

Le BHNS

Bus à haut niveau de service

Le bus, symbole de la ville et emblème du transport public

Dans les années 90, pour améliorer les performances et l'image du bus, notamment face à la montée en puissance des projets de tramway, un important travail de diversification de l'offre et de hiérarchisation des services a été accompli dans de nombreux réseaux.

Ont été mises en place des lignes armatures associées à des lignes secondaires, des navettes de centre ville, des lignes express pour les liaisons "périphérie / centre ville"... avec dans certains cas, l'utilisation de couloirs de bus réservés ou de plate-formes en site propre.

En Amérique latine, les lignes "hyper-capacitives" dans des villes comme Curitiba ou Bogotá ou, en Amérique du Nord, celles de "Bus Rapid Transit" (BRT) ouvrent de nouvelles perspectives.

En Europe, les opérateurs de transport public portent un grand intérêt à ces lignes de bus d'un genre nouveau. Des réalisations existent dans plusieurs agglomérations françaises : Rouen, Grenoble, Lyon... et des projets sont en cours : Nantes, Lorient, Nîmes...

Travaux et diffusion des résultats

Ouvert en 2004, le dossier BHNS a connu une nette avancée.

- En 2004-2005, un groupe de travail réunissant les principaux acteurs du transport public : DGMT (ex-DTT), Certu, Gart, Inrets, UTP, et associant des autorités organisatrices et des opérateurs locaux, a élaboré un concept de Bus à Haut Niveau de Service.

Ce travail a conduit à la publication d'un "*Guide de recommandations à destination des décideurs et des concepteurs de projets*", édité par le Certu en octobre 2005.

- En octobre 2005, aux XX^e Rencontres du Transport Public de Toulouse, s'est tenu un "Café de l'Innovation" sur ce thème.

- En novembre 2005, l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) a invité une délégation française réunissant opérateurs, autorités organisatrices et représentants des pouvoirs publics, à une journée sur le BRT/ Bus Rapid Transit, avec la présentation d'expériences canadiennes, américaines et françaises. Cette journée s'est prolongée par un voyage d'études : B-Line à Vancouver, Transitway à Ottawa, Gatineau et Montréal.

- Les 27/28 mars 2006, un colloque sur "*Le Bus à Haut Niveau de Service, une nouvelle dynamique pour la mobilité*" s'est tenu à Evry, organisé par le groupe de travail DGMT, Certu, Gart, Inrets, UTP.

L'enquête de l'UTP auprès de ses adhérents.

Le document "*Les lignes structurantes ou à haut niveau de service*" présente la synthèse des résultats de l'enquête, à fin 2004. Il dresse un état des pratiques et projets en matière de lignes d'autobus structurantes dans les réseaux adhérents, un état des lieux qualitatif et quantitatif des services proposés.

L'enquête révèle un potentiel de développement important : 41 lignes de bus structurantes ou assimilées sont recensées dans 22 agglomérations. Elles proposent des services qui peuvent évoluer vers des lignes "à haut niveau de service". La longueur de ces lignes varie de 3,7 à plus de 21 kms (pour une longueur totale de 445 kms).

A la même date, on dénombre 47 projets de lignes ou d'extensions de lignes en "site propre" dans 28 agglomérations pour une longueur totale de 407 kms.

Dans les deux cas, les réseaux concernés se situent principalement dans des agglomérations de taille importante (plus de 100 000 habitants). De cette enquête, il ressort que les réseaux de transport public sont confrontés à des réalités très différentes qui influent sur l'offre de transport (nombre d'habitants desservis, densité

de population, géographie, organisation spatiale et institutionnelle...). Ainsi, les caractéristiques des infrastructures utilisées (longueur et proportion de ligne en site propre, priorité aux feux...) et les niveaux de services déployés (vitesse, fréquence, amplitude...) pour les lignes de bus de ce type, varient d'un cas à l'autre. C'est pourquoi, il convient de laisser la place à des déclinaisons locales qui seront plus à mêmes de prendre en compte les réalités et les contraintes du terrain.

(Document téléchargeable sur www.utp.fr).

Le concept français de "BHNS"

Il s'inspire du BRT nord-américain tout en tenant compte des spécificités des agglomérations françaises. Dès le départ, il aborde et définit l'ensemble des éléments qui concourent à un système de transport. Cette approche dépasse les clivages classiques relatifs à l'infrastructure et au matériel roulant, pour aborder aussi bien le confort et l'accessibilité, la signalisation et les systèmes d'information, les questions d'exploitation, les services à développer pour la clientèle... Sont ainsi posés les fondamentaux qui conditionnent la qualité et le niveau de service à offrir aux clients du transport public.

Ce concept permet également d'aborder un certain nombre de questions sur la place du transport public dans la ville. Un projet de BHNS oblige à une réflexion partagée des différentes collectivités (AOTU/Autorités organisatrices de transports urbains et communes compétentes pour la voirie et dotées des pouvoirs de police), sur la place du transport dans la ville, sur le partage de la voirie et les éventuelles contraintes à la circulation des automobiles.

Il nécessite des engagements concrets des élus responsables de la voirie et des transports en matière de priorité aux feux, de mise en place de sites propres, d'aménagement de carrefours.

Le BHNS, comme le tramway, permet de renouveler l'image du transport public tout en contribuant à un réaménagement des espaces urbains.

**information : www.utp.fr
contact : cer@utp.fr**