



marc.lef@laposte.net

Contribution du Collectif Transport Marc Lefebvre

Remarques du Collectif Transport sur l'utilité publique des chronobus

Remarque d'ordre général

Les attendus du CHRONOBUS nous semblent aller dans le sens de l'intérêt commun. Ils répondent à la condamnation du « réseau à deux vitesses » que nous avons mis en évidence, et doivent :

- Offrir une nouvelle alternative crédible à ceux qui veulent changer de mode de déplacement
- Diminuer la part des déplacements motorisés pour atteindre un objectif fixé collectivement et démocratiquement dans le PDU
- Augmenter la fréquence, la vitesse, la régularité, du réseau de bus, gage d'attractivité des transports en commun
- Augmenter les amplitudes horaires
- Améliorer le service hors périodes scolaires
- Rendre plus « lisibles » et donc plus attractifs : les lignes (avec parcours identiques aller/retour), le service de nuit ainsi que celui du dimanche
- Utiliser au mieux l'argent du contribuable en rendant plus performant le service public qui constitue le premier budget de la Communauté Urbaine.

Remarque sur le principe de fonctionnement

- Le partage de la voirie en espaces dédiés et séparés nous semble la solution la plus efficace et performante pour les transports en commun quand l'espace disponible le permet (ex. ligne C5).
- En l'absence de plateforme réservée type TW ou BW, les couloirs de bus sont une autre réponse pour améliorer la performance des transports en commun. Cependant, une affirmation plus franche nous semble nécessaire en réalisant une délimitation physique du couloir (exemple parisien) qui permettrait de dissuader les stationnements « minute » et anarchiques qui s'y multiplient et qui finissent par pénaliser la fluidité du trafic des bus.
- En l'absence d'espace de voirie suffisamment important pour envisager des couloirs réservés, les choix opérés sur le stationnement de surface des véhicules particuliers nous semblent une des solutions incontournables pour permettre la fluidité du trafic des Chronobus alliés aux autres modes doux, en particulier vélo. Il s'agit là d'un des leviers sur lesquels le dernier PDU se proposait de peser pour améliorer la performance des transports en commun. Les levées de bouclier bien compréhensibles de quelques riverains spécifiquement concernés ne doivent en aucune façon pénaliser les milliers de voyageurs qui emprunteront les axes à aménager. Les limitations très ponctuelles de stationnement au droit des commerces, partiellement compensées dans un périmètre proche, ne nous semblent pas de nature à les mettre en péril.
- La priorité donnée aux Chronobus mélangés dans le flot de la circulation sera un autre gage de succès. En ce sens, les « stations verrous » sont une solution de régulation et de sécurité des piétons, pourvus qu'elles dissuadent physiquement et réellement les automobilistes de dépasser les bus à l'arrêt. Ce qui ne semble pas toujours le cas, au vu des réalisations déjà opérées (bd Schuman par ex.). Cette solution, si elle ne bénéficie pas d'obstacles efficaces pour éviter les dépassements des bus à l'arrêt en station, risque de se révéler une solution moins efficace qu'annoncée en termes de priorité recherchée, mais surtout plus dangereuse pour les usagers se croyant en sécurité sur ces aménagements.

Des interrogations à lever

Si la priorité des Chronobus est clairement énoncée dans le projet, elle reste à affirmer sur le terrain. L'objectif sera probablement atteint sans difficultés en heures creuses, ce qui ne constitue pas l'enjeu de cette opération.

En revanche, en heure de pointe - celle qui constitue le véritable enjeu et rendra, ou non, les Chronobus attractifs – seules, de réelles restrictions de circulation automobile, sur les axes concernés, constitueront un gage de succès en évitant que les Chronobus se retrouvent englués dans la circulation. En l'absence de sites propres réservés, la saturation du trafic et le stockage des véhicules bloqués par les bouchons resteront les pires ennemis des Chronobus.

Force est de constater que l'extension des plages de saturations de trafic le matin et le soir est inquiétante et qu'elle risque de compromettre et ruiner les efforts entrepris à grand frais.

Sans un système de « robinets de trafic intelligents » en heure de pointe, qui freine les entrées excessives, et prévienne l'accumulation contre productive de véhicules sur les tronçons de Chronobus non protégés, on peut raisonnablement avoir quelques doutes sur l'efficacité du concept Chronobus.

Des demi-mesures regrettables

L'aménagement du Boulevard Guist'hau à l'occasion de l'arrivée du Chronobus C6 fait partie des demi-mesures qui ne règlent ni les problèmes de sécurité des piétons sur les trottoirs, ni celle des cyclistes condamnés à un gymkhana entre les stations aménagées.

La pression d'une association locale de riverains, qui ne fait apparemment pas l'unanimité, à en croire les débats de la réunion publique de présentation du projet Chronobus, a eu raison d'un aménagement cohérent et global d'un boulevard qui mérite mieux. Les tenants du statut quo ont privilégié le stationnement des voitures à la sécurité des usagers les plus fragiles (PMR, piétons, cyclistes). C'est pour le moins regrettable.

Des questions sur l'absorption du trafic du grand EST-SUD-EST

Le report modal qui figure dans les objectifs du projet Chronobus peut selon nous, s'opérer pour une partie de la population essentiellement riveraine. En revanche, pour les lignes n'ayant pas d'accès direct au centre de l'agglomération (cas de la C7), les ruptures de charges successives imposées constitueront un frein qui n'arrêtera pas les flux d'automobilistes issus du quart Est Sud Est, et traversant les communes du secteur pour converger vers le centre. La crainte exprimée par les riverains de Sainte Luce s'ajoute aux risques de saturation d'un trafic paralysant les Chronobus.

Pour répondre à ces flux que ne pourra satisfaire le Chronobus, l'étude d'une alternative crédible de couloir réservé TC sur l'une des dernières « pénétrantes » située sur la prairie de Mauves, couplée à des parkings relais devraient répondre à une demande d'accès au centre, rapide, et plus directe, pour les habitants des communes périphériques concernées.