

BUS 113 SANS SITE PROPRE

Introduction

IDFM (Ile de France Mobilités) a soumis à consultation un DOCP (Document d'Orientations et Propositions Principales) décrivant son projet de bus 113 en site propre (voir sur le site, « Bus 113 en site propre »).

Le site propre est, avec la capacité, le confort, la rapidité et la régularité, un des attributs d'un BHNS, bus à haut niveau de service, objectif défini par IDFM pour l'évolution du 113 afin de relier le nouveau quartier de Maison Blanche et Ville Evrard aux gares de bout de ligne, dont Chelles.

La capacité est acquise par la combinaison d'une forte fréquence et de bus biarticulés qui assurent également un haut niveau de confort.

La vitesse et la régularité sont assurées par le site propre qui sépare la circulation du bus de celles du trafic commun et donc lui assure une voie toujours libre et prioritaire.

Pour gagner 3 minutes (trois) en heures de pointe (5 mn en heures creuses) vers la gare de Chelles, **il est prévu d'élargir la chaussée de l'avenue du Maréchal Foch et d'abattre les arbres qui la bordent.**

Adequa a déjà démontré que le gain de temps visé était déjà obtenu avant d'entrer sur l'avenue. Dès lors, une voie supplémentaire dédiée aux bus devenait inutile.

Restait à lever la crainte exprimée par IDFM que les engorgements dus aux conditions de circulation sur l'avenue retardent les bus et finissent par rogner le gain de temps acquis précédemment ou également perturbent la régularité.

Plusieurs actions sur les conditions de circulation peuvent contribuer, certaines fortement, à réduire les engorgements qui entravent une circulation fluide des bus sur l'avenue du Maréchal Foch.

Les hypothèses reprises dans cette note synthétisent des réflexions élaborées dans le cadre de contributions Adequa sur des projets d'aménagement.

Elles font l'objet des chapitres qui suivent.

L'abus de bus nuit aux piétons

Le chapitre ne concerne pas de mesures d'aménagement mais propose un focus sur le piéton pour insister sur les impacts négatifs du projet et de ses conséquences.

Le piéton est la principale victime. Or, si tous les autres modes de déplacement sont de forme linéaire et partitionnent le territoire, le piéton, lui, se déplace selon une surface, une aire, et façonne le quartier.

Propositions pour des giratoires

S'appuyant sur des exemples locaux ou observés ailleurs, le chapitre montre que l'aménagement de giratoires aux principales intersections apporte une garantie de sécurité et de régularité aux bus sans pénaliser les autres modes.

Equipements de voirie au même titre que le site propre, les giratoires peuvent être pris en charge par le projet.

Propositions pour une contribution des bus

Le projet n'est pas sans difficultés concernant l'insertion des nouveaux bus dans les infrastructures, tant aux arrêts qu'en gare. Le chapitre ouvre quelques pistes de réorganisation des services susceptibles de dégager des marges de régularité.

Propositions pour une contribution des automobiles

Le chapitre aborde ces contributions selon deux axes : une régulation plus rigoureuse mais une offre plus accessible et fait un zoom sur le point névralgique du centre-gare.