

Propositions pour une contribution des bus eux-mêmes

Perdre du temps pour en gagner

C'est un truisme de dire que la gêne apportée à la progression du bus par la circulation concerne celle, aval, qui le précède.

A partir de ce constat, deux éléments composant la qualité de la desserte du bus peuvent aider à réduire d'éventuels bouchons entravant la bonne marche du bus.

Le premier résulte de l'effet lié à l'arrêt à la station. Mécaniquement, les véhicules précédant le bus s'en éloignent pendant la durée de l'arrêt, laissant une portion plus ou moins importante de voie libre devant lui au moment du redémarrage. Cependant :

- 1) il ne faut pas que les véhicules suivant le bus soient en capacité réglementaire ni physique de le doubler à l'arrêt ;
- 2) l'absence de sas entre l'entrée en gare par l'allée Alexis Legrand et les premiers feux rencontrés (Chilpéric ou, pire, le passage protégé traversant Résistance depuis la place Gasnier-Guy) ne permet pas ce gain.

Le maintien de l'arrêt « Martyrs » doublerait l'effet attendu au point 1).

Adapter les gabarits

La navette 701 assurant la desserte des quartiers pavillonnaires sud-Foch sur son itinéraire Gare du Chénay-Gagny/ Gare de Chelles via le Bd Alsace-Lorraine et l'av. du Mal Foch a montré son utilité.

Son gabarit et en particulier sa longueur de 10m sont la cause d'une forte gêne pour son insertion sur la voirie (Allée de la Rivière des Dames dans zone du tunnel sous voie ferrée) que dans la circulation (insertions au carrefour Bd Alsace-Lorraine/ Foch par exemple). Sa capacité d'un peu moins de 100 places est disproportionnée par rapport à sa fréquentation moyenne d'environ 3 à 7 voyageurs tout le long du parcours en heures creuses, soit environ la même que celle de la ligne 9, dans les mêmes horaires, mais avec des bus de 12 et 18 mètres. Un comptage précis permettrait d'objectiver ces chiffres.

Un minibus d'une capacité d'environ 24 à 32 places et d'une longueur aux alentours de 6/8 mètres tels ceux utilisés en régie par les villes voisines de Gagny ou Villemomble serait plus adapté et n'aurait pas les inconvénients relevés.

Une meilleure insertion dans les rues et circulation pourrait faire gagner un peu de temps de parcours actuellement en moyenne de 11 minutes.

L'usage de bus biarticulés de 24 mètres de longueur pour desservir Chelles est à interroger tant du point de vue de l'adéquation avec le potentiel d'usagers à transporter que par son encombrement, en ligne, aux arrêts et en gare.

Adapter les circuits

La proposition, ancienne, de découpler la desserte assurée par la ligne 9, « boucle des Abbesses », peut participer au désengorgement du « nœud » du centre-gare qui présente un obstacle à l'entrée sur l'allée Alexis Legrand et se répercute, particulièrement aux heures de pointe, sur le BHNS dont la fréquence est alors d'un bus toutes les 3mn.

Le trajet actuel consiste à amener depuis la gare routière le bus de 12 ou 18 mètres selon le cas jusqu'au point de départ au début de l'av. des Abbesses. Le bus continue ensuite en traversant les quartiers pavillonnaires, aux rues étroites et tortueuses jusqu'à la large rue des Sources où il emporte les habitants des immeubles des ensembles de la Noue Brossard et de Périchelles, puis emprunte la rue G. Nast en desservant les immeubles des Cressonnières et poursuit jusqu'à la gare routière en passant par l'arrêt « mairie ».

L'hypothèse d'un découplage repose sur le principe : petits besoins, petites rues = petits bus ; gros besoins, « grosses » rues = gros bus.

En application, le quartier pavillonnaire, proche de la gare et du centre-ville, à des distances propices à la marche et au vélo, serait desservi par des minibus (le cas des transports scolaires est à étudier) tandis que les grands ensembles et immeubles, à forte population et éloignés, continueraient évidemment d'être desservis par les bus actuels.

La desserte des quartiers d'immeubles par les bus actuels suivant un itinéraire partant de la gare routière, et empruntant successivement A. Besson, Ilette, Jaurès, Bobby Sand, Montfermeil, Bel Air et Sources (on aurait pu éviter de passer par Bel Air si un aménagement avait permis un retournement des bus à l'extrémité ouest de Sources) a fait l'objet d'une expérience réussie, lors d'un épisode de quelques jours durant lesquels le passage par les quartiers pavillonnaires était impossible.

Quel avantage ? les bus à grand gabarit de la ligne 9 ne participent plus à l'engorgement du « nœud » du centre-gare avec leurs difficultés de s'insérer dans la circulation au sortir du Bd Chilpéric sur Résistance, ni celles d'accéder à l'arrêt « Abbesses » du fait des automobiles forçant le passage depuis le tourne-à-gauche sur Résistance (sud) vers Abbesses, à destination du quartier ou du parking de Monoprix et les manœuvres de stationnement entre l'entrée sur l'avenue et le point d'arrêt. La circulation est plus fluide, ce qui se répercute sur un moindre encombrement de l'entrée de l'allée Alexis Legrand.

Les inconvénients sont-ils insurmontables ? Faut-il un nouveau bus ? La navette 701 parcourt son itinéraire en 11 mn en moyenne. Lui faire assurer également le service de desserte des quartiers pavillonnaires globalement repris sous l'appellation « Les Abbesses » allégerait la charge supplémentaire.

Le passage par la gare routière pourrait être interrogé, de même qu'une desserte de l'avenue de la Résistance, avec ou sans transit par la gare routière.

La fréquence pourrait être interrogée.

Adapter les fréquences

La fréquence des BHNS dépend du potentiel d'usagers qui l'utiliseront mais aussi de la concurrence des autres modes susceptibles d'en capter une partie.

En termes d'attractivité, estimée à l'aune des destinations offertes, Chelles offre bien moins (ou les mêmes) services que Val-de-Fontenay, l'autre terminus.

En fonction de la fréquentation attendue, faut-il un BHNS toutes les 3 mn dans chaque sens pour amener les usagers en gares de Chelles, en correspondance avec la gare SNCF beaucoup, et/ou la gare routière, un peu, la gare GPE ? Faut-il envisager que seul un bus sur deux soit à destination de Chelles, avec un semi-terminus à super U où un giratoire qui remplacerait le complexe inapplicable actuel faciliterait le retournement ? Avec à la clef une économie (qu'on pourrait réinjecter dans une opération de dédoublement de la ligne 9)

La distance séparant les nouveaux quartiers de Maison Blanche et la gare de Chelles est d'un peu moins de 3 km. Le parcours bénéficiera, selon le projet, d'une piste cyclable aux dimensions réglementaires, donc sécurisée, et en grande partie sous les arbres (voire en totalité si le projet est amélioré), donc agréable.

De son côté, la SNCF a réuni les associations et le Cesel de Chelles pour une concertation sur son projet de multiplier les sites et le nombre d'emplacements sécurisés de stationnement des vélos en gare de Chelles.

L'ensemble de ces éléments, en concordance avec les campagnes nationales (pas encore locales) en faveur de son usage, peut faire penser à une utilisation du vélo qui enlèverait autant d'usagers au BHNS.

Adapter les correspondances

Caler les horaires des bus, tous opérateurs confondus, sur ceux des trains, entraîne mécaniquement une concentration des bus à ces moments. Ce phénomène de pointe nécessite un surdimensionnement des installations par rapport à une utilisation moyenne : dimension et nombre de quais, places de stationnement pour repos et/ou régulation, surface globale, etc.

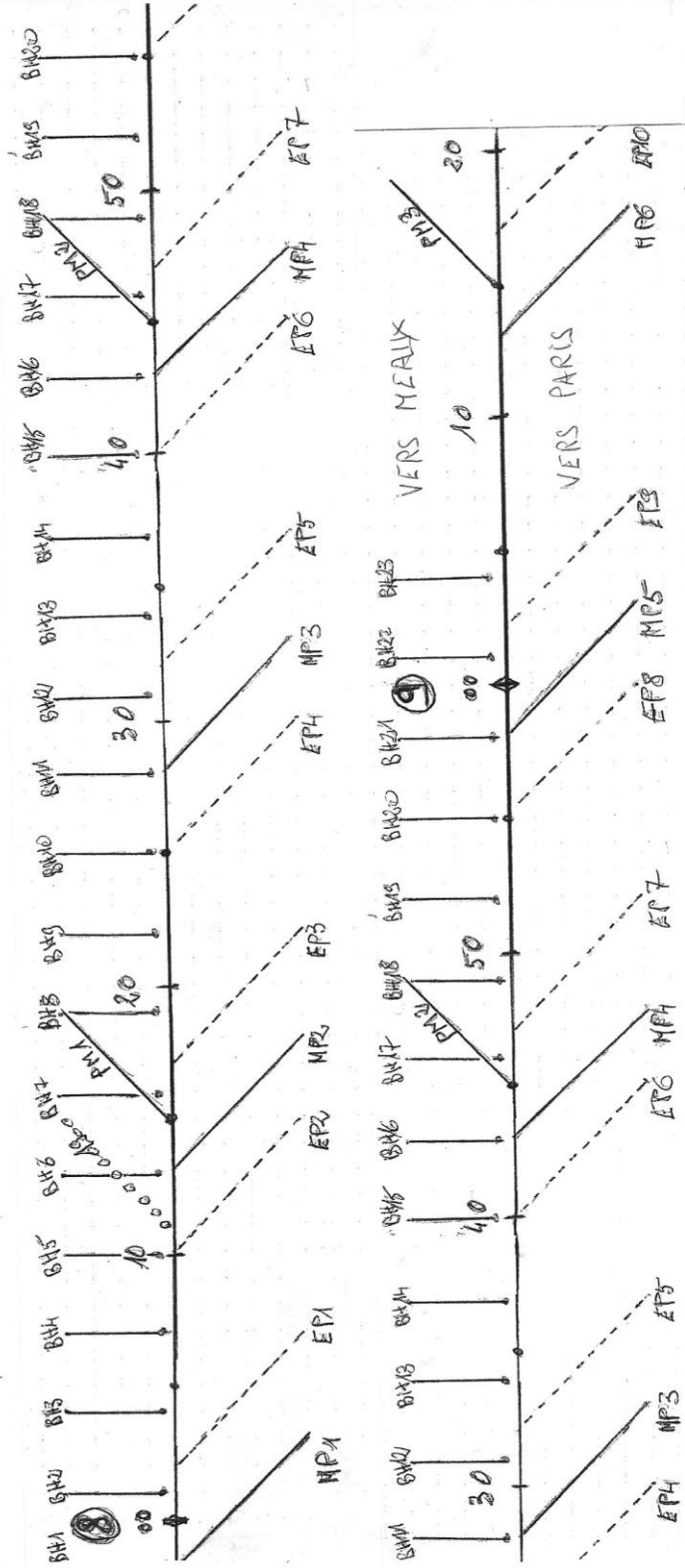
Faut-il « coller » la fréquence des bus sur celle des trains ?

Le schéma ci-après simulant une heure de pointe du matin, montre des séries de 3 trains en 7mn espacées de 8mn, avec pour chaque cas, environ 3 bus en correspondance. La situation des trains de la ligne 16 du GPE ne devrait pas trop différer.

CORRESPONDANCES THÉORIQUES BANES-BUSBORDS DE MARINÉ ET TRAINS

EN GARE DE CHELLES

HEURE DE POINTE 8h - 9h SERRINE



Ligne P (PM-Bus Heavy) (2018/19) (MP-Heavy Paris)
 RER-E (ER-Paris) (2018/19) (Vers Paris)
 Ligne B (B-H) - Sans Vexillo Chelles
 Heure de pointe = 1 bus tous les 3 min.
 Ligne B (B-H) - Sans Vexillo Chelles
 Heure de pointe = 1 bus tous les 3 min.

Dans ces conditions, même si les usagers du BHNS auront tendance à privilégier certains horaires, dans l'espoir de minimiser le temps de correspondance en gare, on est plutôt en présence d'un modèle s'approchant de celui du métro, ou l'on prend la première rame qui se présente, elle-même sujette aux aléas de la circulation sur son trajet.

Pour le BHNS, l'association d'une forte fréquence et des impondérables mais prévisibles irrégularités de circulation, rend inopérante la notion de correspondance avec les trains. Mais c'est une ligne structurante, donc sur laquelle et en fonction de laquelle le réseau de bus de distribution de cale.

Les correspondances aux arrêts entre BHNS et autres bus du parcours, qui amélioreraient le maillage du réseau global, apporteraient plus de services aux usagers.

A titre d'exemple, l'association Adequa, alertée par des usagers du réseau Apolo7 qui se plaignaient, lorsque l'arrêt de bus qu'ils utilisent est desservi par plusieurs lignes, de voir passer 3 bus en 5mn puis plus aucun pendant 30mn, a réalisé un (petit) exercice consistant à évaluer non plus une correspondance avec les trains SNCF, mais à ces arrêts. Elle était possible avec peu de décalage des horaires des bus d'une part, est sans conséquence réelle sur les correspondances en gare.

Une telle réorganisation des correspondances n'en est pas moins dépendante du fait qu'aux extrémités du parcours du BHNS, c'est la capacité d'accueil de la gare routière qui est dimensionnante.

De fait, c'est avec les créneaux libres programmés et réellement disponibles en activité dans l'espace de la gare routière, que la correspondance est à assurer.

Adapter la gare routière

La réflexion inclura les arrêts proches, sur le Bd Chilpéric et sur l'av. de la Résistance. Selon les scénarios, l'objectif est d'améliorer la capacité de la gare routière par la régulation (scénario « toutes choses égales par ailleurs ») ou de trouver un autre emplacement (scénario « aménagement disruptif »).

Ont été évoqués ci-avant, des baisses de gabarit de certains bus (navette 701, sur son parcours actuel et en substitution partielle des bus de la ligne 9, et questionnement sur des BHNS de 24 mètres) ou des modifications d'itinéraire (dédoublage de la ligne 9, desserte des quartiers pavillonnaires nord/ouest jumelée avec l'av. de la Résistance), ainsi que l'impact des fréquences et des correspondances (+/- affectées par les aléas de circulation) sur l'aménagement de la gare routière.

Toutes choses égales par ailleurs

Les arrêts sont de deux types : terminus ou passage.

L'arrêt de passage Chilpéric/ A. Besson, sur Chilpéric, en amont de la gare routière, permet actuellement une correspondance des bus Apolo7 avec le prolongement de la ligne 113 vers Terre-Ciel. La limitation du BHNS à la gare supprime cette correspondance, donc du temps et une cause d'irrégularité dans l'accès à la gare.

L'arrêt de passage Marché/ Chelles-Gournay RER, sur Chilpéric, en aval de la gare, est dédié « 113 ». Son maintien réduit la capacité d'évacuation de la gare par les bus devant emprunter cette portion du Bd Chilpéric, la possibilité de doubler un bus à l'arrêt présentant un danger en soi par rapport à des passagers irresponsables traversant la chaussée devant le bus et étant possiblement empêchée par un vélo en sens inverse, assuré de son bon droit car il emprunte une bande cyclable matérialisées sur la chaussée.

L'arrêt Abbesses, av. Des Abbesses, faussement d'origine car le bus arrive directement à vide de la gare routière juste avant son heure de départ, et qui, d'une part, crée une remontée de file sur le Centre-gare, dans les deux sens ; d'autre part, incite les usagers en provenance de la gare à déclencher la protection par feux routiers du passage protégé qui traverse l'av. de la Résistance, sans coordination avec les autres feux routiers du Centre-gare, voire, sous l'emprise de l'urgence qu'ils ressentent à ne pas rater la correspondance, les pousse à se passer de la protection des feux et traverser en forçant le passage en bloquant, là aussi, la circulation. Un minibus au lieu des bus standard et articulés s'inscrirait plus facilement dans la circulation, mais ses dimensions réduites permettraient un quai plus court, et au prix peut-être d'une place de stationnement, d'accueillir un autre minibus en attente, libérant autant de place en gare routière.

L'arrêt de passage Chelles-Gournay RER sur Résistance, en face de la place de la gare, place Gasnier-Guy, est un résumé à lui seul des problématiques. La progression du bus en sa direction est entravée par les divers engorgements de circulation dus à la fois à une concentration des flux automobiles et bus (dont les remontées de file occasionnées par la ligne 9) et en une profusion de feux routiers de surcroît non harmonisés, situation à laquelle s'ajoute le passage protégé et son fonctionnement erratique. Positionné à cet endroit, c'est un véritable « pousse au crime » incitant au franchissement sans protection du passage protégé pour piétons. Son emplacement est à reporter ailleurs, possiblement sur la gare routière.

L'intérêt de transformer en arrêt de passage l'arrêt origine/ terminus du BHNS en gare de Chelles, en reportant les opérations de régulation soit en ligne, par exemple au niveau du super U où des emplacements dédiés existent déjà, est à étudier. En tenant compte des temps de descente et montée, seulement un à deux BHNS en heure de pointe (un bus toutes les 3 mn) stationneraient à la fois en gare routière. Peut-être à l'emplacement réservé aux taxis, ces mêmes taxis étant reportés sur les places de stationnement occupées irrégulièrement puis régularisées aux abords de la gare.

Plus globalement, les capacités de la gare routière seront augmentées du fait des améliorations apportées au système global complétées par une régulation forte et généralisée par l'exploitant de la gare routière, appuyé en cas de besoin par les agents de la ville en charge de la circulation.

Aménagement « disruptif »

Le scénario repose sur l'observation d'une difficulté d'exploitation de la gare routière dans sa configuration actuelle tout en relevant qu'elle ne répond pas aux normes, ni réglementaires (elle est traversée par une voie – le Bd Chilpéric – supportant un trafic important et potentiellement une piste cyclable), ni efficace (elle est éloignée des endroits d'où les bus peuvent accéder à plusieurs directions. Il demande des transformations plus ou moins importantes, à l'échelle du quartier et seules deux sous-scénarios sont évoqués : une opération d'urbanisme modifiant profondément le quartier ou un réaménagement partiel.

Opération d'urbanisme

La figure suivante illustre le cas.



La gare routière est déplacée à l'est, le long de la voie ferrée et conserve ses dimensions actuelles au prix d'un déportement de la voirie du Bd Chilpéric vers le nord. Les coûts seraient amortis par diverses constructions, en jaune sur la photo, dont un parking au-dessus de la gare et potentiellement des bureaux et/ou logements.

Réaménagement partiel

Un espace supplémentaire pour la gare routière est libéré par la destruction de quelques maisons à l'est de la gare GPE.