

L'autobus « entre en système » : voilà ce que la floraison de termes (BRT, BHNS, Lianes, etc.) indique, par-delà sa fonction commerciale. La question est-elle encore (et toujours) d'affronter l'autobus guidé au tramway (TVR contre tram), voire le trolleybus au tramway, mais aussi le tramway au métro automatique léger (tram contre VAL). Et, d'une façon plus générale, une technique contre une autre, c'est-à-dire une culture technique contre une autre, le fer contre le pneu par exemple, le conducteur contre le logiciel, voire un industriel contre un autre ? Toutes ces questions qui ont abondamment alimenté la littérature spécialisée (et continuent parfois de le faire) paraissent d'une certaine façon dépassées. Dépassées non en raison de leur manque d'intérêt, mais parce qu'elles sont littéralement « décollées » des défis majeurs lancés aux gouvernances urbaines par les enjeux environnementaux et socio-économiques des années à venir.

BRT (pour : *bus rapid transit*), BHNS (pour : bus à haut niveau de service), et plusieurs autres noms encore, plus locaux (comme Lianes pour « lignes à niveau de service élevé » à Dijon, *Trunk Network* à Stockholm, ou encore *Key Route Bus System* à Nagoya) pour désigner un véhicule ou un aménagement, mais surtout pour nommer un système. Quand l'innovation terminologique est de la partie, c'est aussi bien pour des raisons qui tiennent au marketing – il faut lancer une marque, c'est-à-dire lui donner une identité, la faire reconnaître et favoriser son appropriation – que pour nommer un concept. Il y a bien longtemps que métro et tramway ne désignent plus seulement un matériel roulant mais aussi un système de transport. En revanche, l'autobus des villes (et son cousin des campagnes, l'autocar) ne désignent généralement que des véhicules, autonomes par rapport à tout système de transport spécifique. C'est bien l'atout reconnu à l'autobus par rapport au tramway sur les voiries urbaines au milieu du XX^e siècle.

Aujourd'hui, nous sommes parvenus au moment où les choses vont probablement changer, où la deuxième vie de l'autobus va commencer. Par-delà les légitimes questions relatives à la capacité des systèmes de transport, qui dépend des contextes démographiques et géographiques locaux, tout le problème revient finalement à se demander si les transports collectifs urbains ne peuvent vraiment rendre les services que l'on attend d'eux qu'à la condition de coûter cher et de représenter le meilleur de ce que l'on peut imaginer en matière de technologie et d'aménagement. Auquel cas, d'un côté, les énormes besoins des villes des pays en développement demeureront en dehors du champ d'intervention dès lors que le métro et le RER sont inenvisageables pour des raisons budgétaires. D'un autre côté, dans les pays développés, les transports collectifs demeureront en marge des politiques de déplacement, faute de pouvoir prétendre à l'efficacité en dehors des seules très grandes villes.

En d'autres termes, le temps paraît venu de donner à l'autobus toutes les chances qui furent réunies autour du « tramway moderne ». Cela implique certes de le penser comme un système et non plus seulement comme un véhicule, on l'a déjà dit, mais comme un système dont le caractère innovant ne relève pas d'abord de la technologie du transport, mais d'une ingénierie inventive à base de procédés presque tous déjà connus, organisés autour d'un aménagement de l'espace public. Débarrassé du préalable technique du guidage, qui a brouillé la démarche d'innovation dans laquelle il a été impliqué, le système-autobus tel qu'il est susceptible de se développer dans le contexte européen n'est pas un tramway en moins cher, c'est-à-dire un « tramway au rabais » comme on n'aura pas manqué de le dire (parfois injustement). Il n'est pas non plus un « tramway-danseuse » selon une autre approche (parfois injuste aussi), mais bien un *autobus-plus*.

Dans cette recherche du « plus-que-parfait » de l'autobus, quelques collectivités disposent d'une avance d'expérience, quelquefois ancienne, qui ne doit pas être ignorée au motif que le concept émerge aujourd'hui en beauté dans le vocabulaire des professions du transport collectif. Certains tronçons de lignes de tramway ont été réalisés sur des sites propres pour autobus, conçus certes pour accueillir ultérieurement le tramway, mais dotés du même coup des meilleures conditions d'exploitation pour l'autobus lui-même (on peut penser à Montpellier). Ailleurs, dans une relative discrétion, des réseaux ont confié une grande part de la croissance de leur efficacité au site propre et à la haute fréquence (on pense à Dijon, à Rouen ou, moins connue encore, à Annecy). On dispose également en France d'un exemple majeur d'urbanisation organisée en cohérence avec un important site propre pour autobus (ville nouvelle d'Évry), équivalent des réalisations admirées des Pays-Bas (ville nouvelle d'Almere) ou du Brésil (Curitiba).

L'autobus, du véhicule au système

Revue trimestrielle d'information et de documentation publiée par le
**Groupe pour l'Étude des
Transports Urbains Modernes (GÉTUM)**

Tarifs:	France (TVA incluse)	Étranger
Prix du numéro:	12 €	13 €
Abonnement annuel:		
- tarif normal	44 €	52 €
- tarif "particuliers" (*)	32 €	37 €

(*) tarif spécial réservé
aux abonnés réglant leur
abonnement à titre personnel et le
recevant à leur domicile; il exclut
l'établissement d'une facture.
Règlement par chèque à l'ordre du
GÉTUM CCP 7993-26 N Paris.
Dépôt légal: à la date de parution.
Commission paritaire n°52 763
Imprimerie Val de Loire Impressions
13 bis Avenue Buffon
45071 Orléans cedex 02

Comité de rédaction

Francis BEAUCIRE
Jean-Marie BEAUVAIS
Pierre-Henri ÉMANGARD
Vincent KAUFMANN
Philippe MENERAULT
Alain MORCHEOINE
Marie-Stéphanie NOCQUET
Michel QUIDORT
Alain RICHNER
Jean-François TROIN
Philippe VENTEJOL
Michel VRAC
Pierre ZEMBRI

Illustration du titre des articles

Christian NOGUIER

Directeur de la publication

Francis BEAUCIRE

Rédaction, administration, publicité

5, rue Danès de Montardat
78100 Saint-Germain en Laye

Ventes - Abonnement

Université de Cergy-Pontoise - MRTE
Pierre Zembri - 33 Bd du Port
95011 Cergy-Pontoise cedex

Maquette

COEPT - METROPOLIS

Site internet

<http://olegk.free.fr>

Groupe pour l'Étude des Transports Urbains Modernes (GÉTUM).

« Étude des questions concernant les
transports urbains dans le but d'en
favoriser la modernisation et le
développement » (extrait des statuts).
Association déclarée
(J.O. du 25.5.1967).

Fondateur

Sylvain ZALKIND

Président d'honneur

Maurice PLANTIER

Siège social

173, rue Armand Silvestre
92400 Courbevoie

Président

Francis BEAUCIRE

Vice-Présidents

Jean-Marie BEAUVAIS
Michel QUIDORT

Secrétaire général

Alain RICHNER

Trésorier

Pierre ZEMBRI

Pour tous renseignements concernant
l'adhésion au GÉTUM, écrire à la
rédaction.

1 Éditorial de la rédaction L'autobus, du véhicule au système

Dossier



Couverture
Sur le site propre d'Évry
(Île-de-France, 2006).

Photo Francis Beaucire

Responsable du thème
de ce numéro:
Francis Beaucire

Nouvelles modalités de datation des numéros de la revue

À compter de la
présente livraison, les
numéros de *Transports
Urbains* seront datés du
mois de leur parution
effective au lieu d'être
rattachés à un trimestre
qui était parfois très
antérieur. Cette mesure,
qui vise à ne pas
perturber l'audience et
la diffusion de la revue
via les revues de presse,
ne change en rien
les modalités d'abonnement
(par quatre numéros)
ni les échéances des
abonnements en cours
(109, 113, 117). En
revanche, la référence
à l'année civile disparaît
pour les nouveaux
abonnements.

La reproduction d'extraits des articles
de *Transports Urbains* et de ses illustrations
est autorisée sous réserve de
faire mention de l'origine (nom de
l'auteur, titre de la revue) et d'adresser
un justificatif à la Rédaction (leur
utilisation à des fins commerciales est
cependant interdite).

BRT - BHNS une nouvelle vie pour l'autobus

3 Bogota, une ville métamorphosée par TransMilenio Julien Juge

7 Essor et potentialités des BRT - BHNS Alain Wartel

10 Le cas pionnier d'Évry : un site propre pour autobus dans une ville nouvelle Dorothee Belle

14 BHNS : une déclinaison française à géométrie variable Francis Beaucire

15 Le Metrobus de Mexico Sandrine Andrei

17 Lu/à découper, à classer. 1987 : un « axe prioritaire » pour autobus à Montpellier, anticipation du tramway... mais aussi du BHNS Francis Beaucire

18 Humeur (songeuse). L'autobus a cent ans cette année. Dans Paris, le Brillé-Schneider circule à partir de 1906. Francis Beaucire

19 La concertation productive : un autre regard sur la démocratie participative à travers les PDU Nicolas Louvet

23 Bibliographie - Bonnes feuilles - Note de lecture Francis Beaucire

30 Les chiffres du ... transport public en 2005 Francis Beaucire

32 Variations sur l'autobus en site propre Francis Beaucire