95

# Étude pour la création d'un arrêt « Louis Vicat – Jean Bleuzen » sur le 95

Grand Paris des Bus

Un nouveau réseau de bus pour Paris

*Boris Amoroz*
*Conseiller municipal de Vanves*

*Mairie de Vanves*
*23 rue Mary Besseyre, 92170 Vanves*

*b.amoroz@ville-vanves.fr*

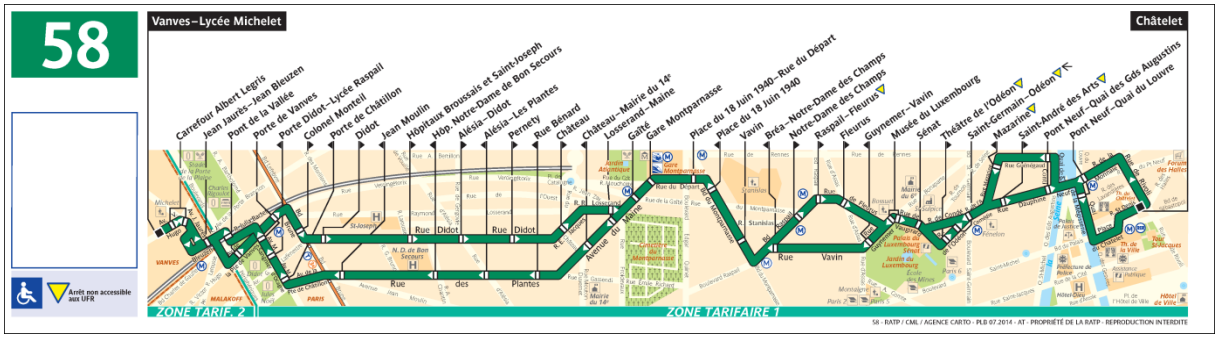
Dans un souci d'intelligibilité, nous regroupons sous le mot « Vanvéens » non seulement les résidents de Vanves, mais aussi toute personne se rendant à ou quittant Vanves.

**Définitions PMR / UFR** : Nous retiendrons sous le vocable PMR, toute Personne à Mobilité Réduite au sens de la Spécification Technique d'Interopérabilité PMR (STI PMR). À ne pas confondre avec UFR, Usager en Fauteuil Roulant.

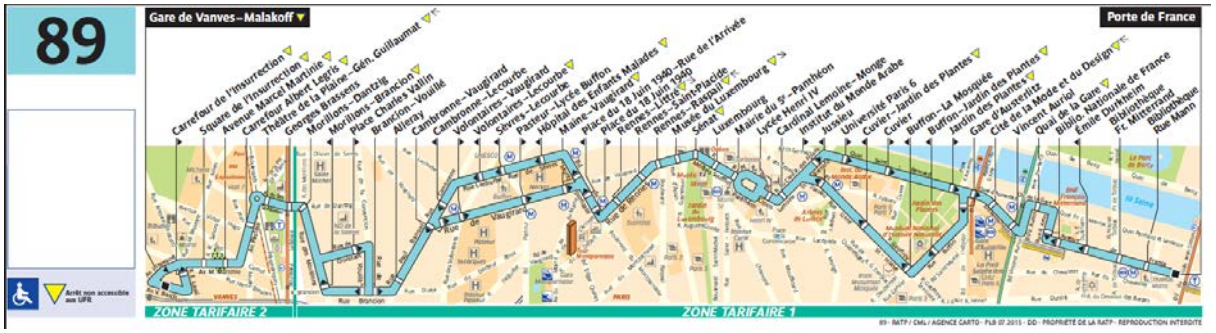
## Desserte actuelle

La desserte actuelle du Nord de Vanves est réalisée par les lignes 58 et 89.

Dans Vanves, la ligne 58 possède trois arrêts : à l'intersection Bleuzen/Jaurès, au carrefour Albert Legris, et finalement son terminus au rond-point du lycée Michelet. Dans l'autre direction, la ligne 58 traverse le 14e arrondissement jusque Montparnasse, puis se dirige vers le Châtelet, son terminus.




La ligne 89 possède cinq arrêts dans Vanves : carrefour Albert Legris, rue Martinie, carrefour de l'Insurrection (deux arrêts dans la direction de Paris) et son terminus à la gare Transilien de Vanves-Malakoff. Dans l'autre direction, la ligne 89 se dirige vers la Porte de la Plaine, traverse le centre du 15e arrondissement jusqu'à Montparnasse, puis se dirige vers son terminus la BNF via le Panthéon.

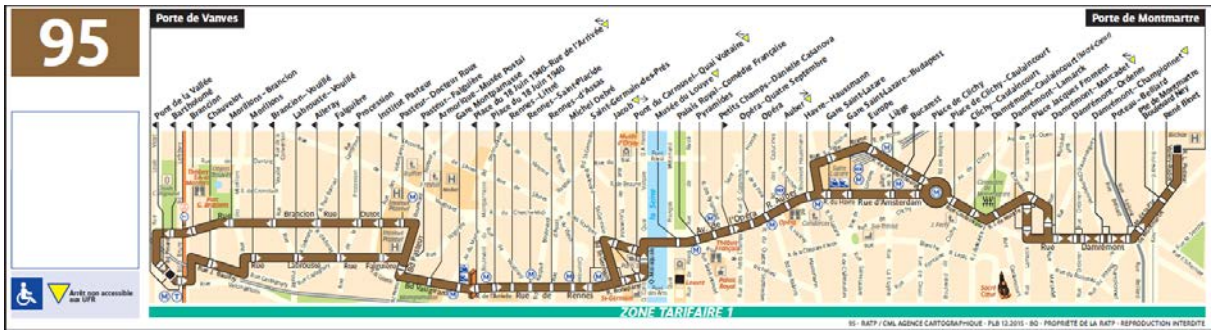



Bien entendu, la station Malakoff-Plateau de Vanves de la ligne 13 du métro assure une desserte importante du quartier. Il est à noter que la part de Vanvéens utilisant la station Porte de Vanves de la ligne 13 est négligeable (à pieds ou par le bus 58).

Enfin, la ligne T3a du tramway exerce une importante attraction, et de nombreux Vanvéens utilisent soit la ligne 58 en correspondance avec le tramway T3a à la station Porte de Vanves, soit la ligne 89 en correspondance avec le tramway T3a à la station Georges-Brassens.

Quant à elle, la ligne de bus 95 n'est pas utilisée par les Vanvéens.

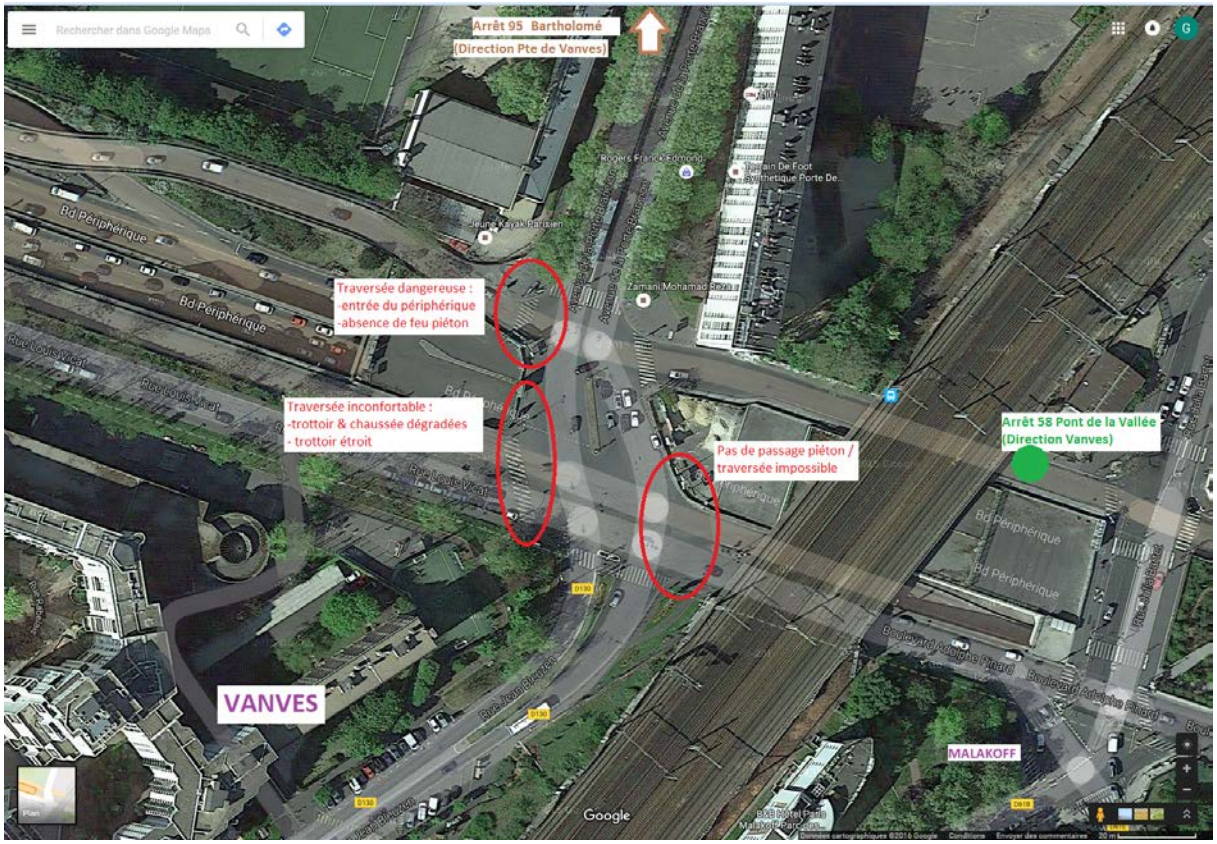
La ligne 95 parcourt l'Est du 15e arrondissement, passe par Montparnasse, puis se dirige vers le Nord de Paris via Saint-Germain-des-Prés, Pyramides, Opéra, Saint-Lazare, place de Clichy et son terminus, Porte de Montmartre. Elle a un rôle dans la désaturation de la ligne 13 du métro, par ses nombreuses correspondances avec celle-ci tout au long du trajet (Place de Clichy, Liège, Saint-Lazare, Montparnasse, Porte de Vanves, et dans une moindre importance Malakoff-Plateau de Vanves).




L'arrêt le plus proche, « Bartholomé » (uniquement direction Porte de Vanves) est en effet très difficile d'accès depuis ou vers Vanves. Outre la distance, les passages piétons pour traverser le carrefour au-dessus du périphérique sont soit inexistant (côté Est du carrefour), soit très dangereux (côté Ouest du carrefour), notamment au niveau de la bretelle d'entrée du périphérique intérieur, où le passage piétons n'est pas protégé par un feu de signalisation. De plus, le trajet pour les PMR est relativement difficile (secteur pavé, nombreux poteaux au milieu du trottoir). Ainsi, très peu de personnes descendent à l'arrêt « Bartholomé » pour se rendre à Vanves. Et personne ne vient de

Vanves pour prendre à cet arrêt le bus 95 se rendant à son terminus « Porte de Vanves » (le trajet Vanves -> Porte de Vanves étant en effet couvert par le bus 58).

L'arrêt suivant du 95, « Pont de la Vallée », situé à 250 m de l'entrée de Vanves, uniquement en direction de « Porte de Vanves », n'est pas utilisé par les Vanvéens, ni en montée (trajet couvert par le bus 58), ni en descente.



## Intérêt d'une desserte de Vanves par le bus 95

Le bus 95 serait avant tout utilisé pour « rentrer » sur Vanves, les utilisateurs pourraient alors descendre du bus et rejoindre facilement Vanves, le secteur Porte Brancion consituant une des grandes entrées de Vanves.

Par ailleurs, en augmentant son attrait des Vanvéens, la desserte de Vanves du 95 permettrait de renforcer son rôle complémentaire à la ligne 13 du métro, et renforcerait son rôle dans la désaturation de celle-ci.

Enfin, cet arrêt rendrait accessible la ligne 95 aux PMR et aux UFR venant à Vanves. En effet, les PMR et les UFR ne peuvent pas cheminer entre Vanves et l'arrêt Bartholomé.

## Zone de chalandise

La partie Nord-Est de Vanves présente une grande densité de population et d'activités.

a) Population
   Le quartier du Plateau (ancienne ZAC) comprend une grande partie de la population de Vanves, avec de nombreux immeubles à proximité de l'arrêt potentiel (environ 11.000 habitants).
b) Administrations, établissements culturels
   Le centre Albert Gazier, centre socio-culturel de Vanves, est à proximité immédiate de l'arrêt.
c) Entreprises
   Le quartier comprend de nombreuses grandes entreprises, recevant pour certaines du public : ADEME, NTN-SNR, Orange…

d) Hôtels-restaurant-commerces
À proximité immédiate de cet arrêt « Louis Vicat – Jean Bleuzen » se situent un Ibis Budget, un B&B (côté Malakoff), un grand McDonald's. Le long de la rue Jean Bleuzen, différents hôtels, restaurants et commerces en font un des grands axes du commerce vanvéen.

## Fréquentation de l'arrêt « Louis Vicat – Jean Bleuzen »

Nous en convenons, la fréquentation serait relativement faible, surtout comparé aux arrêts Porte de Vanves ou Porte Brancion. Compte tenu des autres arrêts du secteur, et de la disposition géographique, nous pensons qu'à terme, la fréquentation serait similaire, voire supérieure, à celle de l'arrêt Bartholomé de la ligne 95 ou bien des différents arrêts « Pont de la vallée » des lignes 58 et 95.

Le rôle essentiel de cet arrêt sera l'accessibilité, tant géographique (accès à Vanves), que par rapport à la difficulté du carrefour au-dessus de périphérique.

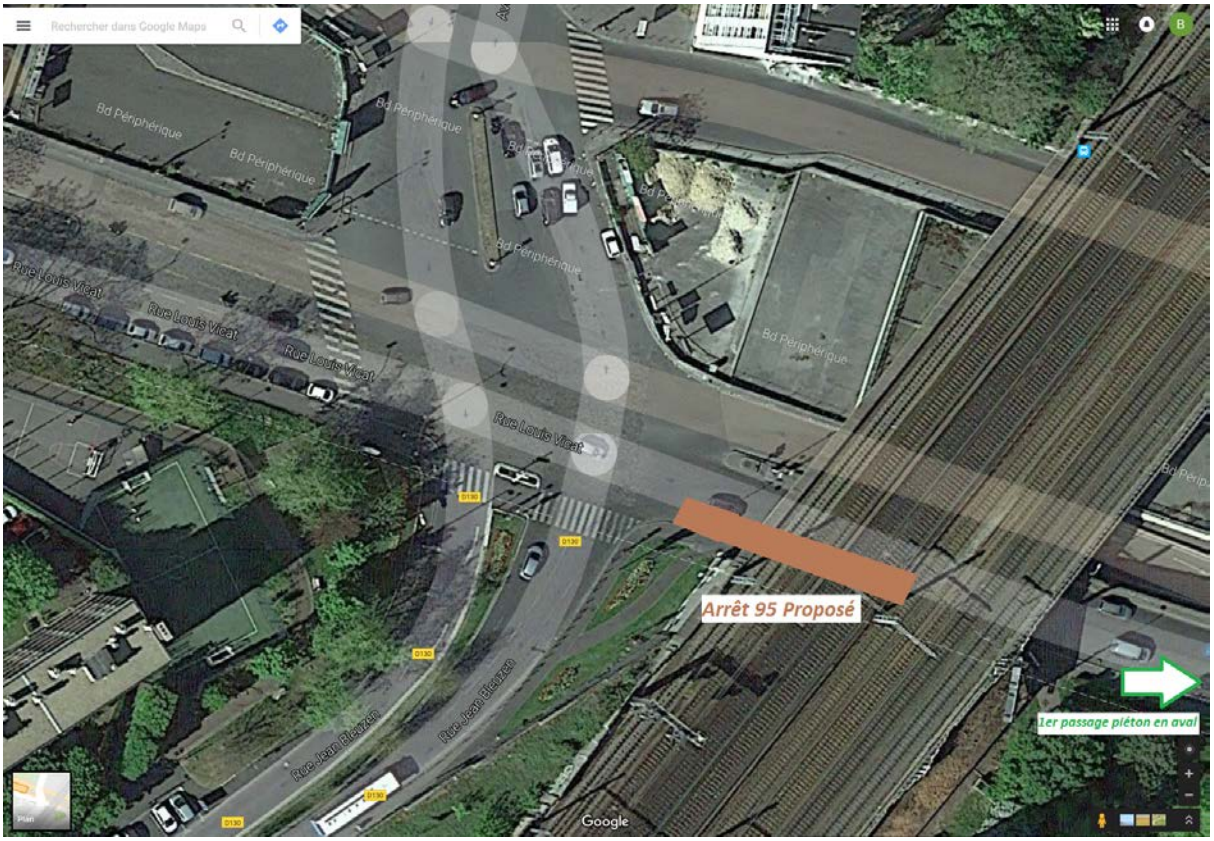
## Coût d'une desserte de Vanves par le bus 95

Évidemment, face à l'intérêt de la desserte, il convient de mettre en regard le coût de la desserte.

a) Pas d'allongement kilométrique du parcours
b) Temps d'ajout dans le parcours très faible
Le seul temps ajouté correspond au temps à l'arrêt « Louis Vicat – Jean Bleuzen ». On peut déjà envisager que tous les bus 95 ne marqueront pas cet arrêt (cf. arrêt Bartholomé).
c) Coût d'installation
Potelet de signalisation + Marquage au sol
d) Coût cartographie
Compte tenu de la modification engendrée, nous pensons qu'une correction des thermomètres de bus de la ligne 95 et des plans RATP/STIF au fil de l'eau des changements de plans sera suffisante. Donc à coût nul.

## Quel type d'arrêt / configuration de l'arrêt

L'arrêt proposé se situe rue Louis Vicat, sur la chaussée et le trottoir entre le petit carré de verdure à l'entrée de Vanves et sous le pont SNCF. Sous le pont SNCF, le trottoir présente une largeur d'environ 2,40 m.
On retrouve dans Paris différents arrêts RATP placés sous des ponts, comme l'arrêt Gérard-de-Nerval du 137 ou l'arrêt Michelet-Rosiers du 85. On peut aussi constater qu'une partie de l'arrêt du terminus du 391 à l'arrêt Gare-de-Vanves-Malakoff se situe sous le pont SNCF de la ligne Paris-Montparnasse-Chartres.

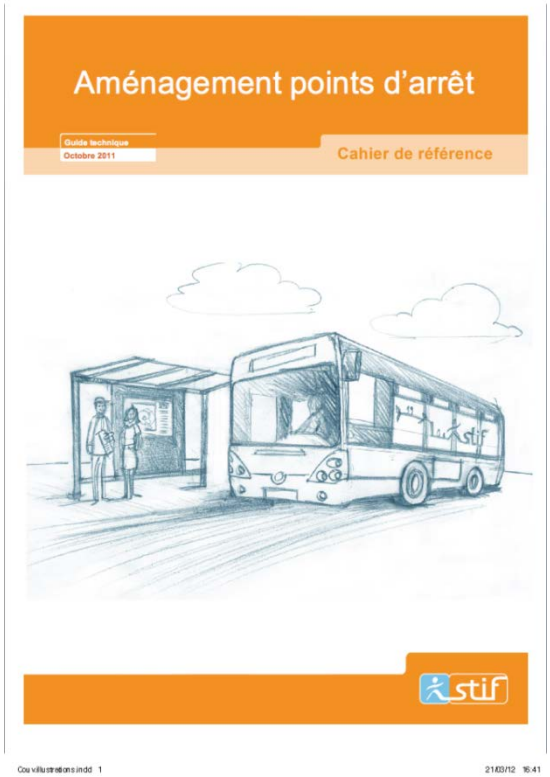



***Arrêt proposé : vue aérienne***

***Arrêt proposé : vue depuis le carrefour au-dessus du boulevard Périphérique***

***Arrêt proposé : vue depuis le dessous du pont SNCF***

Pour cette étude, nous sommes partis du cahier de référence édité par le STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France), à savoir le Guide technique ***Aménagement points d'arrêt***, version d'octobre 2011.



Ce guide technique propose neuf fiches techniques, que nous allons suivre.

PARTIE 1 : localisation et implantation d'un point d'arrêt
Fiche technique 1 : localisation et implantation en milieu interurbain
Fiche technique 2 : localisation et implantation en milieu urbain

PARTIE 2 : principes d'aménagement d'un point d'arrêt
Fiche technique 3 : configuration de la zone d'arrêt des véhicules
Fiche technique 4 : signalisation verticale et horizontale d'un point d'arrêt
Fiche technique 5 : accessibilité du point d'arrêt
Fiche technique 6 : qualité de service au point d'arrêt

PARTIE 3 : financement des aménagements d'un point d'arrêt
Fiche technique 7 : financement des études préliminaires de mise aux normes accessibilité
Fiche technique 8 : financement des travaux
Fichet technique 9 : conditions et modalités de l'obtention de la subvention

## Fiche technique 1 : localisation et implantation en milieu interurbain

Sans objet pour la présente étude.

## Fiche technique 2 : localisation et implantation en milieu urbain

***En ce qui concerne le positionnement du point d'arrêt :***

La fiche recommande d'installer l'arrêt de bus en aval d'un carrefour, ce qui est bien le cas avec la solution proposée.

La fiche précise que l'arrêt doit être positionné en ligne ou en avancée. Le stationnement étant interdit sous le pont SNCF, et compte tenu de l'importante largeur de la voie à cet endroit, nous proposons un arrêt en ligne.

Enfin la fiche recommande que l'on puisse stocker au moins trois véhicules légers derrière le bus. Compte tenu de l'importante largeur de la voie et de la fluidité du trafic à cet endroit, nous pensons qu'un stockage d'un véhicule léger est suffisant (voire zéro véhicule, comme pour l'arrêt Bartholomé). Cependant, la place est disponible pour laisser la place à deux ou trois véhicules.

***En ce qui concerne la sécurité et la visibilité du point d'arrêt***

La fiche recommande d'éviter les « traversées piétonnes aveugles » (effet de masque par le bus à l'arrêt), ce qui correspond bien à la situation proposée : pas de traversée à moins de 10 m en aval de l'arrêt.

## Fiche technique 3 : configuration de la zone d'arrêt des véhicules

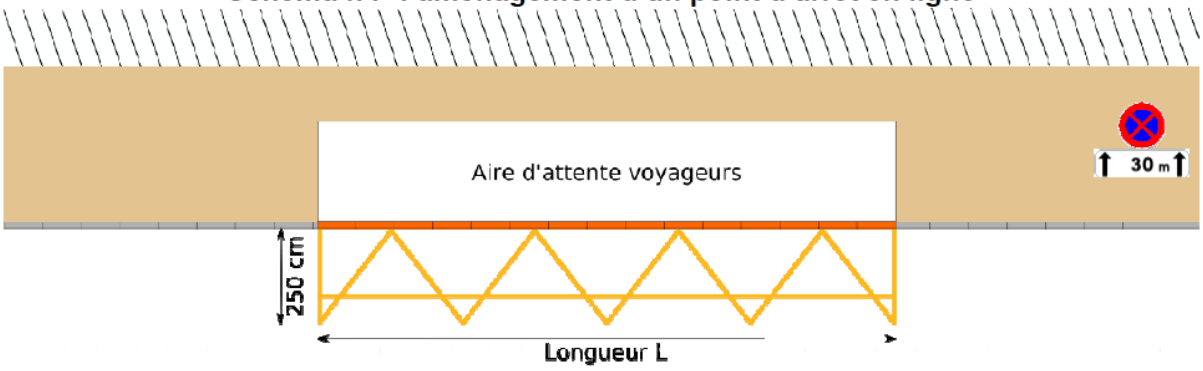
La fiche recommande, en fonction des configurations, différents types d'arrêts.
Compte-tenu de la configuration du site, nous retenons l'arrêt en ligne.

| Géométrie | Milieu urbain | Milieu interurbain |
|---|---|---|
| **En ligne** | Adapté (espace de circulation limité à 50 km/h) | Déconseillé (espace de circulation supérieur à 50 km/h) |
| **En avancée** | Adapté, en particulier en cas d'aménagement de stationnement | Déconseillé (espace de circulation supérieur à 50 km/h) |
| **En évitement** | Non, sauf cas de :<br>- arrêts prolongés<br>- terminus et point de régulation<br>-raisons de sécurité | Conseillé (sécurité) |
| **En courbe** | A proscrire | A proscrire |
| **En débouché de voie** | A proscrire | A proscrire |

En vert : configurations recommandées ; en jaune : configurations dérogatoires ; en rouge : configurations à proscrire

L'arrêt en ligne est une **conception simple, adaptée en milieu urbain** et permet une **accessibilité optimale des PMR**. Il permet un accostage efficace, ainsi qu'une bonne insertion dans le flux routier. Il est peu coûteux, facile à réaliser, mais nécessite une interdiction de l'arrêt et du stationnement en amont et en aval sur chaussée.

**Schéma n°7 : aménagement d'un point d'arrêt en ligne**




***Extrait du guide technique du STIF sur le point d'arrêt en ligne***

La ligne 95 étant exploitée en bus articulés, il convient que l'arrêt soit adapté à des bus d'environ 18m, ce qui peut s'insérer largement dans l'emplacement proposé (20 m à prévoir).

Dans le cas d'un arrêt en ligne (notre proposition, facilement réalisable), la fiche recommande d'implanter un panneau d'interdiction de stationnement et d'arrêt, 10 m en amont et en 5 m en aval

de l'arrêt. Il conviendra donc de remplacer les panneaux d'interdiction de stationnement, par une interdiction de stationnement et arrêt (panneau B6d).

Ce type d'arrêt serait au final similaire à celui du 58 à l'arrêt Pont de la Vallée.

***Arrêt Pont de la Vallée du 58***

## Fiche technique 4 : signalisation verticale et horizontale d'un point d'arrêt

La fiche reprend les éléments de signalisation horizontale, c'est-à-dire les zigzags jaunes. Le marquage peut facilement être réalisé à l'endroit proposé.

## Fiche technique 5 : accessibilité du point d'arrêt

***Concernant le cheminement au point d'arrêt :***

La consistance du revêtement (trottoir en bitume), la largeur du trottoir, de plus de 1,40 m, l'absence de pente au niveau du trottoir, la faible pente du chemin traversant le petit espace de verdure, la faiblesse du dévers, l'absence de ressaut et de mobilier urbain sur le cheminement, font de la proposition un cheminement accessible.

La largeur du trottoir sur la rue Louis Vicat d'environ 2,40 m permet même de satisfaire la recommandation de la fiche, conseillant de suivre le fascicule P98-350 de l'AFNOR demandant une largeur de 1,80 m permettant le croisement de deux UFR. Il conviendra de vérifier si tous les cheminements (rue Jean Bleuzen notamment) permettent de tenir cette recommandation de 1,80 m. En tout état de cause, les cheminements respectent la largeur minimale de 1,40 m demandée pour les UFR.

Seul un feu piéton peut aujourd'hui poser problème quant aux règles de cheminement UFR, mais il semble relativement simple à déplacer, et ne coince pas tous les cheminements possibles.

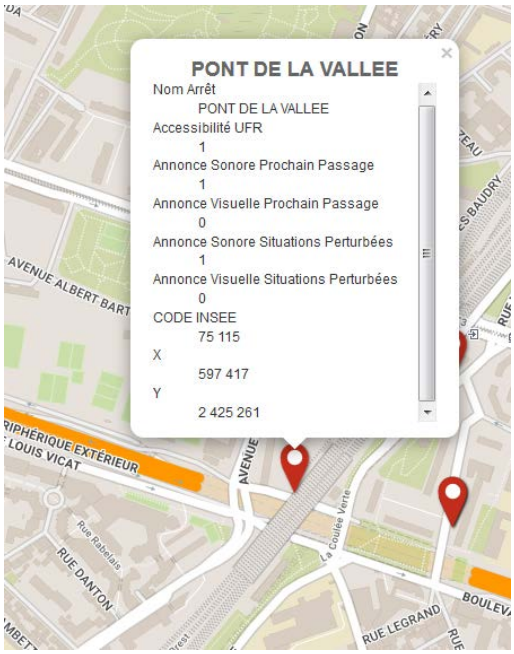
Les bateaux des traversées piétonnes semblent correspondre aux règles en vigueur ; les Bandes d'Éveil de Vigilance (BEV) seront, au besoin, à rénover.

***Concernant la morphologie des quais :***

Pour une pleine accessibilité PMR et UFR, la fiche recommande une hauteur du quai, entre le trottoir et la chaussée, de 18 cm.

Actuellement, la hauteur de quai est d'environ 15 à 16 cm. Si elle ne respecte la recommandation de la fiche du STIF, cette hauteur est toutefois suffisante pour l'accessibilité des PMR et des UFR (utilisation de la rampe UFR rétractile des autobus).

Pour comparaison, la hauteur du quai pour l'arrêt Pont de la Vallée du 58 est de 11 cm, et est considéré comme accessible aux UFR (cf. plan de ligne du 58 où le pictogramme n'est pas noté pour cet arrêt).



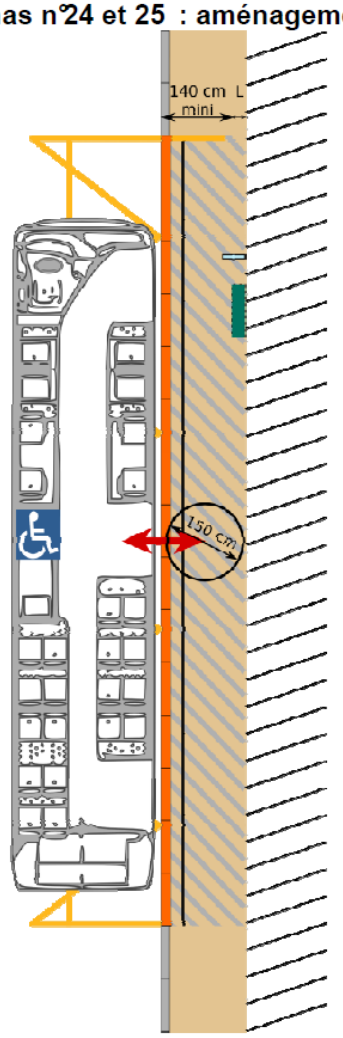

*Accessibilité de l'arrêt de bus RATP Pont de la Vallée du 58*
*Source : OpenData RATP*

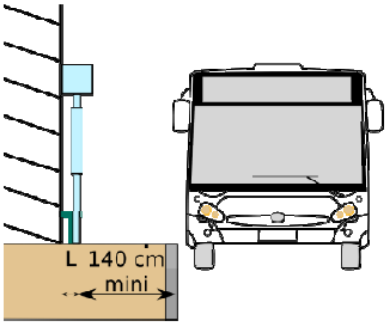
***Concernant l'aménagement de l'aire d'attente:***

Considérant que cet arrêt sera quasi-exclusivement utilisé en descente, nous considérons qu'un poteau est suffisant, et est en accord avec la largeur du trottoir et la matrice proposée par le STIF.

| Largeur trottoir : | Supérieur à 3,50 mètres | Inférieur à 3,50 mètres | Inférieur à 2,85 mètres | Inférieur à 2,10 mètres | Inférieur à 1,50 mètre |
|---|---|---|---|---|---|
| Abri voyageurs sur cheminement | Conseillé | Impossible | Impossible | Impossible | Impossible |
| Abri voyageurs contre bâti | Possible | Conseillé | Impossible | Impossible | Impossible |
| Abri voyageurs type « casquette » | Possible | Possible | Conseillé | Impossible | Impossible |
| Poteau | Possible | Possible | Possible | Conseillé | Impossible |

**Schémas n°24 et 25 : aménagement type d'un point d'arrêt avec poteau**




## Fiche technique 6 : qualité de service au point d'arrêt

La fiche technique aborde trois points.
En ce qui concerne **l'éclairage**, les installations actuelles sur le lieu satisfont les recommandations.

En ce qui concerne **l'abri voyageurs**, compte tenu du fait que l'arrêt sera essentiellement utilisé en descente (comme l'arrêt Bartholomé du 95), un poteau sera suffisant.

En ce qui concerne **l'information voyageurs**, les poteaux de type RATP satisfont les recommandations de la fiche.

## PARTIE 3 : financement des aménagements d'un point d'arrêt

Fiche technique 7 : financement des études préliminaires de mise aux normes accessibilité
Fiche technique 8 : financement des travaux
Fichet technique 9 : conditions et modalités de l'obtention de la subvention

En ce qui concerne le financement, nous laisssons aux parties prenantes le soin d'en déterminer les modalités. Il est cependant à noter que la création de cet arrêt serait d'un coût très faible, se résumant pour l'essentiel à un peu de mobilier urbain (poteau RATP) et de marquarge.

## Tableau comparatif des avantages/inconvénients du projet

| Coût | Fréquentation | Accessibilité géographique du réseau | Impact sur les temps de parcours du 95 | Désaturation métro ligne 13 | Accessibilité PMR/UFR |
|---|---|---|---|---|---|
| + | ++ | ++ | + | ++ | ++ |
| Peu de travaux | Fréquentation supplémentaire des Vanvéens sur le 95 | Très renforcée | Négligeable | Contribution pour les voyageurs allant de Paris vers Vanves | Renforcée |

| | |
|---|---|
| ++ | Point très positif |
| + | Point positif |
| - | Point négatif |
| -- | Point très négatif |

On le constate, cet arrêt supplémentaire présente un bilan avantages-bénéfices/inconvénients-coûts très positif. Pour un faible coût et une installation minime, l'accessibilité de la ligne 95 vers Vanves sera grandement améliorée, ainsi que les moyens de déplacement PMR/UFR.

## Conclusions

Nous pensons que tous les éléments sont réunis pour créer un arrêt « Louis Vicat – Jean Bleuzen » sur la ligne 95. Le comparatif des avantages & inconvénients fait apparaître un bilan très positif.

## Références


- Guide technique ***Aménagement points d'arrêt***, version d'octobre 2011, édité par le STIF
- Fiche ***Les Cheminements des personnes aveugles et malvoyantes****, Recommandations pour les aménagements de voirie*, juillet 2010, édité par le CERTU
- ***Les Bus et leurs points d'arrêt accessibles à tous***, Guide méthodologique, édité par le CERTU