

DES VOIES DE BUS EN SITE PROPRE : UN PROJET SOUHAITE ET DEFENDU PAR BIZI ! DEPUIS 2009

Dès sa création en juin 2009, le mouvement BIZI !, s'est clairement positionné en faveur des voies de bus en site propre.

Fin août 2009, BIZI ! avait mobilisé, plus de 150 personnes (dont plusieurs élu-e-s), à Bayonne, pour manifester à bicyclette, en faveur du maintien, de l'amélioration et de l'extension de la voie en site propre CHRONOBUS (9 km aller/retour entre la mairie de Bayonne et la mairie d'Anglet). En effet, cette nouvelle voie de bus, ouverte un mois plus tôt, début juillet, rencontraient alors de nombreux détracteurs et rares étaient ceux qui s'exprimaient ouvertement pour la défendre. BIZI ! était de ceux là !



Cette heureuse initiative – la création des voies CHRONOBUS - marquait la volonté de **refermer la parenthèse d'une politique du tout voiture** qui mettait en péril la qualité de vie en asphyxiant nos villes et en contribuant fortement au réchauffement climatique.

Un an et demi plus tard, la mise en service du réseau de bus CHRONOPLUS, en janvier 2011, a été **saluée comme une excellente nouvelle par BIZI !**.

Le Plan Climat Energie Territorial de l'ACBA, opérationnel depuis 2009, a mis en évidence que le **transport des personnes** constituait le premier poste d'émissions de Gaz à Effet de Serre, soit **55% des émissions de GES** – 610 000 t éq. CO2 sur un total de 1 100 000 tonnes pour l'année 2006.

A ce sujet, BIZI ! n'a reçu aucune réponse au courrier du 18/09/2012 par lequel nous demandons des précisions sur le PCET (objectifs, premiers résultats, impacts IKEA).

L'accentuation des effets du réchauffement climatique à l'échelle planétaire observée ces dernières années montre à quel point il est urgent de réduire drastiquement nos émissions de GES à l'horizon 2020 (-25 à -40 %) et à l'horizon 2050 (-75 à -90%), par rapport à l'année de référence 1990, pour limiter à +2°C la température moyenne de la planète au cours du 21^{ème} siècle.

Dans ce contexte d'urgence climatique, BIZI ! ne peut que se réjouir de la poursuite de la révolution du transport collectif engagée sur l'agglomération avec le projet CHRONO 1 et 2 qui contribue enfin à promouvoir un meilleur partage de la voirie publique entre les bus, les vélos, les piétons et les voitures.

DES REMARQUES D'ORDRE GENERAL SUR LE DOSSIER DE CONCERTATION

1 - Où sont les voies en site propre ?

- le dossier de concertation ne permet pas de connaître **quels seront les tronçons avec une ou deux voies en site propre et les tronçons sans site propre.**
- Plusieurs contributions sur le site Internet dédié à la concertation soulignent le manque d'information sur ce point.
- Faut-il comprendre que **tout le linéaire des lignes est en site propre ?**
- Sur ce point le document est trop évasif.
- Du coup, il ne permet pas de formuler un avis clair, précis et argumenté.
- Nous ne pouvons que rester sur des positions de principes assez vagues et généralistes.

2 – A quoi s'attendre en matière d'aménagement de façade à façade ?

- Le dossier de concertation ne propose **aucun profil en travers type** qui aurait permis de se faire une idée de ce que pourrait être un ré-aménagement complet de façade à façade des voies publiques de circulation concernées par le projet.
- Où se positionnent les voies de bus ? au centre des voies ? sur les côtés ?
- Où circulent les piétons et les cyclistes ?
- Il est appréciable que le projet limite la place de la voiture en ville. En pratique, quelle place est dédiée à la voiture pour se déplacer et stationner ?
- Nous avons bien compris que le projet est en cours d'élaboration. De ce fait, nous pouvons imaginer que certains principes d'aménagements restent à arrêter. **Il serait bon que dans le cadre de la concertation, ces principes d'aménagement puissent être discutés, au-delà simplement du tracé des lignes.**

3 – Quel est l'impact du projet sur la lutte contre le réchauffement climatique ?

- Il est surprenant que la lutte contre le réchauffement climatique soit une **thématique absente du dossier.**
- Pourquoi ne pas profiter de ces projets pour rappeler que nous vivons dans une agglomération où **plus de 60% des émissions de gaz à effets de serre sont directement dues au transport des personnes ?**
- Dans un objectif de nécessaire prise de conscience de la population sur **l'urgence à agir pour limiter au maximum le réchauffement climatique** – ce qui implique obligatoirement des changements radicaux dans nos modes de vie – il aurait été souhaitable que le lien soit opéré entre les projets CHRONO 1 et 2, le Plan Climat Energie Territorial de l'agglomération Côte Basque Adour et le réchauffement climatique.
- **Pourquoi avoir passé sous silence le défi collectif de toute l'humanité que représente la lutte contre le réchauffement climatique ?**

DES REMARQUES SPECIFIQUES SUR LE PROJET

4 - Motorisation des bus : gasoil, électricité, hybride ...et le bio-gaz ?

- **Electricité** : Les avantages de la motorisation électrique sont évidents pour ce qui est de la **réduction des émissions des polluants atmosphériques** et la **lutte contre le bruit**, deux éléments particulièrement importants en ville.
- **S'agissant des gaz à effets de serre**, s'il est évident qu'un bus électrique n'en rejette pas sur son lieu d'utilisation, à l'échelle globale, en revanche **la motorisation électrique n'est pas exempte d'émission de GES**. En effet, en fonction du mode de production de l'électricité, le niveau d'émission de GES d'un véhicule électrique peut être comparable à celui d'un véhicule thermique. Par ailleurs, les batteries qui permettent d'accumuler l'électricité posent de vrais problèmes écologiques.

Nous demandons à ce que le choix de la motorisation se fasse en prenant en considération :

- **les aspects de santé publique** (pollution et bruit),
- **les aspects écologiques** : notamment quel est le bilan carbone des différentes options de motorisations ?
- **les aspects économiques** :
 - o coût d'acquisition du matériel roulant,
 - o coût d'entretien et de maintenance,
 - o coût de l'énergie utilisée (gasoil, électricité, autre),
 - o potentiel d'emplois locaux dans le cas du développement d'une filière énergétique de proximité.

Rouler en bus électrique, pourquoi pas, mais à conditions que ce soit de l'électricité renouvelable issue de petites unités de production locales et non de l'électricité nucléaire ou issue d'énergies fossiles.

5 - Aires de stationnement abritées et sécurisées pour les vélos

- Au niveau des 4 parkings relais, des 5 pôles d'échanges et des principales stations de bus, **nous demandons à ce que soient aménagées des aires de stationnement couvertes pour les vélos** avec des dispositifs permettant de les attacher solidement au niveaux du cadre et des roues.

6 - Circulation à vélos

- Afin de sécuriser au maximum les conditions de circulation des cyclistes – particulièrement les enfants accompagnés ou non – **nous demandons à ce que l'aménagement de larges pistes cyclables soit la règle.**
- Les bandes cyclables – toujours trop étroites sur l'agglomération – ne sont pas satisfaisantes. Dans les secteurs où la limitation de la vitesse des automobiles est physiquement contrainte (chicane, voie rétrécie, etc.), **des bandes cyclables suffisamment larges** (1,5 m selon les préconisations du CERTU) pourront être aménagées dans la continuité des pistes cyclables.
- Cependant, **dans les zones de rencontre** (aménagées de telle sorte que la vitesse soit naturellement limitée à 20 km/h) s'il y en a de prévues, **la circulation des cyclistes ne nécessite pas d'aménagement spécifique.**
- **Nous serons très vigilants sur la continuité des itinéraires et sur leurs aptitudes à desservir les principaux pôles de vie** (écoles, collèges, lycées, lieux de travail, centres commerciaux, antennes de pôle emploi, etc.)
- Dans le cas où les cyclistes seraient autorisés à circuler dans les voies de bus, comme c'est actuellement le cas, **nous préconisons l'aménagement de refuges le long des voies.** Ces refuges doivent permettre aux cyclistes de se rabattre pour faciliter le dépassement par un bus. Les refuges doivent être aménagés à intervalle régulier tout au long des lignes mais particulièrement lorsqu'il y a des côtes, même légères (exemple de la D810).

7 - Possibilité d'embarquer le vélo dans le bus

- **Nous demandons à ce qu'il soit possible de monter à bord d'un bus avec son vélo** lorsque le taux de remplissage des véhicules le permet (à priori, en dehors des heures de pointe).

8 – Amplitude horaire : nécessité d'un service de nuit

- **Un service de nuit restreint au delà de minuit nous paraît indispensable.** Par exemple, un bus par heure jusqu'à 2h30 (après la fermeture des bars) et un bus à 5h.

9 – Vidéo-surveillance : est-ce bien utile ?

- Nous sommes réservés sur la pertinence d'installer des caméras de vidéo-surveillance au droit des stations.

10 - Remarques sur la ligne CHRONO 1 (ex ligne A1)

Aménager Biarritz est indispensable

- Nous déplorons que, dans le centre ville de Biarritz, aucun aménagement ne soit prévu dans le cadre du projet de ligne CHRONO 1.
- Comment garantir un fonctionnement à haut niveau de service si, à Biarritz, les bus se retrouvent coincés dans la circulation – notamment l'été – faute de voie spécifique ? **Il y a une nécessité absolue de voie de bus en site propre à Biarritz.**
- **Comment se fait la desserte de Bidart avec CHRONO 1 ?**
(la ligne A1 assurant cette desserte pour le moment).
- **Avis sur les variantes proposées :**
 - o **En centre ville de Bayonne BIZI !** privilégie un passage des voies de bus sur l'avenue Léon Bonnat et la rue Bernède plutôt que la variante en bord d'Adour. Cette solution devra s'accompagner d'une piétonisation du secteur de la mairie.
 - o **Sur le secteur de Balichon, BIZI !** privilégie un passage des voies de bus sur le boulevard du BAB, plutôt que la variante en bord d'Adour. Cette solution devra accompagner la nécessaire réflexion à mener sur le devenir, à moyen terme, de l'ensemble du boulevard du BAB qui ne doit plus être exclusivement dédié à la voiture.
 - o **A la sortie du secteur de Balichon,** au niveau de l'arrêt du même nom, BIZI ! privilégie la solution variante consistant à rejoindre la zone des Pontots en empruntant la voie de chemin de fer désaffectée (entre les arrêts Balichon et Legion Tchèque).
 - o **Au niveau des centres commerciaux,** BIZI ! privilégie la solution consistant à rejoindre les arrêts l'Union et Lembeye en passant par l'arrière des commerces et du cinéma, plutôt que de repiquer sur le rond point du Cadran.

11 - Remarques sur la ligne CHRONO 2 (ex ligne B)

- Nous notons avec satisfaction l'ajout d'un arrêt de bus au niveau du Pôle emploi à Boucau (Castillon). Il serait toutefois souhaitable de ne pas attendre l'aménagement complet de la RD810 à cet endroit pour créer ce nouvel arrêt.
- Compte tenu du fort trafic automobile sur la RD810, **la création d'une véritable piste cyclable sur l'ensemble du tracé de CHRONO 2** entre la tête de ligne à Tarnos (Garros) et le haut de la rue Maubec à Bayonne (Les Tourettes) **est indispensable.** Une simple bande cyclable, même suffisamment large, serait incompatible avec la circulation.

Validé en réunion de coordination BIZI ! le mercredi 16 janvier 2013

