

## LE FUTUR BUS DE LA LIGNE 113

-----

Une série d'essais préfigure ce que pourrait être le bus à haut niveau de service amené à remplacer les bus actuels de la ligne 113 Chelles-Nogent

### Résumé

Confortable, le bus bi-articulé qui préfigure le futur BHNS (Bus à haut niveau de service) de la ligne 113 ne pourra circuler dans les rues de Chelles que si la circulation et le stationnement sont régulés rigoureusement. Du fait de sa longueur plus que de sa maniabilité, il ajoutera aux encombrements lorsqu'il s'en produira.

Son stationnement en gare et autour de la gare est problématique et certains arrêts de l'actuel 113 seront supprimés.

### A l'origine des essais

Dès la conception du projet de transformation du bus 113 Nogent-Chelles en un BHNS), des doutes étaient soulevés sur l'insertion dans les infrastructures de voirie actuelles de l'engin de 24m de long, bi-articulé en trois parties.

Le mardi 18 avril 2023, IDFM (Ile-de-France Mobilité) a organisé une séance d'essais avec un bus présentant les mêmes caractéristiques que celui prévu, prélevé sur le parc du réseau de la ville de Metz et son agglomération où il assure le service nommé METTIS<sup>1</sup>.

### Le programme des essais

Le bus a successivement remonté l'avenue du Maréchal Foch depuis son intersection avec l'avenue du Général de Gaulle, rejoint la gare par l'Allée Alexis Legrand et a stationné à l'emplacement réservé aux taxis, effectué le tour de la section « départs » de la gare routière (côté parc du Souvenir), redescendu l'av. du Maréchal Foch en empruntant la portion du Bd Chilpéric jusqu'à l'av. de la Résistance puis celle-ci devant Monoprix et jusqu'au pont ferroviaire, viré au carrefour de l'intersection avec l'av. du gal de gaulle, remonté l'av. du Maréchal Foch, à nouveau entré en gare via l'allée A. Legrand, stationné cette fois le long du quai longeant la galerie reliant les deux halls de la gare SnCF, entamé une seconde série d'essais dans la section « départ », puis a rejoint l'av. du Mal Foch comme précédemment, jusqu'à l'intersection avec l'av. du Gal de Gaulle d'où il a rejoint la plateforme routière qui le ramenait à Metz

---

<sup>1</sup> Allusion à un ancien nom de la ville de Metz, à l'origine Divodurum, rebaptisée Médiomatrice sous les Romains puis Mettis au début du Moyen-âge, qui se transforme en Metis puis Mès vers 1300.

## Le bus



De gauche à droite : le bus stationné sur les emplacements « taxis » ; l'intérieur du bus

Les premières réactions portent spontanément sur la modernité du véhicule et le confort de son intérieur. Les interrogations sur son gabarit ne viennent qu'en second.

Alors qu'un bus standard de 12 mètres peut accueillir un maximum d'une centaine de passagers, un articulé de 18m, jusqu'à 150 passagers et environ 200 pour un biarticulé de 24 mètres, le bus utilisé pour les essais a une capacité limitée à 150 passagers pour un meilleur confort.

## Avenue du Maréchal Foch



De gauche à droite et de haut en bas : l'arrivée par l'av. du Mal Foch ; premières difficultés dues au stationnement ; passage du giratoire Foch/ de Lattre de Tassigny ; passage sou le pont ferroviaire avant d'accéder en gare.

L'insertion du bus sur voirie ne pose pas de problème, mais les performances du bus seront gravement réduites si l'on n'agit pas sur la réglementation et le contrôle du stationnement.

Alors que c'était un sujet d'inquiétude pour IDFM qui envisageait sa suppression, le passage sur le giratoire est aisé ; le bus « mord » légèrement sur l'îlot central prévu à cet effet, mais aurait pu ne pas y être obligé s'il n'avait été gêné par les travaux de construction d'un immeuble à l'angle Foch/Tassigny dont la plateforme provisoire de réception des camions empiète d'environ un mètre sur la chaussée.

Le passage sous le pont ferroviaire a besoin d'une surlargeur pour amorcer son virage vers la gare via l'Allée Alexis Legrand.

### Vers la gare



De gauche à droite, entrée sur l'Allée Alexis Legrand ; arrivée à l'avant gare

Ici encore, pas de problème apparent d'insertion sur la voirie. Les conflits bus/piétons sur l'Allée, régulés par son statut de zone de rencontre, ne sont pas augmentés par la longueur plus importante du bus.

### Dans l'avant gare



De gauche à droite : stationnement sur l'emplacement des taxis ; les emplacements possibles

Le bus occupe à peu près toute la longueur dédiée au stationnement des taxis. Des emplacements possibles sont disponibles dans cette avant gare, mais déjà utilisés par les bus « classiques » simples (12 mètres) ou articulés (18 mètres).

Deux biarticulés trouveraient leur place le long de la galerie SnCF (75 m exploités actuellement), un le long d'un quai « arrivée » (23 mètres) entre les passages protégés pour piétons, en les rognant/écartant un peu.

## Le Boulevard Chilpéric



De gauche à droite : transfert de la section « arrivée » à la section « départs » en traversant le Bd Chilpéric ; emprunt du tronçon du Bd Chilpéric gare routière vers av. de la Résistance

Le gabarit du bus, spécialement sa longueur, présentent quelques inconvénients : augmentation du temps de traversée du Bd ; réduction de la capacité de stockage du tronçon ; réduction du débit du Bd, remontées de file et risque accru d'un encombrement de la liaison entre les deux secteurs de la gare par les automobiles.

## La section « départs » de la gare routière



De gauche à droite et de haut en bas : l'entrée en section « départs » ; le cas de stationnement d'autres bus ; la giration en fond de section, côté parc ; la place nécessaire au stationnement

Pas plus large qu'un bus classique, le biarticulé peine à virer au fond de la section « départs », il suffit d'un bus mal garé (photo en bas à gauche) ou stationné côté bâtiment des impôts et il ne peut passer. Est-ce pour cela que la manœuvre a paru relativement lente, malgré la grande expérience du conducteur. Peut-être aussi parce que les angles morts sont encore plus importants que sur un bus conventionnel. Des systèmes de détection existent pour alerter le conducteur en cas de danger. (source : transbus.org).

Quant aux emplacements de stationnement, ils sont trop courts et si l'on devait les rallonger, ce serait au détriment de leur nombre, sans qu'ils puissent accueillir autant de bus classiques qu'actuellement.

### Le retour vers Foch



De gauche à droite et de haut en bas : engagement sur l'av. de la Résistance depuis le Bd Chilpéric ; engagement de l'intersection entre les avenues de la Résistance et des Abbesses ; arrêt en face de la place de la gare (place Gasnier-Guy)

L'engagement sur l'av. de la Résistance depuis le Bd Chilpéric semble se faire sans difficulté. Mais la régulation de la circulation par la Police municipale ne rend pas compte des situations réelles susceptibles d'être rencontrées. La présence des places de stationnement devant le magasin Monoprix ne semble pas présenter un obstacle. Mais la longueur du véhicule rend plus difficile son insertion en cas d'encombrement par remontée de file, ce qui est fréquent.

Cet encombrement est encore un sujet d'aggravation de l'engagement de la voie de tourne-à-gauche donnant accès à l'avenue des Abbesses, ses habitations et ses services, dont le parking du Monoprix qui devrait voir son utilisation croître à l'avenir du BHNS.

L'arrêt sur l'avenue de la Résistance, en face de la place Gasnier-Guy ne paraît pas possible.

## Le croisement Foch/de Gaulle



De gauche à droite : l'intersection des av. du Mal Foch et du Gal de Gaulle ; un giratoire avec bande cyclable intégrée à Châlons-en-Champagne ; un giratoire avec passages protégés pour piéton et traversée de piste cyclable à Chelles

Le franchissement de l'intersection des av. du Mal Foch et du Gal de Gaulle en venant de Neuilly, au sud, contraint de franchir une première ligne de feux routiers, puis d'emprunter la voie de tourne-à-gauche sur Gal de Gaulle, elle-même régulée par des feux et enfin, zigzaguer jusqu'à retrouver Mal Foch.

Les remontées de file sont fréquentes sur la voie de tourne-à-gauche et seront aggravées par la longueur du bus biarticulé. Son temps de passage pour rejoindre Foch est légèrement plus long. La priorité aux feux accordée au BHNS risque de bloquer les circulations sécantes, en particulier de et vers Gal de Gaulle, a fortiori avec une fréquence annoncée d'un bus toutes les 3 minutes dans chaque sens.

L'association Adequa a proposé l'aménagement d'un giratoire (voir notre dossier « 113 en site propre »), censé apporter une solution de fluidité tant pour les BHNS que pour les autres circulations automobiles. Mais IDFM oppose que cela crée des difficultés pour les vélos et les piétons.

L'exemple du giratoire de Châlons-en-Champagne montre qu'il y a au moins une solution facile à mettre en œuvre. Quant à l'exemple du giratoire avec passages protégés pour piéton et traversée de piste cyclable à Chelles, il est parfaitement adapté à la situation : des traversées piétonnes sécurisées par un îlot central et une future liaison entre la future piste cyclable associées au BHNS longeant Mal Foch côté ouest et celle, actuelle, longeant Gal de Gaulle, empruntant la même traversée et de ce fait, sécurisée.

Cette traversée pourrait être soumise à l'autorisation d'un feu pour piétons/vélos. Associé à la priorité aux feux du BHNS, les déplacements vélos et piétons ne seraient pas une entrave à sa régularité.