

----- Message original -----

**Sujet :** [INTERNET] ENVOI#3 OBSERVATIONSUR LE NIVEAU DE SERVICE ANNONCE, EN PARTICULIER LA DESSERTE DE L'AVENUE BOLLEE

**De :** Line Vu

**Pour :** pref-utilite-publique@sarthe.gouv.fr

**Date :** 04/04/2024 14:26

## **NIVEAU DE SERVICE AMELIORE, INFO OU INTOX ?**

De Mme Line VU 138 bis avenue Bollée 72000 Le Mans


### **OBSERVATION SUR LE NIVEAU DE SERVICE ANNONCE, EN PARTICULIER LA DESSERTE DE L'AVENUE BOLLEE**

PROJET D'AMENAGEMENT DE CHRONOLIGNES SUR LE RESEAU URBAIN DE TRANSPORT PUBLIC DE LE MANS METROPOLE

#### **REFERENCES DOCUMENTAIRES :**

- § DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE - Résumé non technique du projet Objet de l'enquête publique document initial ???, approuvé le 24/11/23
- § Avis MRAE du 23/11/23
- § Permis d'aménager Avis délibéré MRAE du 23/11/23– Plan d'aménagement
- § Carnet de plans chronolignes C5 et C6 séquence 4 approuvé le 29/04/22

#### **OBJECTIFS ET AMBITIONS ENONCEES PAR LE PROJET ET LE MANS METROPOLE - EXTRAITS**

 Une image contenant texte, capture d'écran, PoliceDescription générée automatiquement

« Les lignes 4,5 et 6, dont les tracés reprennent tout ou partie des tracés des Chronolignes, rencontrent des difficultés de maîtrise de leurs temps de parcours, engendrant un niveau de service rendu à l'utilisateur trop faible au regard de leur importance dans le réseau (vitesse commerciale : autour de 17km/h pour les lignes 4 et 6 et de 15km/h pour la ligne 5). »





## **QUESTION 1 : AU VU DU DECLARATIF répété dans les documents d'enquête publique, LE SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF EST IL AMELIORE AVENUE BOLLEE avec le service de la chronoligne C6 et C5 ?**

A l'arrêt de bus Mariette, nous avons 4 lignes de desserte : 5, 6, 23 et 25, à 4-5 stations de distance du centre-ville République ou Comtes du Maine

Le tableau ci-après donne le niveau de service existant par ligne et apporte un niveau de service cumulé avec les 4 lignes supérieur à l'annonce du projet *cf QUESTION1 et CONSTATS*

Une amie conductrice bus et tram de la Setram indique en situation actuelle :

- Circulation facilitée aux heures de pointe avec les voies bus dédiées
- Circulation déjà fluide hors heures de pointe – cf tableaux des horaires
- Partage vélo et bus risqués uniquement aux heures de pointe, mais à ces horaires, ie bus s'arrêtent à chaque station ... à quoi bon dépasser ...

## **QUESTION 2 : LES MOBILITES PIETONS, CYCLISTES, BUS + ALEHOP, VEHICULES sont présentes dans l'existant, certaines en voie séparée selon le tronçon de l'avenue Bollée, LA SEULE OPTION PROPOSEE et DECIDEE est l'abattage de tous les arbres et un projet d'aménagement couteux pour engager des travaux lourds, en durée et en financement.**

### **LE NOUVEAU TRACE ET PLAN DE CIRCULATION AVENUE BOLLEE APPORTENT-ILS DES AMELIORATIONS SIGNIFICATIVES POUR RESTREINDRE LES VOITURES, FLUIDIFIER LA CIRCULATION DES BUS VILLE ET REGION, ENCOURAGER LES CYCLISTES déjà usagers sur cet axe ?**

Le tracé projeté montre des transformations par rapport à l'existant dans l'avenue Bollée

#### **COMPARATIF EXISTANT / PROJET présenté en 2è partie – cf QUESTION 2 et CONSTATS**

- 1- La circulation prioritaire des bus et autres cars de la région Pays de la Loire
- 2- Les voies cyclables
- 3- Les piétons
- 4- Les voitures

#### **PROPOSITIONS DE VOIRIE pour la QUESTION 2**

1. Maintenir le tracé des lignes Bus Voiture Vélo Piétons optimisé depuis le

giratoire Bollée-Chanzy-Gougeard voire depuis La République, créer une voie de bus séparée dédiée au lieu de 2 voies voitures pour le tronçon entre Mariette et les 4 pentes, avec partage bus vélo ou voie vélo édiée si faisabilité et concertation

2. Maintien des stationnements selon faisabilité et ilots de verdure supplémentaires



3. Mettre toute l'avenue en zone 30 pour les véhicules résidents et usagers de passage – amélioration sur le bruit, la dangerosité des mobilités motorisées, la sécurité des passages de piétons notamment aux alentours des établissements scolaires et commerces

4. Rendre prioritaire la circulation vélo avec les voitures qui patientent derrière, comme il se pratique à Copenhague ou Stockholm sur les voies où il est impossible de dédier une voie pour les vélos.

5. Rendre les passages de bus prioritaires comme déjà en place sur les parcours manceaux sur giratoires et croisements à feux tricolores ; en vitesse 30 pour améliorer le confort des passagers pour certains chauffeurs au pied lourd sur l'accélérateur et les freins, certains dans leur élan et selon leur vitesse, ne ralentissent pas aux arrêts, voire ne s'arrêtent pas !

6. Rendre signalétique et revêtements visibles et adaptés pour distinguer les modalités de circulation selon les mobilités – Nota : après les travaux du réseau de chaleur et de surcroit depuis la création des voies de bus séparées et la circulation voitures sur 1 seule voie, aucune réfection de voirie durable -circulation, trottoirs, stationnements et paysagère - depuis au moins 10 ans !!! Facile de dire que l'avenue est moche, est ce la responsabilité des riverains ou de la Métropole ?

**QUESTION 1 et CONSTATS : le service existant répond aux critères de niveau de service des chronolignes, quel bénéfice supplémentaire d'engager un tel niveau de travaux sur 2-3 ans et de budget ?**


1- « Une fréquence significative de 10 à 15 mn en heure de pointe » : fréquence existante déjà assurée en heures de pointe et en service horaires « normales » voir synthèse des horaires en tableau ci-après – en pointe sur la ligne 51 bus toutes les 8 mn


2- « Amplitude horaire importante de 6h à 23h » : l'amplitude existante sur ligne 5 est déjà supérieure avant 6h et au-delà de 23h – Avant le COVID, nous avions aussi 1 ligne HIBUS de nuit

3- « Continuité de service le samedi et les vacances scolaires » : service existant !

6

5

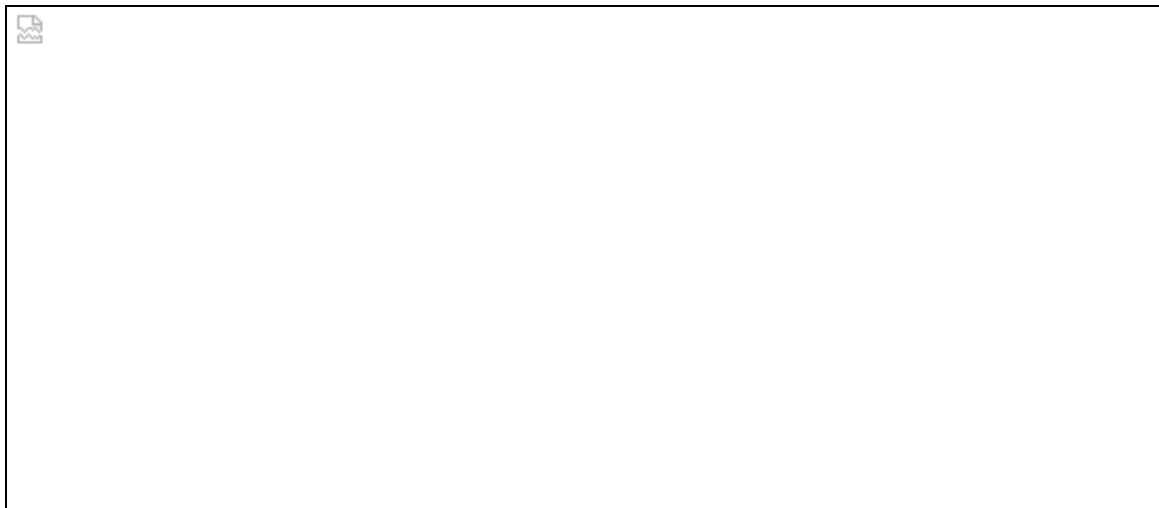
 Une image contenant texte, capture d'écran, menu  
Description générée automatiquement

 Une image contenant texte, menu, capture d'écran  
Description générée automatiquement

### SYNTHESE DES HORAIRES LIGNES 5-6-23-25 à l'arrêt Mariette

Horaires LIGNE 5		Nombre de passages par heure	Intervalle de service
Semaine scolaire Heure de pointe	16h	6	1 bus Toutes les 10mn
Semaine scolaire Heures normales	Autres que 16h jusqu'à 23h38	5	1 bus Toutes les 12 mn
Samedi	Entre 10h et 20h	4	1 bus Toutes les 15 mn
Samedi	De 5h53 à 10h et de 20h à 23h37	De 1 à 3	1 bus Toutes les 60 mn Toutes les 20 mn ou Toutes les ½ h
Dimanche et jours fériés	De 7h58 à 21h22	1 à 2	1 bus par heure ou toutes les ½ h
Semaine vacances scolaires	Service de 5h53 à 21h37	4 de 8h à 19h	1 bus tous les ¼ d'h
Horaires LIGNE 6		Nombre de passages par heure	Intervalle de service
Semaine scolaire Heure de pointe	8h – 14h – 18h	6 et 7	1 bus Toutes les 10mn 1 bus toutes les 8 mn ½
Semaine scolaire Heures normales	Autres que 8h -14h – 18h Entre 5h45 et 19h52	4 et 5	1 bus Toutes les 12 mn ou tous les ¼ d'h
Samedi	De 7h19 à 19h48	De 1 à 3	1 bus Toutes les 60 mn Toutes les 30 mn ou Toutes ls 20 mn
Dimanche et jours fériés	De 8h18 à 19h14 sauf 12h	1	1 bus par heure
Semaine vacances scolaires	Service de 6h30 à 19h55	De 2 à 3	1 bus tous les 30 mn ou Toutes les 20 mn
Horaires LIGNE 23 et 25			
	Service entre 7h et 19h30	De 1 à 3	1 bus Toutes les 60 mn Toutes les 30 mn ou Toutes ls 20 mn

## QUESTION 2 et CONSTATS : le plan de circulation, le tracé des voies en propre ou partagées



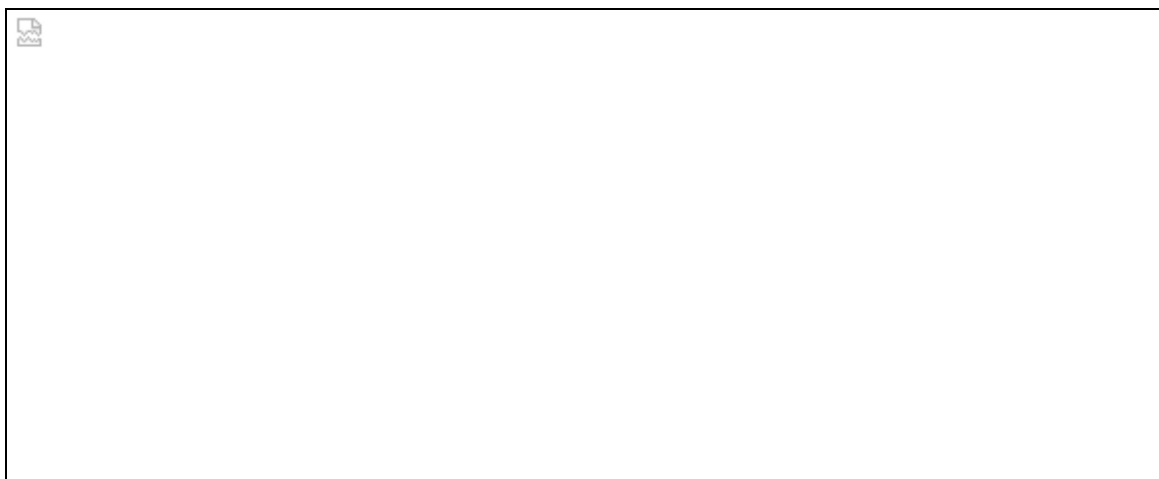
### EXISTANT

**ERRONE ET TROMPEUR : Ce schéma unique pour représenter l'existant de l'avenue de 1.9 km !** Une voie centrale existant uniquement entre Flore et Chanzy, les autres voies bus sont sur la partie droite de la chaussée - Largeurs de trottoirs et stationnement variables (longitudinaux et en épis) se on le tronçon, largeur piétonne dépassant les 1.15 mètres sur la 95 % du parcours de l'avenue – les distances entre arbres et façades sont équidistantes sur le plan et la réalité est autre selon les tronçons

**Aucun relevé topographique de l'existant de bout en bout, des plans partiels numérisés sans repère de nom de rue**

- 1- La circulation prioritaire des bus et autres cars de la région Pays de la Loire entre Comtes du Maine via le giratoire Bollée-Chanzy-Gougeard et le carrefour des 4 pentes
  - § 1 voie prioritaire vers centre-ville de rue de Flore à Comtes du Maine
  - § 2 voies de bus dans les 2 sens de circulation séparées entre rue de Flore et le carrefour Mariette
  - § 1 voie prioritaire vers centre-ville de Sécurité sociale à Mariette
- 2- Les voies cyclables
  - § Séparées entre comtes du Maine et Flore, entre Mariette et Sécurité sociale
  - § Partagées avec le bus de Flore à Mariette
- 3- Les piétons : trottoirs en propre avec des largeurs variables, parcours ombragés
- 4- Les voitures :
  - § 2 voies des 4 pentes à Sécurité sociale et idem dans l'autre sens
  - § 1 voie de Sécurité Sociale au giratoire Bollée Chanzy
  - § 1 voie du giratoire Bollée Chanzy au carrefour Claircigny rue Besnier
  - § 2 voies entre le carrefour Claircigny rue Besnier et sécurité sociale

### PROJET



**1- Nous perdons l'aménagement partagé bus et voiture entre le giratoire Bollée Chanzy Gougerd et l'ex carrefour Claircigny – rue Besnier : le projet prévoit 1 seule chronoligne dans le sens vers le centre-ville et 2 voies sur le seul tronçon Besnier Claircigny vers 4 pentes**

**Est-il démontré par des mesures de terrain que les giratoires apportent de la fluidité pour la circulation des bus aux heures de pointe ? exemple giratoire gare nord bd Jarry – Paul Ligneul ou gare nord bd Jarry rue du Bourg Belé ou giratoire tunnel quai Louis Blanc ou giratoire avenue Rhin et Danube chasse royale et Thomas Edison ou giratoire Coulines Rocade**

**2- Les voies cyclables vont rendre dangereux le cadre de vie des riverains au sortir de leur domicile avec une accidentologie connue liée à la vitesse, visible avec les trottinettes électriques et les vélos à assistance électriques des livreurs**

**3- Les piétons devront traverser une voie voiture avant d'atteindre la voie de bus, aux abords des établissements scolaires Besnier, Sainte Croix, Flore ou Erpell**

**4- Comment empêcher les voitures de circuler en deçà de la vitesse autorisée de 50 km/h – Perte du carrefour Besnier qui oblige à renforcer le flux jusqu'au giratoire Mariette La Butte**