

Note sur la création d'une ligne F6

Le concept des lignes Fast est un succès manifeste, puisque la plupart des lignes ainsi labellisées ont vu leur fréquentation augmenter. Aussi se pose la question de l'extension du concept, et les lignes 6 et 20 présentent des caractéristiques favorables sur une partie de leur itinéraire, entre Grand-Quevilly et Rouen pour la première, entre Rouen et Bihorel pour la seconde. En outre, la configuration d'une ligne qui serait créée par diamétralisation de ces deux tronçons permettrait une exploitation en tronc commun avec le F1, préfiguration d'un nouvel axe lourd de TCSP.

Le tracé :

Cette ligne reprendrait les tronçons les plus porteurs des lignes 6 et 20. Ainsi, elle partirait des Bains-Douches de Grand-Quevilly (à proximité de l'église), remonterait vers Rouen via le centre commercial du Bois Cany, le Boulevard de Verdun, le Boulevard Charles de Gaulle, la rue Saint-Julien. Par rapport au 6 actuel, elle prendrait la rue Méridienne pour rejoindre le F1, et ainsi bénéficier de la voie réservée en direction de Rouen. Ensuite, elle remonterait vers l'Hôtel de Ville par l'axe Lafayette – Pont Corneille – République. Puis elle passerait place Beauvoisine, et monterait sur le plateau par la route de Neufchâtel, au lieu du quartier Jouvenet où le passage des bus est difficile. Puis, elle rejoindrait le centre de Bihorel par la rue du Docteur Caron, avant de suivre l'itinéraire actuel du 20 jusqu'au terminus du Chapitre.

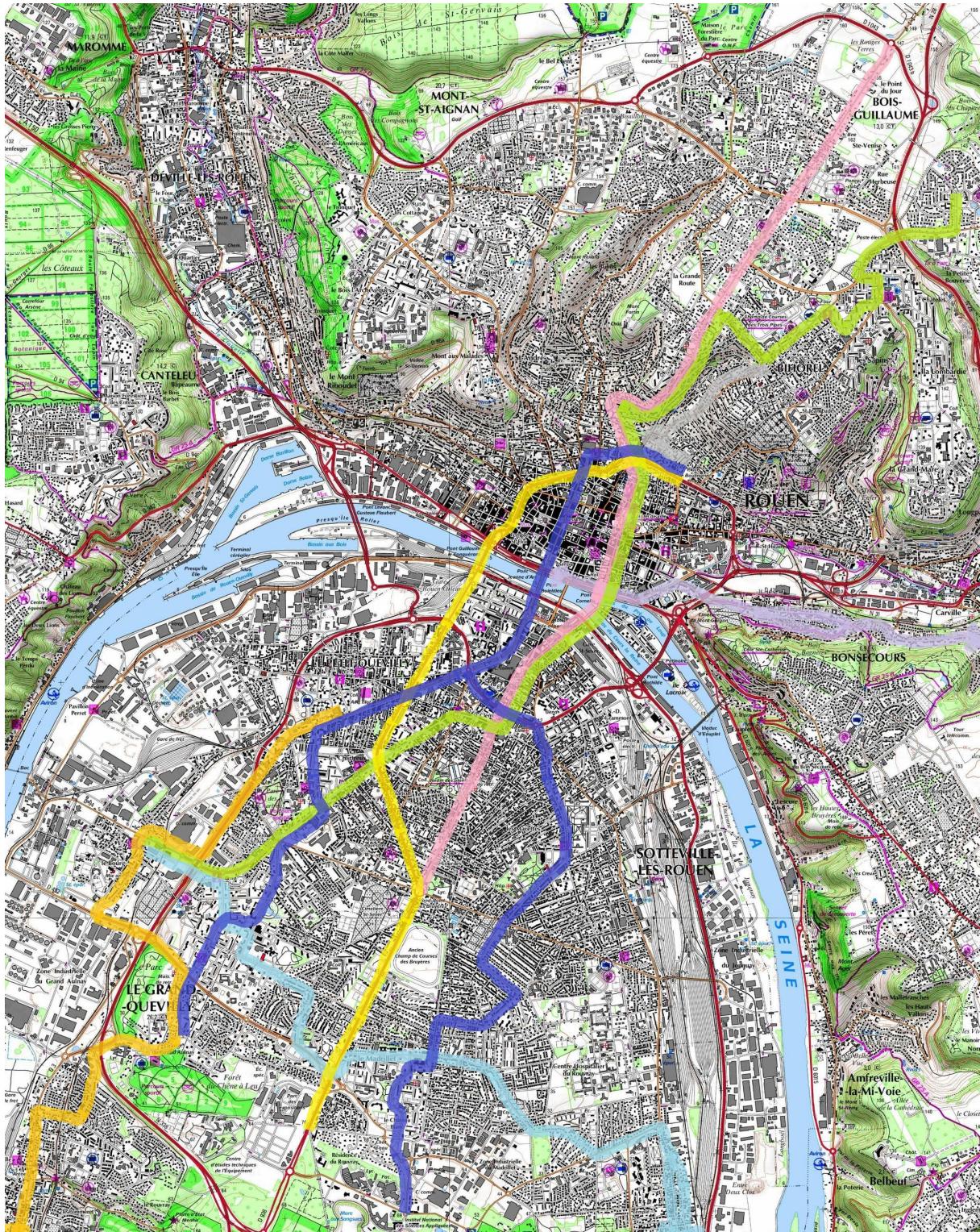
L'adaptation du réseau :

La création du F6 nécessiterait au moins 3 adaptations du réseau :

- le maintien de la desserte du Mont-Gargan avec une offre adaptée à la fréquentation constatée, soit par une ligne ad hoc partant du Théâtre des Arts, soit par une diamétralisation nouvelle, par exemple, avec la desserte de Saint-André afin d'optimiser l'utilisation des véhicules à gabarit réduit
- la création d'une desserte dédiée de Jouvenet, qui pourrait être basée au Boulingrin, et être mutualisée avec le T53 (même si une offre plus importante est nécessaire)
- la création d'une ligne 17 pour reprendre la desserte de Petit- et Grand-Couronne, qui aurait le même trajet que le 6 actuel entre les Bouttières et le Bourg de Grand-Quevilly, mais irait faire son terminus à la station de Métro François Truffaut, en

desservant au passage le centre commercial du Bois Cany et le Lycée Colbert ; sa fréquence serait analogue à celle du 6 actuel

- le 42 pourrait, quant à lui, faire son terminus à l'église du Grand-Quevilly, au même endroit que le F6, la fréquentation étant faible entre cet arrêt et le terminus actuel



Plan des lignes concernées : Métro (bleu foncé), T4 (jaune), F1 (rose), F6 (vert clair), 17 (orange), 20 « Mont-Gargan » (magenta), 42 (bleu azur), navette de Jouvenet (gris)

L'offre :

La ligne serait exploitée avec des véhicules articulés, pour des raisons de gestion du tronc commun. En effet, lorsqu'un véhicule standard passerait avant un articulé – ce qui est inévitable sur une journée d'exploitation – les usagers chercheraient à s'entasser dans le standard, et l'articulé suivrait en étant peu rempli.

La fréquence serait égalisée entre les lignes F1 et F6, selon les modalités suivantes :

- 10 à 12 minutes en période rouge (5 à 6 minutes sur le tronc commun)
- 12 minutes en période bleue (6 minutes sur le tronc commun)
- 15 minutes en période mauve et jaune (7 à 8 minutes sur le tronc commun)
- 30 minutes en période verte (15 minutes sur le tronc commun)

Sur le tronc commun, il en résulterait une fréquence très compétitive 7 jours sur 7. Il faut noter que cette augmentation de l'offre sur ce qui correspond à la partie centrale de la ligne F1 répond à la montée en charge de la fréquentation plus importante sur ce tronçon. Toujours sur la ligne F1, l'offre serait bien sûr moins élevée hors tronc commun, mais cela serait cependant compensé par les éléments suivants :

- au sud, par la mise en service du T4, avec une offre conséquente
- au nord, par le renforcement de la ligne 11, par ailleurs nécessaire pour faire face à la fréquentation constatée

Les aménagements :

Si sur les branches propres au F6, la seule mise au norme des arrêts aux standards Fast semble nécessaire, sur le tronc commun avec la ligne F1, ce pourrait être l'occasion d'aménagements nouveaux.

Le standard de la plupart des arrêts du tronc commun pourrait passer à un niveau proche du TEOR, avec des abribus plus grands, une indication du temps d'attente aux arrêts, et un automate de vente de titres de transport. Concernant les voies réservées, celle de la route de Neufchâtel pourrait remonter au niveau de Clinique Saint-Antoine. Du côté de la rue de la République, elle pourrait être réservée aux bus, taxis et vélos dans les 2 sens sur sa partie centrale, entre l'Hôtel de Ville et le carrefour avec les rues du Général Leclerc et Alsace-Lorraine.

Enfin, au sud du tronc commun, la station de Métro « Europe » pourrait être déplacée au niveau du croisement avec la rue d'Elbeuf, afin de faciliter la connexion entre les deux axes. Dans tous les cas, l'arrêt "Méridienne" pourrait être rebaptisé "Europe", et ce, sans attendre un quelconque aménagement.