

Pour ne pas faire du BHNS un tramway au rabais

VALÉRIE DIAZ | FRANÇOIS PÉRON

Ou de l'importance d'appliquer la « qualité tramway » aux espaces publics reconfigurés par les projets de bus à haut niveau de service (BHNS).

Le tramway à la française, ou la métamorphose des espaces publics

D'élégants pavés, des rails finement insérés dans le sol, de l'herbe verte, un mobilier de qualité... autant de marqueurs de la requalification complète des espaces publics auxquels le tramway est associé en France et singulièrement à Bordeaux. Faire des aménagements urbains de qualité autour des transports publics, tel

a été en effet l'objectif assigné aux projets de tramway des années 1990 et 2000, lequel a conduit à développer une *French touch*, une véritable école du tramway à la française, largement exportée à l'étranger. Pourtant, on pourrait critiquer ce qui apparaît d'abord comme une coûteuse approche esthétique plutôt qu'une recherche d'efficacité du transport public. Car au-delà de la mise en service d'un nouveau système de transport, ces projets ont été le moteur d'un spectaculaire renouvellement des centres-villes des grandes agglomérations françaises. Ils ont permis d'engager la requalification intégrale de l'espace public

de façade à façade, en redéfinissant totalement le partage entre les modes de transport. Les quais de Bordeaux en constituent l'un des exemples les plus éloquents, mais citons également d'autres réussites comme le cours des 50 Otages à Nantes, la place Masséna à Nice ou Jaffa Street à Jérusalem. Ainsi ont émergé des projets qui ont à la fois totalement revisité l'image des transports collectifs et celle des villes qui les ont développés.

Comment faire de la qualité sous contrainte financière ?

Après deux décennies de projets de transports axés sur le tramway, Bordeaux Métropole se tourne, à l'instar d'autres agglomérations françaises, vers le bus à haut niveau de service¹ (BHNS). Il s'agit aujourd'hui de compléter le réseau de transport en commun, basé sur le tramway, sur des axes où le potentiel de voyageurs est moins important et avec des budgets plus serrés qu'auparavant.

Dans ce contexte, ce choix comporte de nombreux avantages. En premier lieu, ses performances qui peuvent s'apparenter à celles des systèmes de transport lourds : priorité aux carrefours, véhicules design et de qualité, information complète et en temps réel à l'usager, confort des arrêts...

1 | Cette qualification, qui varie selon les agglomérations, repose généralement sur quelques critères simples : un site propre sur la majorité de l'itinéraire avec priorité aux carrefours, une fréquence élevée et une amplitude horaire large, des stations à l'équipement proche de celui d'un tramway (information en temps réel, distributeur de titres), parfois un matériel roulant dédié et plutôt haut de gamme.

Jaffa Street à Jérusalem, un exemple de tramway « à la française » où l'espace public est requalifié de façade à façade, © Bahnrend.





À Nantes, un espace public arboré et aménagé « à niveau » autour de la ligne 4 de BHNS,
© Ingolf, source Flickr.

De plus, ce système bénéficie d'une souplesse d'exploitation particulièrement intéressante : en cas d'incident ou d'événement sur la voie publique, les bus peuvent quitter leur voie et emprunter un itinéraire de déviation, ce que ne peuvent pas faire les tramways.

Ainsi, outre le critère financier, le choix bordelais de s'engager dans la voie BHNS est guidé par des contraintes techniques et réglementaires : lors du passage d'un tramway à un carrefour, l'ensemble des autres flux motorisés doit s'arrêter au feu rouge pour prévenir tout risque d'accident alors que dans le cas d'un BHNS, il est possible de permettre à certains flux de s'écouler.

En dépit de ces atouts, ce système bénéficie d'une moins grande « image de marque ». Son acceptabilité tant politique que sociale est plus difficile : il demeure basé sur un bus et peut être perçu comme un transport collectif en site propre (TCSP) de second choix quand par ailleurs des secteurs sont déjà desservis par le tramway.

Il faut dire que la dimension qualitative est, bien souvent, la grande oubliée de ces projets d'aménagement tant l'argument de la sobriété financière et technique est avancé lors du choix de ce mode de transport. Le risque est grand de se limiter à une route bitumée, au mieux d'une couleur contrastée et agrémentée de stations plus aménagées que des arrêts de

bus classiques, quand le tramway à la française dispose généralement d'une grande variété de choix d'aménagements autour de ses rails.

La préoccupation n'est pas qu'esthétique mais peut avoir de lourdes conséquences sur les usages de l'espace : l'ambiance sera très différente si une place est traversée par des rails discrètement insérés dans le revêtement de sol ou par une piste bitumée bordée de trottoirs ou de séparateurs évoquant le vocabulaire routier.

Alors, comment faire en sorte d'aller vers le renouvellement des espaces publics qui seront les supports de ces nouvelles lignes ? Quelques projets récents ont relevé le défi.

Des exemples inspirants de BHNS en France

Au cours de la décennie passée, plusieurs agglomérations françaises ont fait le choix du BHNS en tentant d'éviter l'écueil d'un projet d'apparence trop routière.

Comme pour le tramway, certains projets ont recours à un travail complet d'urbanisme, d'architecture et de paysage pour renouveler en profondeur les espaces publics. On pourra citer

À Rouen, le guidage optique du TEOR permet une emprise minimale de la chaussée, © agence D&A.



ESPACES PUBLICS

celui de Rouen qui, en plus d'avoir fait un choix technologique innovant en développant pour son réseau TEOR le guidage optique aux stations, a choisi l'architecte Christian Devillers pour concevoir les aménagements urbains dans les quartiers en renouvellement des Hauts de Rouen afin de leur redonner une « qualité collective ».

De la même manière, citons le projet Optymo 2 à Belfort, auquel ont contribué le paysagiste urbaniste Alfred Peter et le cabinet Reichen&Robert, qui a servi de levier pour modifier des espaces publics tels que la place Yitzhak-Rabin ou le quai Vauban.

À Metz, le projet Mettis a porté une grande attention à l'insertion du BHNS dans les espaces publics de son centre-ville patrimonial, ainsi qu'au choix du type de bus, celui retenu ressemblant à s'y méprendre à un tramway. Il a inspiré le projet bordelais de ligne entre Saint-Aubin-de-Médoc et la gare Saint-Jean. Le BHNS d'Amiens démontre quant à lui qu'un projet portant essentiellement sur l'aménagement de la voirie peut jouer la carte du végétal : 1200 arbres ont été plantés sur toute la longueur du trajet, et plus largement une grande attention a été portée à l'insertion paysagère et à la végétalisation sur toute la ligne.

Quelle voie emprunter pour les futurs BHNS ?

Comment échapper à l'écueil du tout-bitume lorsque l'objectif de sobriété financière se double d'une contrainte spatiale ? C'est précisément ce qu'il convient d'éviter dans les secteurs denses et anciens qui ont connu très peu de grandes percées de voirie dans leur histoire : il va falloir faire avec l'héritage des ruelles médiévales, des cours et des boulevards étroits où quelques mètres supplémentaires de largeur n'auraient pas été de trop pour assurer la coexistence harmonieuse entre piétons, automobilistes, cyclistes, arbres... et transports collectifs performants.



Au centre-ville de Metz, la plateforme du Mettis prend l'allure d'une place piétonne, © Mettis, Metz – Conception ATTICA.



En secteur périurbain, le Mettis fait la part belle au végétal, © Mettis, Metz – Conception ATTICA.

C'est tout le pari des prochains développements de BHNS : réussir à mettre en place des services efficaces tout en s'adaptant au contexte avec subtilité. Il faudra également tirer les enseignements des récents projets de tramway : aménager l'espace de manière probablement plus simple, différencier davantage la conception des stations selon le contexte, envisager davantage de réversibilité des espaces...

C'est le moment pour les agglomérations de faire des choix et de donner le ton et le niveau d'ambition, pour que la plateforme du BHNS ne soit pas qu'une route vide entre deux passages de bus et que se renouvelle « l'école à la française » ! [_](#)