



NOUVEAUX VÉHICULES :

**Des transports en commun,
plus **accessibles**,
plus **confortables**
et plus **propres**.**

DOSSIER DE PRESSE



Le réseau de bus « Alezan » du Grand Tarbes continue sa modernisation.

En mars 2009, ce sont 2 nouveaux bus Mercedes-Benz plus accessibles aux personnes à mobilité réduite et plus confortables qui sont venus contribuer à moderniser la flotte.

Le 24 mars 2009, Gérard TREMEGE inaugurera les 2 nouveaux bus au dépôt de bus du réseau « Alezan » au Centre Kennedy.



Plus d'accessibilité Pour un voyage en toute sécurité

Ces nouveaux véhicules (Mercedes-Benz, type Citaro) sont conçus pour répondre aux besoins des passagers et des exploitants avec notamment de gros efforts déployés sur l'accessibilité et l'information voyageurs :

- des accès et un couloir central surbaissés pratiques et sans marche,
- une fonction d'agenouillement permettant d'abaisser le côté droit du véhicule,
- des sièges ergonomiques pour les passagers, mais aussi pour le conducteur,
- une rampe d'accès intégrée pour un fauteuil roulant,
- aménagement permettant l'accueil d'un usager en fauteuil roulant.



L'objectif du Grand Tarbes est de rendre pour 2015 le réseau totalement accessible.

*Parallèlement et depuis six ans, le Grand Tarbes a également confié à Keolis l'exploitation d'un service spécifique dédié aux personnes à mobilité réduite : le Service **Handibus**. Ce service est doté de 2 minibus adaptés avec des rampes d'accès pour fauteuils roulants.*

Une nouvelle répartition des espaces Pour un voyage en toute tranquillité

Des places à l'avant du véhicule sont réservées prioritairement aux personnes à mobilité réduite, personnes âgées, femmes enceintes ou voyageurs ayant des difficultés à se déplacer. Leur positionnement à l'avant du véhicule permet de limiter les déplacements des personnes à l'intérieur des véhicules.

Les places réservées sont signalées au moyen de pictogrammes parfaitement identifiés. Les clients en difficulté peuvent ainsi facilement accéder à une place sans emmarchement pour s'asseoir.

Les véhicules sont par ailleurs équipés d'un nombre très important de boutons d'« arrêt demandé » parfaitement identifiés (de couleur rouge).

Ces implantations permettent à la clientèle de ne pas se lever pendant que le bus roule pour demander l'arrêt au conducteur.



Un emplacement pour un fauteuil roulant au milieu du véhicule est complété d'une ceinture de sécurité non obligatoire.



Quant aux jeunes, ils sont naturellement portés vers l'arrière des véhicules.

Une rotonde à l'arrière du bus leur permet de disposer d'un espace ouvert, donc plus convivial.



Pour un air plus pur Des véhicules à la norme euro V

Un bus rejette 20 fois moins de polluants par personne transporté qu'une automobile. La 1^{ère} mesure à prendre pour protéger l'environnement est donc de circuler en transports collectifs plutôt qu'en voiture « solo » avec une seule personne à bord. L'axe prioritaire n°2 du Plan de Déplacements Urbain (PDU) adopté par le Conseil Communautaire du Grand Tarbes prévoit donc en priorité de développer l'usage des transports collectifs.

En ce qui concerne la solution à retenir pour l'achat de bus propres, la question posée à la commission d'appel d'offres du Grand Tarbes était complexe, car **il n'existe pas aujourd'hui de « filière idéale »** recevant un consensus général et préconisée comme « la solution » par les organismes de référence en ce domaine (ADEME*, GART* UTP*)

De nombreuses filières existent qui présentent toutes des avantages et des inconvénients. Le gaz n'est pas une solution à Tarbes compte tenu de l'obligation d'une station privative très coûteuse et non adaptée à la petite taille du réseau, par ailleurs un moteur au gaz a aujourd'hui un rendement très inférieur à un moteur diesel, d'où une surconsommation qui annule son intérêt environnemental. L'ADEME indique que la surconsommation de CO2 pour un bus au **GPL** est aujourd'hui de 1.9 à 2.2 ce qui pénalise le bilan écologique de cette filière. L'utilisation de **GNV** (Gaz Naturel Véhicule) gaz fossile composé principalement de méthane, génère certes moins de CO2 mais le méthane est un puissant gaz à effet de serre.

Les bio carburants : - l'huile végétale pure est actuellement interdite pour les véhicules transportant des personnes (décret de mars 2007) - **l'éthanol** n'est pas très développé en France - **le Diester** (70% gazole et 30% d'ester méthylique d'huile végétale) impose un changement du filtre à carburant et n'est pas adapté aux véhicules anciens - **l'Aquazole / EEG** (gazole 86 % + eau 11 %) réduit les particules et les fumées mais pas le CO2, par ailleurs ces 2 derniers carburants reformulés restent majoritairement composés de gazole.

L'utilisation de filtres à particules réduit certes les fumées noires mais l'ADEME signale qu'elle pose aujourd'hui un problème de santé car les particules rejetées sont tellement fines qu'elles sont très facilement inhalées, ce qui peut poser des problèmes aux personnes asthmatiques ou allergiques. **La filière électrique** a des problèmes d'autonomie. On attend surtout aujourd'hui la mise au point des **bus à « pile à combustible »** fonctionnant avec de l'hydrogène mais cette solution n'est encore qu'en test.

En attendant, le choix a donc été fait, en accord avec l'ADEME d'accélérer le programme de renouvellement de nos bus avec des véhicules à la dernière norme européenne Euro 5 (qui ne sera obligatoire qu'à partir d'octobre 2009). En effet il faut savoir qu'un bus norme Euro 5 produit 7 fois moins de CO2 et d'oxydes d'azote (NOx), et ne rejette quasiment plus de particules par rapport aux bus anciens que nous remplaçons âgés pour certains de plus de 16 ans et qui n'étaient même pas à la norme euro 0.

*ADEME (Agence pour l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie)

*GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport) regroupant les principales collectivités locales

*UTP (Union des Transports Publics) regroupant les transporteurs

Evolution des normes Euro pour les bus

La qualité environnementale des autobus peut aussi être évaluée par des règles applicables aux moteurs mises en place à l'échelle européenne et basées sur des seuils limites d'émissions de polluants. Il s'agit de la normalisation « Euro » obligatoire pour tous les véhicules commercialisés. Elle présente l'avantage de permettre la comparaison des différentes filières énergétiques entre elles.

Norme EURO	Euro 0	Euro I	Euro II	Euro III	Euro IV	Euro V
Oxydes d'azote (NOx)	14,4	9	7	5	3,5	2
Monoxyde de carbone	11,2	4,9	4	2,1	1,5	1,5
Hydrocarbures	2,4	1,23	1,1	0,66	0,46	0,46
Particules	-	0,36	0,15	0,13	0,02	0,02

Ce système de normes Euro est évolutif et prend en compte les avancées technologiques :

- Euro 0, applicable aux bus mis en service entre 1988 et 1992 ;
- Euro I, entré en vigueur en 1992 et applicable aux bus mis en service entre 1993 et 1996 ;
- Euro II, applicable aux bus mis en service après 1996 ;
- Euro III, applicable au 1^{er} octobre 2000 pour les nouveaux modèles de véhicules et au 1^{er} octobre 2001 pour les autres nouveaux véhicules ;
- Euro IV, applicable au 1^{er} octobre 2005 pour les nouveaux modèles de véhicules et au 1^{er} octobre 2006 pour les autres véhicules ;
- Euro V, obligatoire au 1^{er} octobre 2009 pour tous les véhicules.

