

Compte-rendu de la réunion du 11/03/14 avec la CUGN

Présents :

CUGN : Laurent Garcia, Walter Méria, Thierry Marchal, Leonel Da Cuhna

Ville de Nancy : Nicolas Panier

EDEN : Francis Colnot, Catherine Coulin, Pierre Higelé, Jean-Claude Perrin

1. Fonctionnement de la ligne 2

Explication détaillée du fonctionnement des feux dans un carrefour. Ainsi, les piétons ont 14s pour traverser. Compte tenu des règlements, le changement de feux ne peut avoir lieu au minimum que tous les 24s.

Les contraintes sur la ligne 2 sont nombreuses: d'autres lignes de bus l'empruntent ainsi que les taxis, les vélos ; les voies sont à double-sens.

A tel point que des experts de l'ex-CERTU estiment que l'on ne devrait pas parler de site propre et de BHNS pour cette ligne.

La vente de tickets dans le bus y est fréquente malgré le prix qui se voulait prohibitif (1,5€) d'où des temps d'arrêt en stations parfois longs.

Par ailleurs les stations sont nombreuses, peu espacées par rapport à d'autres villes et placées souvent à moins de 250m des feux, distance habituelle de déclenchement des balises pour que les bus puissent passer au vert. Elles sont en tout cas plus nombreuses que dans d'autres villes, par exemple METZ (voie réservée au seul BHNS, arrêts moins fréquents). Il semble que la CUGN n'ait pas anticipé la complexité entraînée par ses choix. La gestion des feux dans de nombreux carrefours s'avère délicate, parfois sans solution satisfaisante.

Les boucles déclenchant les feux ont été abandonnées; le repérage des bus se fait maintenant par GPS, permettant une mise en place plus souple de la gestion des feux.

Une analyse des temps de parcours montre que, dans le sens Laneuville - Haut du Lièvre, il est compris entre 45 et 52 mn, sauf à quelques moments durant les heures de pointe.

Une étude au cas par cas est actuellement en cours pour permettre à la ligne 2 de fonctionner au mieux. Cette étude et sa mise en oeuvre pourra durer plusieurs mois.

Analyse Eden : *Le choix budgétaire de passer d'un trolley en site propre, avec reprise des largeurs de trottoir à un BHNS ouvert à d'autres véhicules motorisés, avec quasiment aucune reprise de voirie, trottoir, sans véritable choix de diminution de la place de la voiture (insuffisance du nombre de parkings relais, mauvais positionnement de celui de Champ le Bœuf, faible nombre de places dans les parkings relais et surtout absence de communication sur leur existence) se traduit par cette perte de fiabilité des horaires et d'allongement de la durée des trajets.*

Ceci dit, quelques points positifs sont relevés : la ligne est un véritable succès au niveau fréquentation : 18000 personnes/jour, objectif qui n'était prévu que dans plusieurs années. Le comportement des chauffeurs vis-à-vis des cyclistes s'est amélioré, suite peut-être au courrier envoyé par la CUGN à Transdev.

En résumé, les services techniques vont s'efforcer au cours des mois à venir d'améliorer le fonctionnement de la ligne, en analysant chaque carrefour.

2. Tourne-à-droite

Il faut attendre la fin des élections municipales pour relancer la généralisation des tourne-à-droite. L'idée est de faire un bilan des expériences réalisées par quatre communes (Nancy, Vandoeuvre, Laxou, Essey) pour inciter les autres municipalités à faire de même. Il faudrait également engager une communication envers le public.

3. Suite de la réunion du 16/01/14 concernant les aménagements cyclables sur les axes structurants

Aucune étude des différentes solutions envisagées lors de cette réunion n'a été lancée. Les suites à donner seront étudiées après les municipales. Nous avons rappelé qu'il était essentiel d'effectuer les travaux dès le début du mandat.