



Le Fébus, le « bus à haut niveau de service » de Pau (Pyrénées-Atlantiques).

JULIEN GAUBERT/
AGGLOMÉRATION PAU BÉARN PYRÉNÉES

Ces villes moyennes qui vont droit au bus

Les véhicules collectifs « à haut niveau de service » y tiennent le haut du pavé à un an des municipales de 2020

L'année qui précède les élections municipales obéit à un calendrier particulier. C'est à ce moment-là que les maires procèdent aux inaugurations des grandes infrastructures, notamment de transport, qu'ils ont portées pendant la campagne électorale précédente. Ainsi, 2019 ne fait pas exception, à ceci près que cette année, les élus vont surtout inaugurer des bus.

Mais attention, pas n'importe quel bus. Dans les villes moyennes, le « bus à haut niveau de service » – « BHNS », comme disent les spécialistes –, est devenu tendance. Le véhicule ressemble davantage à un tramway qu'à un bus urbain : forme allongée, voire amincie, roues masquées sous la carrosserie, livrée aux couleurs de la ville. En somme, c'est un bus déguisé en tram.

Les voyageurs entrent par toutes les portes, pas seulement à l'avant, l'éclairage est adouci, le chauffage ou la climatisation sont bien répartis, et une voix égrène le nom des stations. Le plancher du véhicule est au même niveau que celui du trottoir, qui est en réalité un vé-

ritable quai. Chaque station est équipée de distributeurs de tickets, de bancs, et parfois abritée des intempéries. Un panneau lumineux y indique les prochains passages des bus.

Régularité et économie

La ligne est aménagée jusque dans les moindres détails. Elle dispose le plus souvent d'une voie spécifique, à l'écart de la circulation générale, et les feux se mettent automatiquement au vert lorsque le bus approche d'un carrefour. Il arrive que la ligne traverse un rond-point en ligne droite, ce qui évite aux passagers de subir les soubresauts qu'occasionnent les virages pris à vive allure. « Le BHNS est le métro des villes moyennes, souligne Marc Perez, du cabinet de conseil en mobilité TTK, installé à Karlsruhe et à Lyon. En Europe, c'est une spécificité française. Dans les villes allemandes, l'attribution de couloirs réservés aux bus est une pratique moins courante. »

Les premiers exemplaires de ce mode de transport sont apparus dans les années 1970, sur le continent américain. Le Bus Rapid Transit (BRT) d'Ottawa, capitale du

Dans la catégorie des transports en commun en site propre (TCSP), le bus rapide nécessite moins d'investissement qu'un tramway

Canada, existe depuis 1973. Le réseau intégré de transport de Curitiba, 2 millions d'habitants, dans le sud du Brésil, fait figure de modèle. Les bus y disposent, sur chacune des 8 lignes, de voies et de stations couvertes qui s'apparentent davantage à des gares qu'à des arrêts de bus.

En France, les premiers BHNS conquièrent les grandes agglomérations avec le Trans-Val-de-Marne, mis en service en 1993, puis des lignes à Lyon, Nantes ou Rouen. Mais ce mode connaît désormais un engouement dans les agglomérations de taille moyenne. Les collectivités donnent même aux bus des noms qui font réfé-

rence à l'histoire locale, que la population mémoriserait facilement : Fébus à Pau (Pyrénées-Atlantiques), Möbius, du nom de l'auteur de bande dessinée, à Angoulême (Charente), ou Nemo à Amiens (Somme), où est mort Jules Verne.

Cet engouement s'explique. Dans la catégorie des transports en commun en site propre (TCSP), le bus rapide nécessite moins d'investissement qu'un tramway, tout en offrant des prestations comparables. Selon le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), l'infrastructure – voies et stations – coûte de 2 à 10 millions d'euros par kilomètre pour un bus, contre 13 à 22 millions pour un tramway.

Le véhicule lui-même est trois à cinq fois moins cher, même s'il transporte deux à trois fois moins de voyageurs. Ce qui demeure suffisant pour le trafic attendu dans une ville de 100 000 habitants. La régularité, le temps de conduite gagné et les moindres dépenses de carburant permettent au réseau d'économiser en moyenne 250 000 euros par an, a calculé l'Union des

transports publics (UTP). Les mécanismes de financement des transports publics, qui reposent en grande partie sur le « versement transport », un impôt payé par les employeurs et assis sur la masse salariale, avantagent le BHNS. « Lorsqu'elles prévoient un TCSP, les collectivités territoriales peuvent augmenter le taux de l'impôt », rappelle Eric Chareyron, responsable de la prospective de l'opérateur Keolis.

Enjeu environnemental

Certaines agglomérations ont opté pour une motorisation électrique, comme Amiens ou l'agglomération Bayonne-Anglet-Biarritz (Pyrénées-Atlantiques), qui doivent toutes deux mettre en service des lignes cette année. D'autres choisissent des moteurs hybrides, « qui permettent une propulsion électrique au départ des arrêts, afin de limiter la pollution en ville », précise-t-on au Groupe des transports responsables de transport (GART).

Mais dans les villes moyennes, l'enjeu environnemental ne réside pas tant dans le mode de propulsion que dans la capacité des nouveaux bus à séduire une clientèle qui se déplaçait jusque-là en voiture. A Pau, Angoulême ou Thionville (Moselle), au contraire de métropoles équipées en métros, tramways et infrastructures cyclables, la proportion des trajets effectués en voiture individuelle avoisine encore les 70 %.

Les conséquences de cette pression automobile sont multiples. Tous les matins, près de 100 000 salariés frontaliers passent d'Annemasse (Haute-Savoie) à Genève (Suisse), seuls dans leur voiture. « Ceci crée de la congestion, une perte de temps et une dégradation de la qualité de l'air », détaille Michel Boucher, vice-président (divers gauche) de l'agglomération. Les élus prônent la « mobilité multimodale », espérant faire de la voiture « l'ultime recours ». Un bus rapide et cadencé tous les quarts d'heure, baptisé « Tango », relie, depuis 2015, des quartiers excentrés de la ville à la

gare, où les salariés peuvent monter dans un train pour Genève. A la fin de l'année, des parkings de 250 places seront mis en service à chacun des terminus de cette ligne. « Depuis la création de cette ligne de bus, la fréquentation du réseau progresse de 10 % par an », assure M. Boucher.

M. Chareyron distingue plusieurs « attributs essentiels » au succès d'un BHNS. D'abord la « consistance de l'offre », qui se matérialise par une circulation « 7 jours sur 7 et de 5 heures à minuit, avec un bus toutes les dix ou quinze minutes au moins, même aux heures creuses ». Puis « le sentiment de vitesse » que doivent éprouver les voyageurs. C'est pour cette raison que les BHNS disposent de voies spécifiques, de carrefours aménagés ou de planchers bas, qui permettent de charger rapidement des passagers. Ces outils permettent aussi au bus de rouler plus vite que les voitures coincées à un feu rouge, démonstration de son attractivité.

Dans les grandes villes, le tramway s'est accompagné d'une requalification de l'espace urbain, « de façade à façade », avec trottoirs élargis, bancs, pistes cyclables, végétation... Le bus ne permet pas toujours ce réaménagement, ou alors à un coût plus élevé. Les parkings relais et la réorganisation complète du réseau de bus font en tout cas partie de la panoplie, comme à Amiens ou à Angoulême.

Le BHNS se heurte encore à un certain scepticisme. « Certains élus sont tentés d'utiliser les voies dédiées pour y tester les véhicules autonomes. Nous leur expliquons que le bus doit pouvoir passer à tout moment », observe Stéphanie Lopez, à l'UTP.

Lorsque le succès est au rendez-vous, le BHNS peut monter en gamme. « A Montpellier et à Nice, des lignes de tramway réutilisent des voies auparavant dédiées à des BHNS », constate M. Perez. Le bus déguisé en tramway qui se transforme enfin en tramway. La consécration. ■

OLIVIER RAZEMON

Pau roule à l'hydrogène en « première mondiale »

COMMENT ÇA, plusieurs villes s'intéressent au « bus à haut niveau de service » (BHNS) ? Mais non, que cela soit dit, le futur bus de Pau, alimenté à l'hydrogène, « est une première mondiale », lance François Bayrou, maire (MoDem) de la ville et président de l'agglomération, qui reçoit au siège du parti dont il est aussi le président, à Paris.

Malgré un agenda chargé, M. Bayrou est disposé à parler longuement du Fébus, nom qu'il a choisi pour la ligne qui va traverser Pau, à partir de septembre. L'appellation fait référence à Gaston III de Foix-Béarn, dit Fébus, qui domina la région au XIV^e siècle, et dont la statue trône aujourd'hui devant le château de Pau. L'élue a aussi choisi le design des rames et le revêtement des sièges, en cuir.

Mais M. Bayrou est surtout fier de la prouesse technique : « L'hydrogène, qui n'émet que de la vapeur d'eau, présente un bilan écologique exceptionnel et répond à une

question majeure de ce siècle, le stockage de l'électricité. » A l'inverse, affirme-t-il, de la propulsion électrique classique, qui nécessite des batteries « au bilan carbone catastrophique ». L'hydrogène sera même produit sur place, le long de la ligne, grâce à des panneaux solaires. La première, à laquelle s'intéressent, dit-il, « cinq ou six capitales européennes », c'est le président de la République en personne qui viendra inaugurer le Fébus, en septembre.

Réaménagement urbain

La ligne, 6 kilomètres de long, dessert, en 14 stations, les principaux attributs urbains palois, de l'hôpital à la gare, en passant par l'université, les halles récemment rénovées, et sans oublier les abords du boulevard des Pyrénées, d'où s'offre en toutes saisons une superbe vue sur le massif montagneux. Le bus circulera sur une voie réservée d'un bout à l'autre, sauf rue Gambetta, en plein

centre-ville, où la municipalité ne s'est pas résolue à interdire l'accès aux voitures.

L'infrastructure s'accompagne d'un réaménagement urbain, et notamment de la création d'un parc entre les deux voies du bus, au nord du centre-ville. La municipalité en profite aussi pour vanter sa politique cyclable – on pourra d'ailleurs circuler à vélo sur la voie du Fébus, comme dans la plupart des villes qui se dotent d'un BHNS.

Le financement du projet, 74,5 millions d'euros au total, repose principalement sur une augmentation du « versement transport » permise pour les projets de ce type. Les objectifs en matière de « part modale » – proportion des trajets effectués selon les différents modes – ont récemment été revus. D'ici à 2030, affirme-t-on dans les services de l'agglomération, seuls 50 % des déplacements des Palois se feront en voiture, contre 70 % aujourd'hui. ■

O. R.