitation d'environ 38 000 euros (incluant heures de conduite et coût de roulage).

Keolis propose d'abandonner ce service et d'utiliser la moitié du budget de fonctionnement pour renforcer la fréquence du réseau principal à certaines heures et l'autre moitié pour financer un plan d'actions commerciales à imaginer et à déployer en partenariat avec les commerçants du centre-ville ; par exemple, en donnant la possibilité aux commerçants d'offrir des tickets Linéad gratuits à leurs clients. Cette action permettrait de distribuer environ 20 000 tickets et de toucher plus de cinq fois le nombre de personnes transportées par la navette.



3 - IMPACTS DU NOUVEAU RÉSEAU

3.1 - IMPACTS SUR LES POTEAUX D'ARRÊTS

La mise en place du nouveau réseau implique des créations, des suppressions et des déplacements de certains arrêts. Ces travaux seront réalisés en même temps que le remplacement des poteaux devenus obsolètes.

Le nouveau réseau permet de faire une économie d'investissement de 3 000 euros sur le mobilier urbain. //

3.2 - IMPACTS SUR LA VOIRIE

Afin d'offrir les meilleures conditions de sécurité et de confort aux clients et aux conducteurs quelques aménagements complémentaires de voirie seront nécessaires. Par ordre de priorité :

- ✿ l'aménagement du nouveau terminus de la ligne 1 au rond-point de l'avenue Leclerc,
- ✿ l'aménagement du nouveau terminus de la ligne 2 sur le parking de la piscine de Vernouillet,
- ✿ l'aménagement de l'arrêt proposé pour desservir la ZAC des Fenots,
- ✿ la réfection de la chaussée de la rue des Prêtres sur le passage de la ligne 4,
- ✿ localement, l'implantation de certains poteaux pourra nécessiter le retrait ou le déplacement de barrières ou de plots.

Le nouveau réseau permettra de supprimer le terminus et la régulation des véhicules place du Vieux Pré. //

Keolis préconise d'équiper les arrêts de correspondance d'abris-voyageurs, en déplaçant le mobilier « fantôme » :

- ✿ Kennedy (deux sens),
- ✿ Hôpital (deux sens),
- ✿ Plein Sud (deux sens),
- ✿ Coralines 1 (vers centre-ville),
- ✿ La Radio (nouvel emplacement).

Keolis recommande l'installation de sanitaires en bout de ligne, en priorité :

- ✿ au terminus Coralines sur la ligne 1,
- ✿ au terminus Épinay sur la ligne 2.

Le coût d'un tel équipement est de 19 000 euros pour un sanitaire raccordable est de 29 000 euros pour un sanitaire hybride. Le sanitaire situé place du Vieux Pré n'aura plus d'utilité et pourra être déplacé à un autre terminus.