

Premières recettes du bus facile en ville

Urbain Simplifier l'usage du bus, tout un programme ! Quelques clés se sont dégagées lors d'une rencontre européenne à Nantes.

Hubert Heulot

« Pour bouger dans une ville, on saute dans le métro. Le bus, on hésite un peu plus. Passera-t-il ? Où sont les horaires ? Vais-je attendre ? Pourtant, le bus en Europe c'est 70 % des passagers des transports publics, et bien des villes ne possèdent ni métro ni tramway. Ce que nous cherchons à faire aujourd'hui, c'est simplifier l'usage de ce bus. » Le 24 février, Damien Garrigue, responsable des projets de bus à Nantes Métropole, accueille le groupe Transport collectif de passagers du programme européen Civitas.

Beaucoup de villes italiennes sont là : Parme, Trévise, Reggio Emilia, Prato et Burgas, une ville bulgare, la quatrième du pays. À ce groupe participent aussi Tallin et Malaga, et Istanbul y est associée. Il y a longtemps que Civitas, programme de recherches appliquées, s'intéresse au bus : bus à haut niveau de service (BHNS), bus du futur, etc.

Cette fois, le thème de la journée d'études est : « Repenser l'architecture de son réseau de bus et son fonctionnement ». Toutes les villes présentes misent sur le bus. Pour le doper, ou, comme Luigi Acquaviva de San Giuseppe Vesuviano près de Naples, pour lancer véri-



tablement le transport public. Nantes et Barcelone servent d'exemples. « Le point commun aux deux villes, c'est de vouloir faire en sorte que chez elles on ne raisonne plus ligne par ligne, mais que l'on saute dans le bus comme on rejoint la station de métro, sûr, tout simplement, d'atteindre sa destination dans un laps de temps raisonnable », explique Cosimo Cheffi, le coordinateur du groupe.

Des trouvailles

À Nantes (600 000 habitants), la transformation a pris le nom de Chronobus : sept lignes renforcées pour servir d'armature au réseau de transport public, comme le tramway. Des lignes à hautes fré-

quences (toutes les 5 minutes aux heures de pointe), circulant presque toute la journée (de 5 heures à 24 heures), rapides (vitesse commerciale moyenne de 19 km/h), sans être isolées de la circulation automobile. L'objectif, c'est surtout la fiabilité. Ces lignes atteignent 90 % de ponctualité. Elles ont augmenté leur fréquentation de 60 %. Pour ces sept lignes, sur une longueur de 70 km, Nantes a dépensé seulement 70 M€. « En 2009, le tramway étant devenu trop cher, il a été décidé de concentrer les moyens sur le bus, en les faisant passer dans les zones denses (1 million de km supprimés, 2,5 millions créés), puis en lui donnant la priorité sur la voiture, les piétons et le vélo, et en

traitant chacun des points noirs freinant sa progression », résume Damien Garrigue.

L'essentiel du travail a consisté à réaménager la voirie : ici en supprimant des places de stationnements, là en reportant une voie cyclable sur le trottoir. « Ce pragmatisme intéresse beaucoup », raconte Damien Garrigue. Trouver des solutions efficaces, tout le long de chaque ligne, sans dépenser beaucoup. Des trouvailles techniques ont surgi : la station-verrou – de circulation automobile – qui dégage la voie devant le bus ; le petit rond-point au lieu du carrefour à feux ; l'interruption, tout bonnement, par onde radio de tous les autres trafics à l'approche du bus, sans

autre forme de système d'information central ; le couloir réservé, mais à double sens, emprunté à vue par le conducteur. Des trucs tirés de l'expérience locale et d'autres observations en Europe.

Barcelone : 400 stations créées ou rénovées

À Barcelone (5 millions d'habitants), la démarche est d'une tout autre ampleur. Le maître-mot est connectivité de quartier à quartier. Pour cela, le réseau de bus utilise les avenues parallèles de la ville. Dans l'une, les bus circulent dans un sens, dans la suivante, c'est dans l'autre, et ainsi de suite sur les axes est-ouest et nord-sud. Traversant cet espace quadrillé, des lignes en diagonales rejoignent de grandes stations, quartier par quartier, pour tomber au plus près du point d'arrivée. Barcelone dope progressivement certaines de lignes à coûts constants. Treize lignes à haut niveau de service sur les 28 existantes ont été accélérées, rallongées ou raccourcies – au final 20 % de km en plus – selon la population desservie. Les bus circulent de 7 heures à 21 heures, 400 stations ont été créées ou reconfigurées pour desservir à la fois les lignes verticales, les horizontales et celles en biais sur la carte du réseau. Elles ont la même signalétique que le métro, guidant les voyageurs d'une ligne



"Faire du bus un métro de surface"

Josep Mension,
directeur adjoint des Transports
métropolitains de Barcelone.

à l'autre par des flèches au sol. Avec une moyenne de 220 000 voyages par jour, le bus représente maintenant 35 % de la fréquentation du réseau, métro compris.

Les lignes de bus modernes vont droit

Pour Luigi Acquaviva de San Giuseppe Vesuviano (28 000 habitants), Barcelone et Nantes donnent l'exemple de bus très efficaces immédiatement. Zoya Stoyanova, de Burgas (200 000 habitants), retient des idées pour ses propres projets : grande priorité donnée aux bus, aux carrefours ou par des voies réservées, et importance de l'information en temps réel pour les passagers. Mais la quatrième ville de Bulgarie souligne à quel point il faut tout intégrer : voirie, service, communication. « *Le transport public a besoin de clarté, pas seulement de technologie* », redécouvre Alessandro Meggiato, de Reggio Emilia (170 000 habitants) en Italie. Et Cosimo Chiffi, animateur du programme Civitas, d'ajouter : « y



compris dans le dessin des lignes : les lignes de bus modernes vont droit ». Il relève aussi le besoin d'y impliquer les habitants. C'est ce que comprend bien Gabriele Folli, maire adjoint de Parme. Chez lui les rues sont très étroites. Sa ville est une grande spécialiste des services à la demande (Pronto Bus). Donner une nouvelle ampleur au bus demande un "portage" solide des élus. ■

Damien Garrigue (Nantes Métropole) explique le Chronobus nantais. Il est entouré de Luigi Acquaviva de San Giuseppe Vesuviano, Cosimo Chiffi (Civitas), Alessandro Meggiato de Reggio Emilia et Gabriele Folli, maire-adjoint de Parme.

Votre communication clés en main de la conception à la réalisation



03/115 - PAG0036



Tél. 02 40 16 94 94 - www.graphibus.fr

Créer pour durer

GRAPHIBUS