

TRANSPORTS PUBLICS

Des bus et des cars sur voie rapide

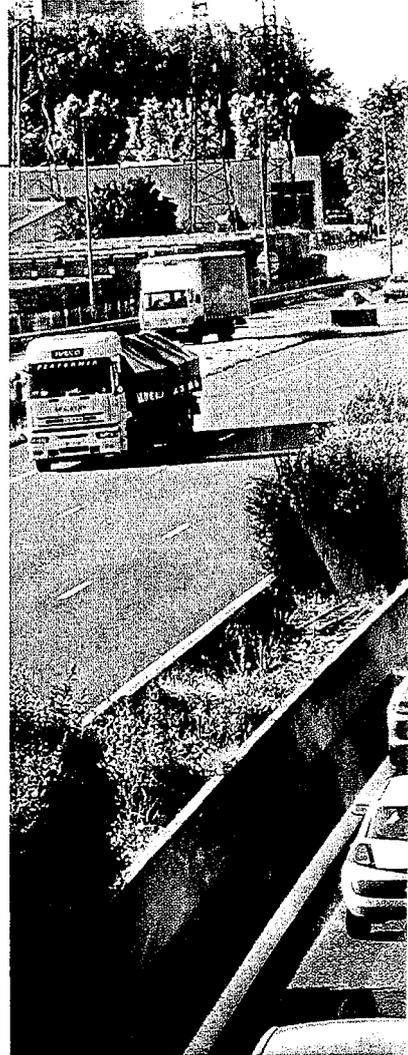
L'heure de la complémentarité des modes de transport, des collectivités locales tentent d'optimiser l'exploitation des bus et des cars, afin que ceux-ci jouent pleinement leur rôle.

Le tramway influence le bus. Son efficacité – circulation fluide et régulière – est contagieuse. Ainsi, le Certu développe le concept «Faire un bus comme le tramway», baptisé «bus à haut niveau de service» ou BHNS. L'un des maillons consiste à faire transiter les véhicules – bus ou autocars – sur des autoroutes ou des voies rapides (1). Néanmoins, cette solution comporte un risque:

le blocage dans les embouteillages et son corollaire, le non-respect des horaires et des temps de parcours. Or, «il est important que les usagers connaissent à l'avance la durée de leur trajet et qu'ils sachent comment ils atteindront leur destination, grâce au mode de transport le plus approprié», souligne Yves Krattinger, président de la commission «aménagement du territoire, infrastructures et transports» de l'Assemblée des départements de France.

L'exemple madrilène. Bus et cars présentent, sans aucun doute, des atouts. Les projets de lignes se concrétisent plus rapidement et les avantages sur la voiture sont importants: les véhicules transportent davantage de passagers et sont plus sûrs. «Sur 640 décès d'enfants survenus lors des trajets vers l'école, 5 seulement sont liés au transport par bus ou car, dont 4 hors du véhicule, au point d'arrêt», indique Daniel Parsy, président de la région Nord-Pas-de-Calais au sein de la Fédération nationale des transports de voyageurs (2).

Des expérimentations en France et à l'étranger montrent qu'il existe des solutions pour empêcher que les transports en commun soient bloqués dans les embouteillages (3). La capitale espagnole, Madrid, s'y est attelée en 1986. Elle se prépare aujourd'hui à généraliser son système actuellement limité à une autoroute. «Les bus et les véhicules à haute occupation (VAO, à partir



CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ISÈRE

de trois personnes) captent 60% des voyageurs qui entrent dans la capitale par le corridor de l'A6, explique Carlos Cristobal Pinto, directeur des études et de la planification du Consorcio regional de transportes de Madrid (179 municipalités, 6 millions d'habitants). Les bus, les VAO et les motos roulent sur deux voies au milieu de l'autoroute. Celles-ci leur sont réservées sur 12 km, le matin pour entrer dans l'agglomération, et le soir, pour en sortir. A l'approche de la ville, motos et VAO sortent au fur et à mesure. Le bus reste seul et se dirige vers les pôles d'échange avec les autres transports en commun.» Néanmoins, la réintégration des cars et des bus dans le trafic général pose souvent problème. «En 2000, sur 1 100 m de la RD 1004, entre Strasbourg et Wasselonne, nous avons réservé une voie sur trois au car. Nous avons constaté qu'un embouteillage se formait au moment du retour à deux voies, à l'entrée de Furdenheim, relate Franck Siegrist,

TÉMOIGNAGE Christian Schoettl, président de la CC du pays de Limours (1)

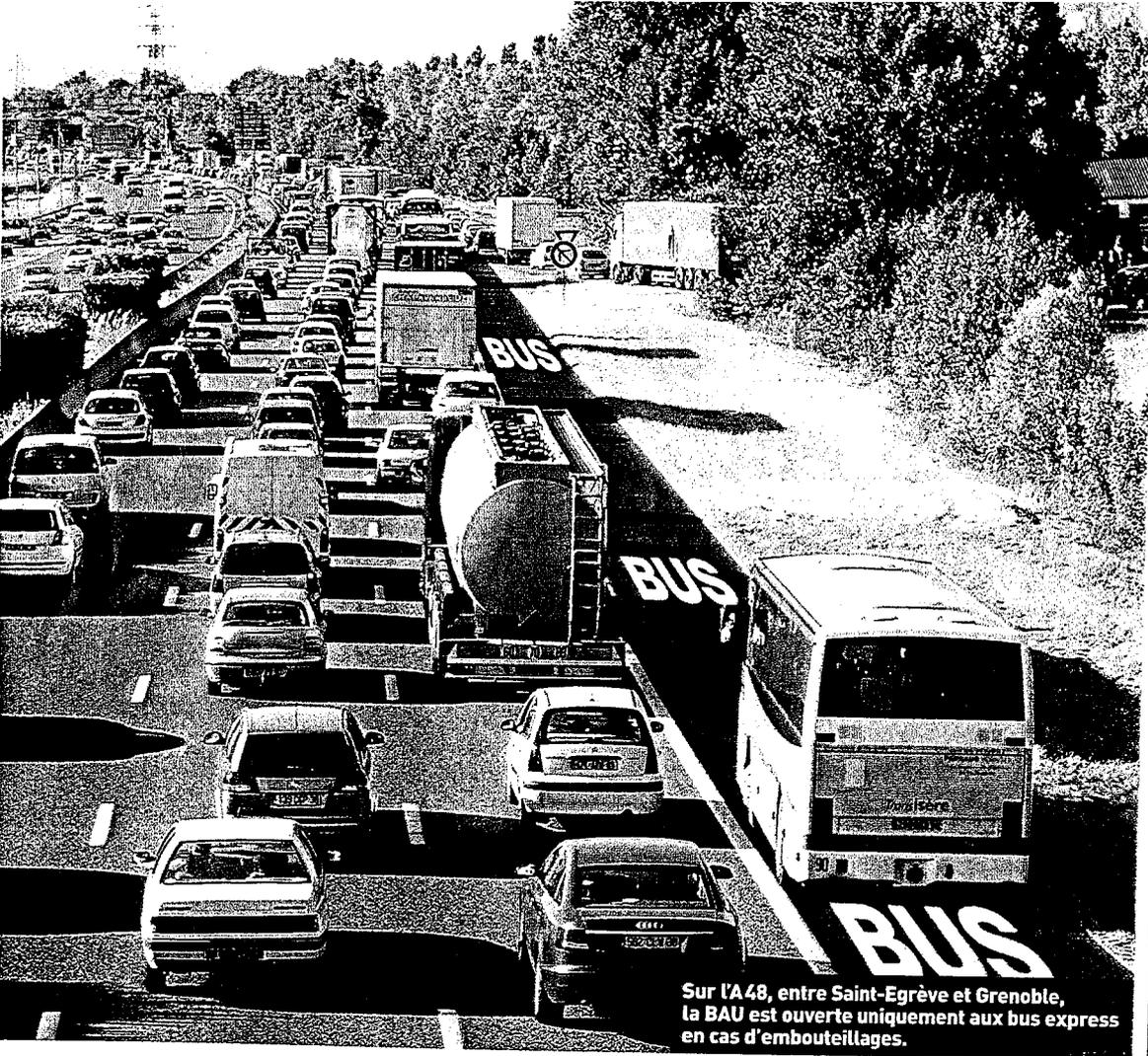
« Nous avons créé un arrêt le cars sur l'autoroute »



«Notre territoire était traversé par l'autoroute A10 sans que nous en profitions. Depuis mai 2006, soit quinze ans après la naissance du projet, nous avons un arrêt de cars sur l'A10, avec une gare autoroutière à Briis-sous-Forges. Le car venant de l'autoroute emprunte une voie latérale pour se diriger vers le quai sur lequel les voyageurs attendent dans un abri aux portes fermées jusqu'à l'arrivée du véhicule. Ils rejoignent la gare

autoroutière en bus, en voiture ou en deux-roues et disposent d'un parking gratuit de 320 places. Sur ce trajet, le car fait gagner trente à quarante-cinq minutes par rapport à la voiture. En semaine, 600 personnes par jour utilisent cet arrêt. Un an après l'ouverture, aucun accident de véhicule n'est à déplorer. Les services de l'Etat suivent cette implantation et Cofiroute joue le jeu. Le coût s'élève à 6,24 millions d'euros (2).»

Communauté de communes du pays de Limours (14 communes, 24 200 hab., Essonne). Répartition: conseil général, 40%; région, 29%; Syndicat des transports d'Ile-de-France, 22%; Communauté de communes, 9% (le fonctionnement reste à sa charge).



Sur l'A48, entre Saint-Egrève et Grenoble, la BAU est ouverte uniquement aux bus express en cas d'embouteillages.

lions par km de voie nouvelle, ou 30-40 millions par km de rail», estime-t-on au conseil général. D'une manière générale, il n'est pas envisageable de réquisitionner en permanence la BAU. « C'est une voie de secours. Elle sert aux manœuvres d'urgence, à l'entretien, et dégage la visibilité dans les courbes », rappelle Christine Deffayet, chef du groupe conception et gestion de la voirie au Certu.

Juste équilibre. Les cars réguliers concurrencent le train si l'on n'y prend garde. « Il existe un créneau pour chacun, affirme Jean Sivardière, président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT). Le train transporte un plus grand nombre de voyageurs sur de plus longues distances et pollue moins. S'il ne dessert pas un secteur, le car a sa place. Dans le cas contraire, le car peut rabattre les voyageurs. Enfin, lorsque leurs lignes sont parallèles, le car peut s'arrêter plus souvent. Toutefois, comment se fait-il que la desserte du train Aix-en-Provence-Marseille n'ait pas été améliorée et que les cars s'y soient implantés avec une navette toutes les cinq minutes en heures de pointe ? » La même question se pose dans l'agglomération de Grenoble et dans l'ouest de la région parisienne. **Monique Trancart**

- (1) Journée d'études de l'Association mondiale de la route, le 28 juin, à Charenton (Val-de-Marne).
- (2) Moyenne 1996-2001 : 285 décès d'enfants sur le trajet de l'école ont eu lieu en voiture, 256 en deux-roues et 93 concernaient des piétons (source : Conseil national des transports).
- (3) Plusieurs agglomérations s'intéressent au BHNS. Citons Nantes, Lyon, Evry, Rouen, Clermont-Ferrand, Montbéliard, Lorient, Toulouse, Annecy, etc.

CONTACTS

- Certu, tél. : 04.72.74.58.00.
- Conseil général de l'Isère, tél. : 04.76.00.38.38.
- Conseil général du Bas-Rhin, tél. : 03.88.76.67.67.
- Communauté de communes du Pays de Limours, tél. : 01.64.90.79.00.
- Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV), tél. : 01.40.82.62.72.
- Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT), tél. : 01.43.35.02.83.

La BAU au cœur du rapport « Pollet »

L'expérimentation menée à Grenoble (Isère) a incité les services de l'Etat à commander un rapport sur l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) par les transports en commun (*). L'usage de la BAU en voie réservée aux cars est envisagé sur les lignes régulières en cas d'embouteillages. En outre, les chauffeurs doivent être formés. Le rapport « Pollet » énonce plusieurs recommandations : améliorer la fluidité du trafic général, traiter les entrées-sorties, aménager la bande d'arrêt d'urgence en voie réservée et, si nécessaire, créer un site propre. Le document offre un cadre de réflexion qui peut servir de base de discussion entre l'Etat - gestionnaire des voies rapides - et les collectivités à qui reviendrait la charge des aménagements locaux.

(*) « Analyse des possibilités des conditions d'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence sur voies rapides aux fins de circulation des autocars », André Pollet, ingénieur principal des Ponts et chaussées, mars 2005.

horaires», précise Olivier Antelme, chef de projet à la direction des transports du conseil général de l'Isère. Quand la circulation atteint 50 km/h ou plus, la BAU est fermée aux bus. Entre 30 et 49 km/h, ces derniers investissent la BAU et sont limités à 50 km/h. Si la vitesse est inférieure à 30 km/h, ils sont limités à

30 km/h. Enfin, en cas d'incident, la bande leur est interdite. Un accotement réduit a été reconstitué en bordure de la BAU baptisée « voie spécialisée partagée ». Des refuges accueillent les véhicules en panne. Le tout est surveillé à distance. « Cela coûte 1,5 million d'euros par km, contre 5 à 6 mil-

chef du service déplacements, transports et grands travaux au conseil général du Bas-Rhin. En 2006, nous avons donc créé, en amont, des carrefours à feux. Ce tronçon, actuellement de 2 km, préfigure l'implantation du transport en site propre ouest (TSPO) sur 30 km, prévu vers 2013.»

Sortir des embouteillages. Grenoble (Isère) a eu l'idée de faire passer un bus express sur la bande d'arrêt d'urgence (BAU) en cas d'embouteillages. Cette expérimentation, qui a démarré en 2004 sur 500 m, a été encadrée par le ministère de l'Équipement et le Conseil général des ponts et chaussées (lire l'encadré ci-contre). Depuis septembre, l'expérience porte sur 4 km de l'A48, avec l'autorisation exceptionnelle du ministère de l'Écologie. La ville a retenu cette solution car elle ne peut plus accueillir de voitures, ni attendre la mise en place d'un train express régional. « Nous visons la régularité du trafic et le respect des