

Desserte de la rue Marius Lacroix – Itinéraires alternatifs

Compte-rendu de l'essai bus du jeudi 16 avril 2026 de 11h00 à 12h30

ETAIENT PRESENTS

- ❑ Elus de la Ville de La Rochelle : Richard BILLON (adjoint Voirie), Océane MARIEL (opposition), Olivier Godin (opposition)
- ❑ Ville de La Rochelle : Antoine MIRE (Cabinet), Pascal LAFFARGUE (Voirie), Bertrand VENOT (Aménagement), Vincent ROYER (mairie de proximité secteur Centre), 2 policiers municipaux
- ❑ CdA Transports : Laurent DEFAUT (SOM), Ludovic DEVAUX (
- ❑ Comités de quartier : CLAB (6 personnes), Le Prieuré (2 personnes), collectif Marius Lacroix Porte-Voix (4 personnes)
- ❑ Presse : INF La Rochelle (2 hommes), Sud Ouest (1 homme)
- ❑ Yélo Mobilités : Freddy SODJI (conducteur), Virginie LEMARTINEL (Offre de mobilité et Etudes), Alex MIGLIERINA (stagiaire)

COMPTE-RENDU

Suite aux discussions engagées avec les comités de quartier Prieuré / Lafond / Beauregard à l'automne 2025 pour étudier des solutions alternatives permettant une desserte aller / retour du secteur central de la rue Marius Lacroix (zone de l'Intermarché) par les lignes régulières de bus Yélo, un essai bus était organisé afin de vérifier la faisabilité des manœuvres de giration d'un bus standard sur divers itinéraires.

Remarques préliminaires

Les rues empruntées entre les rues de Beauregard et Marius Lacroix sont des voies de desserte résidentielle, actuellement en double sens avec du stationnement sur chaussée, parfois matérialisé, parfois en alternat par quinzaines. Les trottoirs de toutes ces rues ne respectent pas la norme d'accessibilité à 1,40m dans leur grande majorité. Il n'y a pas de trottoirs rue des Sports le long du bois des Protestants.

Les rues du Château et Marius Lacroix (entre la rue des Sports et la rue du Château) sont des voies de transit en double sens sans stationnement sur chaussée.

La rue du Commandant L'Herminier borde l'école primaire Simone Veil et connaît une circulation dense aux heures d'entrée / sortie de l'école. Elle est à double sens avec une courbe en S au milieu limitant la visibilité ; le stationnement est sur chaussée et les trottoirs sont plus larges que dans les rues résidentielles de Beauregard. Il y a également une bande vélo protégée par des potelets entre le rond-point avec la rue du Colonel Victor Ménard et la voie d'accès à l'école primaire.

La rue du Colonel Victor Ménard est à double sens, sans stationnement sur chaussée. Elle a une fonction plutôt de desserte résidentielle, mais peut servir de voie de transit pour l'accès des livraisons à l'Intermarché.

Compte-tenu de la configuration des rues empruntées, principalement des voies de desserte résidentielle, il a été nécessaire de neutraliser des places de stationnement à tous les carrefours, et de mobiliser la police municipale afin

de s'assurer qu'aucun véhicule n'arrive en sens inverse du bus : l'objectif était que le bus ne se retrouve pas coincé ou obligé à faire une marche arrière. **Sans ce dispositif, la progression du bus aurait été impossible.**

Par conséquent, toute modification des lignes régulières de bus Yélo pour circuler par l'une ou l'autre de ces rues devra nécessairement s'accompagner d'un nouveau plan de circulation à l'échelle du quartier pour mettre certaines rues en sens unique, et d'une suppression de places de stationnement (en particulier dans les rues où le double sens de circulation est conservé).

Analyse des itinéraires testés

De manière générale :

- toutes les girations en « tourne à droite » nécessitent que le bus se déporte en tout ou partie sur la voie venant en sens inverse pendant toute la manœuvre de giration (et cela afin d'éviter que la roue arrière droite ne monte sur le trottoir au niveau du virage), voire que son porte-à-faux avant balaye les trottoirs ;
- toutes les girations en « tourne à gauche » nécessitent que le porte-à-faux avant du bus balaye les trottoirs, voire que la roue arrière gauche empiète sur la voie venant en sens inverse.

Par conséquent, un conducteur de bus n'engagera pas de manœuvre de giration si un véhicule / vélo venant en sens inverse est déjà trop engagé dans le carrefour : le conducteur de bus attendra que le carrefour soit suffisamment dégagé. En fonction de la densité de circulation, cette contrainte peut avoir un impact sur le temps de parcours et la régularité de la ligne.

Pour information, **il est strictement interdit pour un conducteur de bus de faire une marche arrière seul** : il doit obligatoirement être guidé par un agent de maîtrise pour reculer. Si un automobiliste / cycliste s'approche dans le carrefour alors que le conducteur de bus a déjà démarré sa manœuvre de giration, ou si du stationnement sur chaussée empêche le croisement de 2 véhicules, **ce sera à l'automobiliste / cycliste de reculer ou de se rabattre entre les véhicules stationnés.**

Essai n°1 : Ligne 13 direction Place de Verdun (depuis la rue de Beauregard jusqu'à l'avenue du 11 Novembre 1918)

Itinéraire emprunté : rue de Beauregard > rue de l'Adour > rue du Moulin Rouge > rue Henri Desgranges > rue du Vélodrome > rue des Sports > rue Marius Lacroix > rue du Château > rue du Commandant L'Herminier > av. du 11 Novembre 1918



Cet itinéraire ne peut être réalisé sans suppression de stationnement ou mise en sens unique de certaines rues (cf. détail page suivante).

Manœuvres de giration très délicates :

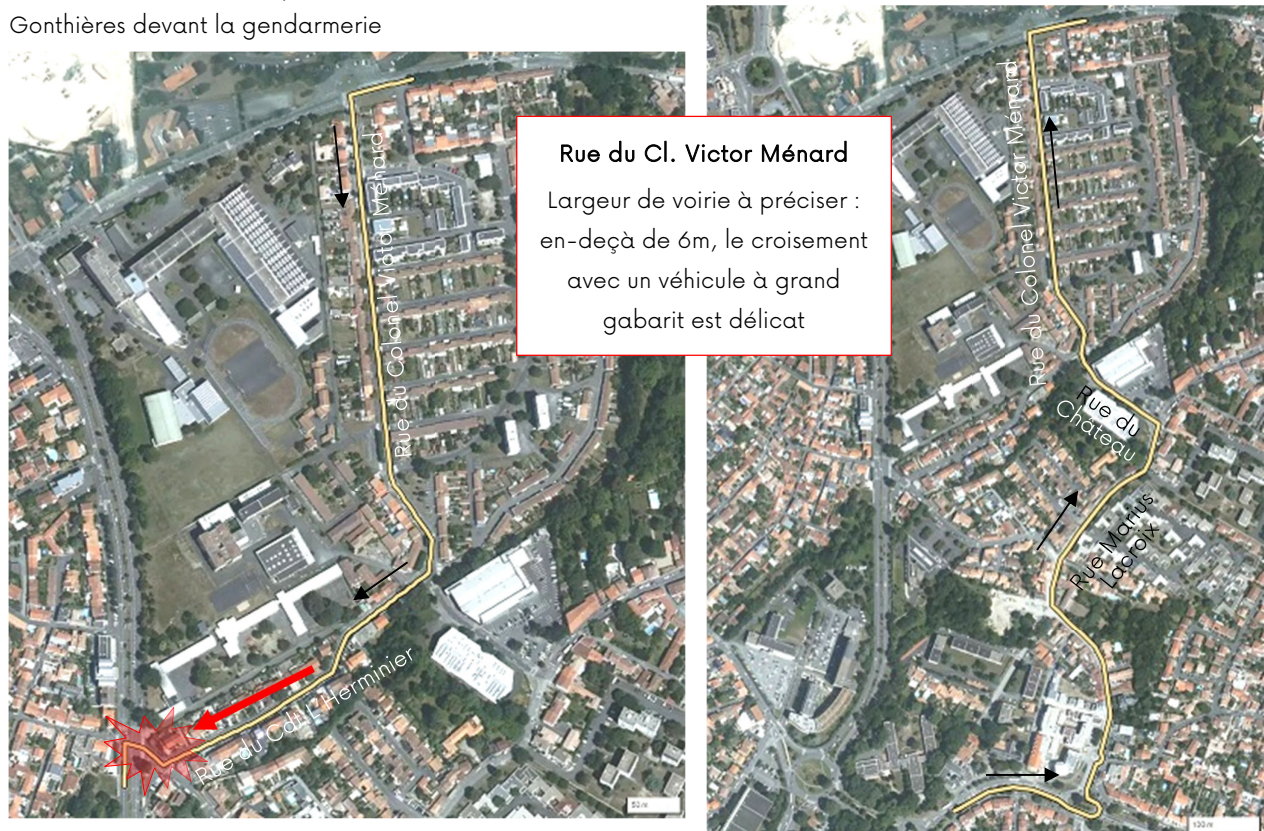
- **Tourne à droite Beauregard > Adour** : la rue de Beauregard est un axe avec une circulation relativement dense → à certaines heures, le bus pourrait rester bloqué ou bien devrait forcer le passage. Dans l'hypothèse où la partie basse de la rue de Beauregard serait mise en sens unique Nord > Sud, le flux Sud > Nord serait nettement moins important et empêcherait moins la manœuvre de tourne à droite qu'aujourd'hui.
- **Tourne à droite Desgranges > Vélodrome** : il est nécessaire de supprimer à minima les 2 premières places de stationnement en bas de la rue.
- **Tourne à gauche Château > Commandant L'Herminier** : la manœuvre est difficile si le conducteur respecte de circuler uniquement dans l'anneau du giratoire car le porte-à-faux avant frôle les arbres et les panneaux de signalisation. Etant donné que le giratoire est matérialisé uniquement avec du marquage au sol, le tourne à gauche est possible sans difficulté en coupant au milieu du rond-point (mais cela est contraire au code de la route).
- **Tourne à droite L'Herminier > Prieuré** : il est impossible de rejoindre le feu du Prieuré si des véhicules arrivent en sens inverse → la programmation du carrefour à feux du Prieuré doit être revue pour s'assurer qu'aucun véhicule n'arrive en sens inverse lorsque le vert est donné au chemin du Prieuré (donc prévoir une programmation en 3 phases au lieu de 2 aujourd'hui), ou bien mettre le chemin du Prieuré en sens unique sortant à partir de la rue du Commandant L'Herminier.

Rues où les croisements sont impossibles si le stationnement est maintenu (ces rues doivent donc être mises en sens unique, ou bien le stationnement doit être supprimé sur toute la longueur de la rue) : rue Henri Desgranges, rue du Vélodrome (au niveau de la salle France Vatré), rue des Sports, rue du Commandant L'Herminier.

Essais n°2-3 : Ligne 12 (entre la gendarmerie de Lagord et le Champs de Mars)

Essai n°2 – Itinéraire emprunté : rue des Gonthières > av. du Colonel Victor Ménard > rue du Commandant L'Herminier > av. du 11 Novembre 1918

Essai n°3 – Itinéraire emprunté : rue Marius Lacroix > rue du Château > av. du Colonel Victor Ménard > rue des Gonthières devant la gendarmerie



A l'exception des difficultés présentées dans l'essai n°1 pour la rue du Commandant L'Herminier (cf. ci-dessus), il n'y a pas de problèmes particuliers à signaler sur les 2 itinéraires réalisés pour la ligne 12.

La largeur de voirie de la rue du Colonel Victor Ménard est à préciser (elle semble inférieure à 6m, en particulier au niveau des plateaux piétonniers) : malgré l'absence de stationnement sur chaussée, les croisements avec des véhicules à grand gabarit pourraient être délicats.

Emprunter la rue du Colonel Victor Ménard pour la ligne 12 à la place de l'avenue du 11 Novembre 1918 entraînerait une dégradation des conditions de circulation des bus car ils passeraient d'un axe aménagé avec des voies bus (et d'ici janvier 2027 avec un site propre et un pôle d'échanges), à une voie de desserte locale de 5 à 6m de large (pour information, un bus fait 3,05m de large avec les rétroviseurs). Même si l'impact kilométrique est quasi nul, une augmentation du temps de parcours d'au moins 1' est à prévoir.

Essai n°4 : Ligne 13 direction Saint-Xandre (depuis la rue Marius Lacroix jusqu'à la rue de Beauregard)

Itinéraire emprunté : rue du Château > rue Marius Lacroix > rue des Sports > rue du Vélodrome > rue Henri Desgranges > rue du Moulin Rouge > rue de l'Adour > rue de Beauregard



Manœuvres de giration très délicates :

- Tourne à droite Marius Lacroix > Sports : il est impossible de balayer avec le porte-à-faux avant le talus du parc du Bois des Protestants → le 1^{er} stationnement est à neutraliser pour garantir la largeur de voirie à proximité du carrefour (si une voiture est mal garée, la partie arrière droite du bus pourrait toucher cette voiture).
- Tourne à droite Sports > Vélodrome : il est nécessaire de supprimer les 2 premières places de stationnement juste devant la salle France Vatré).

Rues où les croisements sont impossibles si le stationnement est maintenu (ces rues doivent donc être mises en sens unique, ou bien le stationnement doit être supprimé sur toute la longueur de la rue) : rue des Sports, rue du Vélodrome (au niveau de la salle France Vatré), rue Henri Desgranges.

ATTENTION : les itinéraires des essais 1 et 4 ne pourront pas être mis en œuvre simultanément (les bus ne pourront pas se croiser, même si tout le stationnement est supprimé dans les rues citées précédemment).