

FOCUS

PRISE DE POSITION DE L'UITP

Un réseau d'autobus libéré de la congestion

La congestion est un obstacle majeur au développement économique, social et culturel de nos cités. Des milliards d'heures sont gaspillés chaque jour dans les embouteillages et la qualité de la vie urbaine est gravement affectée par le bruit et la pollution résultant de la croissance continue du trafic automobile.

La congestion est responsable du ralentissement et de l'irrégularité des transports publics de surface. Les temps de parcours et d'attente aux arrêts des usagers sont augmentés et les dépenses d'exploitation des opérateurs accrues.

Une étude réalisée à Bruxelles en 1999 évalue le coût annuel des embouteillages pour l'exploitant à 17,5 millions d'euros, soit 18 % du coût total de production de l'offre.

La construction de nouvelles infrastructures routières urbaines n'apporte pas de solution durable au problème de la congestion. Elle n'est pas compatible avec les exigences croissantes de protection de l'environnement ni avec les contraintes qui pèsent sur les budgets publics.

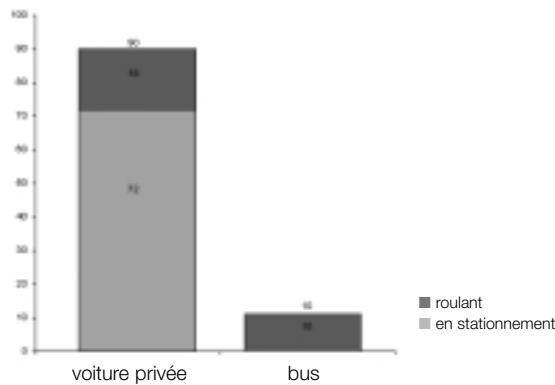
Plutôt que de développer sans cesse le réseau de voirie rapide, il faut optimiser l'usage des infrastructures existantes en termes de capacité de transport de personnes (et non de véhicules comme on continue à le faire trop souvent). A cet égard, rappelons qu'aux heures de pointe l'autobus (ou le tramway) utilisent l'espace de circulation de façon beaucoup plus efficace que l'automobile. En outre, le transport public de surface stationne très peu, tandis que l'espace consommé pour le stationnement d'une automobile équivaut à celui utilisé pour le poste de travail d'un employé.



Le couloir de "Bus de Qualité" Stillorgan, à Dublin a une fréquence d'un bus par minute durant les heures d'affluence.

Ceci est une prise de position de l'UITP, l'Union Internationale des Transports Publics. L'UITP comprend 2 000 membres appartenant à 80 pays du monde et représente les intérêts des principaux acteurs du secteur des transports publics. Ses membres sont des entreprises de transport collectif, publiques ou privées, des autorités organisatrices de transport et des fournisseurs de matériel roulant et d'équipement. L'UITP s'intéresse à tous les aspects du transport public, économiques, techniques, organisationnels et managériaux, ainsi qu'aux politiques de mobilité dans le monde entier.

Consommation d'espace, exprimée en m² x heure, selon le mode de transport (parcours domicile-travail de 10 km aller et retour)



Extrait de la brochure "Mieux se déplacer en ville"

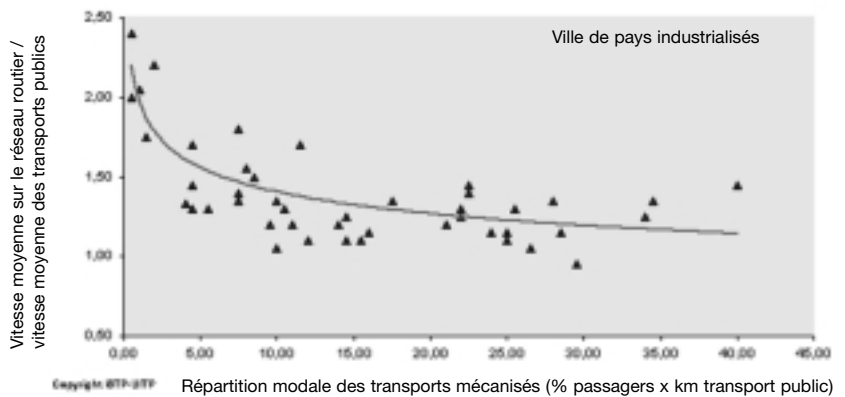
L'attractivité du transport public dépend essentiellement de sa vitesse et de sa régularité. L'analyse des données réunies sur 100 villes du monde par l'UITP et la Murdoch University démontre qu'il y a un lien direct entre le rapport "vitesse moyenne du transport public / vitesse moyenne de l'automobile" et la part des déplacements assurée par le transport public. Les réseaux de transport public les plus fréquentés sont ceux qui offrent les meilleures vitesse et régularité comparées à celles de l'automobile.

Le train, le métro et le métro léger en site propre offrent une réelle alternative à l'automobile grâce à leur vitesse et à leur régularité. Par contre, l'autobus reste le plus souvent prisonnier des embouteillages. L'objet de cette prise de position de l'UITP est de promouvoir un "réseau

d'autobus libéré de la congestion" comme système de transport public principal dans les villes dépourvues de modes ferrés et comme réseau complémentaire au réseau ferré dans les autres villes.

Une réelle priorité aux autobus passe nécessairement par une réaffectation de l'espace de voirie au bénéfice du transport public afin de protéger les autobus des aléas de la circulation générale. C'est la condition de l'efficacité et de l'attractivité de l'autobus face à la concurrence de l'automobile. Les enquêtes d'opinion montrent que la population est favorable aux mesures de priorités aux autobus, même si celles-ci entraînent des restrictions de la circulation et du stationnement. Ces enquêtes montrent aussi que les responsables politiques sous estiment souvent la volonté de leurs électeurs de donner la priorité aux véhicules de transport public.

% des déplacements mécanisés en transport public x vitesse moyenne sur le réseau routier / vitesse commerciale moyenne du transport public



Extrait de la "Millennium Cities Database"

A Madrid, une voie réservée aux autobus et aux véhicules HOV est utilisée alternativement dans le sens du trafic dominant sur la section d'autoroute d'accès au centre Las Rozas – Puerta de Hierro, avec pour résultat:

- croissance du trafic total de 42 % et croissance du trafic bus de 84 %,
- gain de temps de parcours moyen de 15 mn pour les autobus,
- augmentation de la part de marché du transport public de 17 à 26 %.



Recommandations de l'UITP

L'autobus est le seul mode de transport public dans de nombreuses villes du monde et joue un rôle complémentaire essentiel dans les villes disposant de modes de transport ferrés. Pour assurer aux autobus des conditions de circulation fluides, l'UITP recommande la réalisation d'un "réseau d'autobus libéré de la congestion" couvrant l'ensemble de l'agglomération.

Le "réseau d'autobus libéré de la congestion" comprend les principaux axes routiers et autoroutiers desservis par les autobus et notamment les voies radiales de pénétration dans le centre. L'objectif est d'optimiser la capacité de ces axes en termes de passagers transportés et d'améliorer la vitesse et la régularité des transports publics en réservant des voies de circulation aux autobus. Ces voies réservées peuvent être aussi empruntées par les véhicules d'urgence et, le cas échéant, par d'autres véhicules, comme les taxis, les vélos et les automobiles transportant au moins trois passagers.

La réalisation de ce "réseau d'autobus libéré de la congestion" est un élément majeur de la politique globale de mobilité et d'urbanisme ; elle s'inscrit dans un cadre général comprenant les actions en matière de circulation, de stationnement dans le centre, de parcs relais (P + R) et de régénération de l'espace public urbain. Elle nécessite donc une étroite collaboration des autorités publiques, des services de police et des opérateurs de transport public. Elle doit être menée progressivement, en concertation avec les riverains, notamment avec les commerçants et en commençant par les axes les plus encombrés où il n'existe pas de liaison ferrée en site propre.

Le "réseau d'autobus libéré de la congestion" n'a pas pour seul objectif l'accroissement de l'efficacité des transports publics. C'est aussi l'occasion d'améliorer la qualité des espaces urbains. Sa mise en oeuvre nécessite des aménagements dont le financement doit être assuré par les pouvoirs publics.

L'objet de cette prise de position n'est pas de définir les spécifications techniques des aménagements des voies réservées et des dispositifs de priorité aux véhicules de transport public aux croisements, mais seulement de formuler les principes de base qui doivent orienter la réalisation de ce "réseau libéré de la congestion".

Des voies réservées aux autobus sur autoroutes

La réservation d'une voie de circulation pour les autobus sur une autoroute est recommandée lorsque l'autoroute est saturée et lorsque la capacité de transport offerte par les autobus sur cette voie est supérieure à celle des automobiles compte tenu des taux d'occupation moyen de ces deux modes. Lorsque la fréquence de passage des autobus n'est pas suffisante, il est recommandé d'admettre d'autres véhicules, en particulier les automobiles occupées par au moins 3 personnes (HOV). On peut aussi envisager d'ouvrir l'accès à la voie "libérée de la congestion" aux véhicules privés acquittant un péage. Dans ce cas, les recettes du péage devraient être affectées, au moins pour partie, au financement du "réseau d'autobus libéré de la congestion".

Dans la plupart des cas, la voie réservée est une voie nouvelle (aménagée par exemple sur le terre-plein central de l'autoroute) ou la bande d'arrêt d'urgence, comme aux Pays-Bas. Cela dit, il ne faut pas exclure la possibilité de prélever une voie existante dès lors que l'utilisation optimale de cette voie permet d'augmenter la capacité totale de l'autoroute et de réduire les temps de parcours de l'ensemble des usagers.

A Madrid, à Londres, à Belfast, aux Pays-Bas, en Suède, en Australie (notamment à Brisbane) et aux Etats-Unis, les exemples de voies réservées sur autoroutes aux autobus et aux véhicules à taux d'occupation élevé sont très encourageants. On observe une augmentation de la capacité de transport de personnes aux heures de pointe, une réduction des temps de parcours de tous les usagers de l'autoroute et en particulier des usagers des transports publics, une croissance de la part de marché des transports publics et une augmentation du taux d'occupation moyen des automobiles.

Recommandations de l'UITP (suite)

Des " services de bus de qualité " sur les grands axes urbains

L'UITP recommande de passer du stade des couloirs réservés aux autobus sur des sections particulières (et souvent discontinues) du réseau à celui du "réseau libéré de la congestion" sur les principaux axes de l'agglomération desservis par les autobus. Ces voies réservées aux véhicules de transport public peuvent, selon les circonstances, être empruntées aussi par les taxis et les vélos. Sur les sections les plus étroites du "réseau libéré de la congestion" où l'implantation de voies réservées n'est pas possible, la circulation automobile doit être interdite ou strictement limitée aux véhicules des résidents et aux livraisons. L'objectif est d'offrir aux voyageurs un réseau d'autobus performant sur tous les plans de la qualité du service :

- vitesse et régularité élevées grâce à la continuité des réservations sur toute la longueur des lignes et grâce aux dispositifs de priorités aux carrefours (sas permettant aux bus de franchir les carrefours sans être gênés par les autres véhicules, commande des feux..),
- simplification des tracés et regroupement systématique des itinéraires aller et retour sur le même axe en utilisant au besoin des voies à contresens de la circulation générale,
- protection des voies réservées aux autobus par des obstacles infranchissables par les automobiles ou contrôle efficace du respect par les automobilistes de ces voies réservées,
- fréquence de passage élevée, par exemple 3 mn aux heures de pointe et 6 mn aux heures creuses,
- système tarifaire permettant des montées rapides dans les autobus,
- véhicules confortables offrant une accessibilité aisée et rapide aux personnes handicapées et aux passagers accompagnés d'enfants ou de bagages,
- système d'aide à l'exploitation avec par exemple suivi des autobus par GPS,
- accessibilité à pied aux arrêts par des cheminements rapides, sûrs et confortables,
- abribus couverts, éclairés, confortables et disposant d'informations des passagers en temps réel.

Des réseaux d'autobus restructurés selon le principe des "services de bus de qualité" existent à Dublin, Stockholm, Jönköping, Ottawa et Nagoya par exemple avec des résultats remarquables en termes d'amélioration de la vitesse et de la régularité et d'accroissement du trafic du transport public.

A Dublin, 16 axes radiaux d'accès au centre ont été aménagés en "Quality Bus Corridors", avec pour résultat :

- diminution de la durée des trajets en transport public de 30 à 50 %,
- augmentation de la fréquentation des transports publics de 20 à 100 % selon les corridors,
- 60 % des usagers nouveaux du transport public effectuaient auparavant leur trajet en voiture.

Lorsque la construction d'un métro ou d'un métro léger est trop coûteuse au regard de la capacité de financement disponible, les voies réservées aux autobus, équipées d'arrêts permettant d'accueillir plusieurs autobus simultanément, peuvent acheminer des flux de trafic très élevés (supérieurs à 10 000 voyageurs par heure et par direction) comme on peut le constater à Sao Paulo par exemple.

Cette prise de position de l'UITP a été approuvée par le Conseil de Direction de l'UITP et préparée par la Commission générale "Transport et Ville", en collaboration avec le Comité des Autorités organisatrices.