

Exigences des transports publics dans les zones urbaines et les agglomérations

Prise de position
de l'Union des transports publics (UTP)





Sommaire

1	But de la prise de position	2
2	Contexte	3
2.1	Surfaces et espaces limités en zones urbaines	3
2.2	Facteurs renforçant l'utilisation mixte de l'espace public	3
2.3	Le trafic, élément-clé de la réalisation des objectifs climatiques et énergétiques	5
2.4	Évolution des conflits d'utilisation et effets sur les transports publics	6
3	Défis des transports publics en zone urbaine	7
3.1	Effets des mesures d'apaisement du trafic sur les TP	7
3.2	Réaffectation de surfaces au détriment des transports publics	8
3.3	Augmentation des coûts d'investissement pour les transports publics	10
4	Objectifs et mesures en faveur de transports publics performants dans les zones urbaines	
4.1	Mesures visant à stabiliser et à augmenter l'efficacité de circulation	14
4.2	Mesures de stabilisation et d'atténuation des coûts d'investissement	18

1 But de la prise de position

Les zones urbaines et les agglomérations suisses font l'objet d'une utilisation intense et toujours plus dense. Dans ce contexte, il y a lieu de coordonner au mieux les différents besoins d'utilisation de l'espace public et plus particulièrement ceux concernant la mobilité.

Les transports publics (TP) et la mobilité douce offrent de nombreux avantages permettant d'utiliser efficacement l'espace réduit des régions urbaines. Renforcer ces deux modes de transport augmente la qualité de vie et améliore l'impact environnemental de la mobilité. La tendance toujours plus forte d'une utilisation mixte des espaces existants comporte également des défis qui sont d'autant plus conséquents que le trafic individuel motorisé (TIM) jouit jusqu'à présent d'une position dominante dans les espaces urbains et d'agglomération.

Au moyen de la présente prise de position, l'Union des transports publics (UTP) souhaite identifier ces défis et mettre en lumière les mesures de planification, de construction et de régulation qui promeuvent une cohabitation aussi harmonieuse que possible entre les transports publics et la mobilité douce, et qui peuvent renforcer ces deux modes de transport durables. En parallèle, l'UTP illustre le fait que les exigences posées par l'utilisation mixte et l'augmentation des attentes entraînent des coûts supplémentaires pour les transports publics, dont le financement doit être garanti.

L'UTP souhaite œuvrer activement dès l'établissement des principes de base et contribuer aux travaux de planification en vue de permettre le développement d'une mobilité durable et respectueuse du climat afin de fournir une offre performante et adaptée aux besoins de la clientèle.

Dans le présent document, le terme «zone urbaine» se réfère à tous les espaces densément habités de Suisse et comprend aussi bien les agglomérations que les zones centrales des villes de toute taille.

2 Contexte

2.1 Surfaces et espaces limités en zones urbaines

Plus de 80 % de la population résidente suisse vit dans des villes ou des zones à caractère urbain. Cette structure est le résultat d'une tendance à long terme. Au cours des vingt dernières années, la population urbaine a augmenté davantage que la moyenne suisse et il est souvent devenu difficile de distinguer l'agglomération du centre-ville.

En raison des possibilités d'extension limitées et afin d'éviter une poursuite du mitage du territoire, les instances politiques et les autorités œuvrent en faveur du renforcement de la croissance à l'intérieur des zones d'habitation et d'emploi existantes. Cette densification augmente la pression sur l'utilisation et le partage des espaces publics et de leurs infrastructures. Cette utilisation mixte entraîne inévitablement des conflits, auxquels les transports publics sont particulièrement confrontés.

2.2 Facteurs renforçant l'utilisation mixte de l'espace public

Différentes tendances de politique des transports dans les régions urbanisées conduisent à de profonds changements de la conception et de l'emploi de l'espace public.

– Revalorisation de l'espace public et du climat urbain

Comme les espaces urbains deviennent toujours plus denses, des espaces libres attrayants doivent être mis à la disposition de la population et être nouvellement desservis. L'accent doit être mis sur des lieux d'une qualité élevée, sûrs, vivants et accessibles à tous. Il en résulte des transformations architecturales et urbanistiques, avec le développement de places, d'espaces verts et de mesures d'apaisement du trafic.

– Promotion de la mobilité douce

La mobilité à pied et à vélo est respectueuse de l'environnement et convient aux villes. Elle fait donc l'objet d'un fort encouragement dans de nombreuses zones urbaines. De nouveaux espaces sont créés pour la circulation comme pour le parage de vélos. Des infrastructures routières existantes sont réaffectées et des flux de trafic réorganisés au profit de la mobilité douce.

– Développement de la desserte

Dans les espaces urbains, une mobilité préservant les ressources est importante aussi bien pour la qualité de vie des habitants que pour l'attrait des sites. Le développement et la densification des transports publics et de la mobilité combinée ou partagée répondent à ces besoins. Cette évolution de l'offre conduit toutefois à une intensification de l'emploi de l'infrastructure existante et à une plus grande utilisation d'espace par les transports publics.

– Amélioration de la sécurité du trafic

Avec la revalorisation des espaces publics en zone urbaine, les places et les routes font toujours plus partie de l'environnement d'habitat. Les exigences accrues de sécurité de la mobilité douce ou d'atténuation des émissions de bruit sont satisfaites par exemple par la création de zones de rencontre, de réductions de la vitesse et la priorité donnée à la mobilité douce.



– Gestion du stationnement et accès du TIM aux centres-villes et aux noyaux des agglomérations

De nombreuses communes urbaines poursuivent une politique de stationnement restrictive dans le cadre de leur stratégie de mobilité. L'accès ou la traversée par certaines routes en zone densément habitée est souvent limité. Les centres-villes et noyaux d'agglomération sans voiture restent cependant rares. Le trafic se concentre par conséquent sur des axes principaux toujours plus utilisés en trafic mixte, ce qui conduit à une surcharge de trafic pour tous les moyens de transport.

2.3 Le trafic, élément-clé de la réalisation des objectifs climatiques et énergétiques

La Suisse a pour objectif d'atteindre le zéro émission nette de CO₂ d'ici 2050. La stratégie énergétique de la Confédération définie pour cet horizon fixe d'importants objectifs de diminution de la consommation d'énergie, d'augmentation de l'efficacité énergétique et de promotion des énergies renouvelables. Dans les zones urbaines, ces stratégies sont généralement mises en œuvre de manière ambitieuse. Le principal levier consiste à réduire les émissions polluantes et la consommation énergétique du trafic. En effet, les stratégies urbaines de mobilité prévoient notamment que les transports publics absorbent une part substantielle du trafic supplémentaire attendu.

Les transports publics génèrent peu d'émissions, sont énergétiquement efficaces et économes en espace. Dans les zones urbaines, leur grande capacité en fait de loin le moyen de transport le plus efficace dans l'utilisation de l'espace. Cela vaut non seulement lorsque les véhicules circulent, mais aussi lorsqu'ils sont à l'arrêt, car ils ne nécessitent pas de surfaces de stationnement aux meilleurs emplacements ni dans des endroits critiques. Grâce au regroupement des voyageurs, le niveau de performance des TP est lui aussi incomparablement meilleur que celui de tous les autres modes de transport.

De plus, les transports publics sont efficaces énergétiquement et respectueux du climat. Selon l'Office fédéral des transports, les TP consomment trois fois moins d'énergie que le trafic individuel motorisé¹. Aujourd'hui déjà, les prestations de transport sont majoritairement fournies grâce à l'électricité. Un besoin de rattrapage existe dans les transports publics routiers, même si toujours plus de bus sont équipés de motorisations électriques, surtout en zones urbaines, contribuant ainsi à la réduction des émissions de CO₂. Les transports publics misent toujours plus sur des énergies renouvelables pour leur production et renforcent progressivement leur efficacité énergétique.

2.4 Évolution des conflits d'utilisation et effets sur les transports publics

Les conflits d'utilisation entre les différentes formes de mobilité individuelles et collectives ne cessent d'augmenter en raison de l'espace routier restreint en milieu urbain. Dans de nombreuses villes suisses, grandes et moyennes, l'efficacité de la circulation des TP est cependant en baisse en raison de l'utilisation croissante des routes par tous les acteurs du trafic. Il en résulte que des moyens d'exploitation supplémentaires (bus ou trams) sont nécessaires pour fournir la même offre.

Les TP fournissent une contribution importante en faveur de l'augmentation de la qualité de vie et dans la lutte contre le changement climatique. Les conditions-cadres doivent être renforcées à leur profit, en particulier dans les zones urbaines, pour qu'ils puissent continuer à mettre à profit ces atouts. Les différentes exigences, notamment la qualité de vie, l'impact local, la qualité de desserte, les flux et la sécurité du trafic, la rentabilité, doivent être soupesées au cas par cas. Il est nécessaire de trouver des solutions acceptables pour répondre aux défis des TP dans les zones urbaines.

3 Défis des transports publics en zone urbaine

3.1 Effets des mesures d'apaisement du trafic sur les TP

L'introduction d'une limitation de vitesse généralisée à 30 km/h (souvent accompagnée de mesures d'apaisement du trafic telles que des décrochements verticaux ou horizontaux) sur les routes utilisées par les transports publics entraîne des pertes de temps qui s'additionnent (effet réseau). Lorsque les réserves aux terminus ou en cours de route ne suffisent plus, la cadence ne peut être garantie qu'en engageant davantage de bus ou de trams et de personnel de conduite. L'allongement de la durée de parcours diminue l'attrait des TP pour la clientèle et les renchérit en sus. Si les augmentations des coûts ne sont plus supportables, les prestations doivent être réduites, ce qui amoindrit encore l'attrait des TP.

Les effets négatifs des limitations à 30 km/h sont particulièrement élevés pour les transports publics sur les routes à fort trafic avec un volume de TP élevé. La création de zones 30 accentue le problème, car la priorité de droite généralisée ne permet pas d'y donner la priorité aux transports publics. Il en résulte une diminution supplémentaire de la vitesse commerciale.

De façon générale, il manque une pesée systématique d'intérêt entre utilité économique et coûts supplémentaires. Cette pesée devrait s'effectuer au-delà du cas par cas lors de l'introduction de mesures d'apaisement du trafic et devrait prendre en compte le système de la mobilité dans sa globalité. Il est important de définir sur cette base des priorités au profit des transports publics.

¹ Référence: Stratégie énergétique 2050 des transports publics, fiche d'information de la conférence de presse du 24 septembre 2020

3.2 Réaffectation de surfaces au détriment des transports publics

a. Absence de pistes cyclables séparées

Le vélo et les transports publics sont des moyens de transport écologiques et économes en espace. Les villes souhaitent généralement augmenter la part modale de ces deux moyens de transport. Cependant, si les vélos (ou d'autres moyens de transport tels que les taxis ou les cars) sont autorisés à circuler sur les voies de bus parce que la place manque à un autre endroit pour des pistes ou des chemins cyclables propres, cela conduit inévitablement à des conflits entre vélos et bus.

Les bus sont ralentis par les vélos circulant dans leurs couloirs, car la différence de vitesse et le manque de place empêchent souvent les premiers de dépasser les seconds. La vitesse commerciale diminue et, afin d'éviter des retards trop importants, les parcours doivent être planifiés sous une forme moins efficace. De plus, l'utilisation commune des couloirs par les bus et les vélos accroît le potentiel d'accidents. Cela met avant tout en danger les plus faibles participants au trafic, et comporte également des effets négatifs pour les TP en amplifiant le stress pour le personnel de conduite.



b. Mobilité douce: extension des espaces de trafic pour les piétons ou les vélos

Nombre de villes s'efforcent de développer leur réseau destiné aux vélos. Cependant, si des pistes et bandes cyclables sont réalisées au détriment de couloirs pour bus, ces derniers doivent partager la route avec le TIM. Il peut en résulter un allongement des durées de parcours, une baisse de la ponctualité et la perte de correspondances.

De la même manière, les centres de localités sans passages piétons peuvent avoir des effets négatifs sur les transports publics, en particulier lorsque les piétons traversent souvent et partout. Dans une telle configuration, il faut s'attendre à une augmentation des obstacles, à davantage de stress pour le personnel de conduite, à des manœuvres de freinage dangereuses et aux chutes de passagers qui en résulteraient. Il y a donc lieu de renoncer aux zones sans passages piétons sur les axes principaux des transports publics.

c. Réaffectation d'espaces libres et amélioration du climat urbain

La qualité de séjour et les espaces libres sont des caractéristiques centrales d'une ville attrayante. Des aménagements tels que de généreux trottoirs ou des espaces verts favorisent la diminution des îlots de chaleur et la biodiversité et luttent contre l'imperméabilisation des sols, tout en créant des zones de rencontre ayant des effets positifs pour la vie dans les quartiers.

Cependant, les espaces existants sont aujourd'hui déjà souvent limités et la pression visant à réduire la surface des routes est élevée. Un gain de place au détriment de la largeur des routes peut être obtenu en supprimant des voies de circulation en général et des voies de bus propres aux TP, en rétrécissant des routes ou en supprimant des places de stationnement.

La suppression de voies de circulation ou le rétrécissement de la largeur des routes entraînent une réduction de la capacité des routes et donc un ralentissement du flux de trafic, notamment parce que les moyens de transports publics ne peuvent souvent plus dépasser les vélos et les autres véhicules plus lents. Avec la suppression des couloirs de bus, les véhicules des TP perdent leur position privilégiée et sont exposés aux variations du flux du TIM. Ils peuvent se retrouver bloqués dans des embouteillages ou à des feux de circulation.

3.3 Augmentation des coûts d'investissement pour les transports publics

Dans le cadre des investissements d'exploitation, les entreprises de TP en zone urbaine font face à trois types principaux de défis. De nombreux et importants investissements sont nécessaires, premièrement pour mettre en œuvre la loi sur l'égalité pour les handicapés, deuxièmement du fait de la pression et du souhait de faire passer les flottes de véhicules à des entraînements électriques ou à d'autres formes de traction fonctionnant avec des énergies renouvelables, et troisièmement pour l'acquisition de véhicules offrant davantage de capacité. Ces facteurs d'investissement ont également un effet immédiat sur le besoin en espace dont il faut tenir compte.

a. Densification des normes, en particulier concernant l'application de la LHand

Les exigences liées à la mise en œuvre de la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand) sont vastes. Les affichages de l'information dynamique à la clientèle doivent par exemple être équipés d'une solution texte-voix (servant à transmettre l'information de façon sonore aux personnes aveugles ou malvoyantes). Cela signifie que des affichages onéreux doivent être achetés, car les moniteurs bon marché s'appuyant sur Internet ne peuvent pas être équipés de solutions texte-voix. Pour l'information à la clientèle dans les véhicules également, l'ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand) définit des exigences élevées qui ne sont pas la norme à l'échelle européenne et font donc augmenter les coûts.

L'exigence de donner la possibilité aux personnes à mobilité réduite d'accéder aux véhicules sans aide extérieure a différentes conséquences. Les bordures d'arrêt doivent par exemple être rehaussées à 22 centimètres. Les véhicules des transports publics routiers n'ayant pas tous la même hauteur par rapport au niveau de la route, cela peut entraîner des dommages matériels et compliquer l'exercice du métier de conducteur/trice. Selon la situation, les bus peuvent s'appuyer sur la bordure lorsqu'ils se baissent ou s'inclinent, voire la toucher lorsqu'ils partent de l'arrêt. Les arrêts communs aux trams et aux bus constituent un défi particulier: l'accès indépendant de personnes en fauteuil roulant nécessite différentes hauteurs de bordure d'arrêt.

Toujours plus de places pour fauteuils roulants sont nécessaires dans les véhicules. Ceci a pour conséquence l'augmentation des surfaces de places debout, et donc généralement

moins de places assises, en particulier celles accessibles sans marche. Il peut en résulter un conflit d'objectifs, car les personnes à mobilité réduite doivent pouvoir disposer de places assises à un niveau normal. Un nombre nettement moindre de places assises est par conséquent disponible pour la large majorité des voyageurs que sont les personnes sans handicap physique.

La plupart de ces exigences ne peuvent être remplies qu'au prix de substantiels investissements supplémentaires.

b. Passage à des motorisations respectueuses de l'environnement

Nombre de cantons et de communes ont élaboré un concept énergétique ou environnemental. Ces concepts comprennent souvent l'exigence de décarboner à court ou moyen terme les flottes de véhicules des transports publics. Les possibilités techniques de remplir cet objectif sont aujourd'hui nombreuses. Les principales consistent actuellement en des véhicules dont l'alimentation énergétique est fournie par des batteries ou une pile à combustible (hydrogène). Dans les villes principalement, c'est aujourd'hui l'électrification des transports publics qui est privilégiée, ceci du fait des coûts, de la moindre efficacité énergétique et de la faible disponibilité de l'hydrogène.

Les investissements dans les véhicules électriques et les infrastructures de recharge restent nettement plus élevés que l'achat de bus diesel. Malgré la meilleure efficacité énergétique, les coûts totaux de l'exploitation dépassent eux aussi encore ceux des véhicules diesel. De plus, les infrastructures de recharge en dehors des dépôts, par exemple les lignes de contact ou les stations pour pantographe, comportent des contraintes urbanistiques et/ou esthétiques et suscitent régulièrement des oppositions de la part de la population. Enfin, l'infrastructure de maintenance doit elle aussi être adaptée aux nouveaux types de véhicules, la mise au garage nécessite de nouveaux concepts de protection incendie et des investissements correspondants pour leur mise en œuvre.

c. Passage à des véhicules plus volumineux

Dans de nombreuses villes, la demande croissante en transports publics a pour conséquence qu'une augmentation de la cadence n'est plus judicieuse et que la capacité des moyens de transport engagés doit être revue à la hausse. Des lignes de bus passent

4 Objectifs et mesures en faveur de transports publics performants dans les zones urbaines

ainsi à des bus articulés, et des lignes de bus articulés deviennent des lignes de bus à double articulation ou même de trams. Outre les travaux de conception, de tels changements entraînent parfois des travaux de planification et des procédures liées au droit ferroviaire pouvant durer plusieurs années. Lors du passage de bus à des trams, ces travaux de planification coûtent beaucoup de temps et d'argent, et la réalisation (allongement d'arrêts, construction de lignes de tram) est encore bien plus onéreuse. Ceci vaut aussi dans une mesure moindre pour le développement de lignes de trolleybus.

De plus, les très longs horizons de planification conduisent régulièrement à remettre en question le principe même de projets peu avant leur réalisation, ce qui entraîne d'importants investissements supplémentaires pour des clarifications.

Les transports publics sont prédestinés à soutenir la mise en œuvre des stratégies climatiques et énergétiques des collectivités publiques et leurs efforts en faveur d'une utilisation parcimonieuse du bien rare qu'est l'espace public. Économes en espace, les TP sont extrêmement efficaces énergétiquement et produisent nettement moins d'émissions que le trafic individuel motorisé.

Les défis présentés ici sont aujourd'hui une réalité quotidienne pour les transports publics routiers dans tous les espaces urbains et les agglomérations de Suisse. Ils ont un effet doublement négatif sur ce mode de transport, tant par des pertes d'efficacité dans l'exploitation que du fait des augmentations de coûts d'investissement et d'exploitation. Le «produit transports publics» perd donc en attrait tout en devenant plus cher. Renverser cette tendance nécessite que les pouvoirs publics prennent des mesures ciblées et planifient le trafic en étroite coordination avec les entreprises de transport.

Afin de remplir leur mandat et de déployer intégralement leurs atouts, les transports publics routiers doivent disposer de suffisamment de place dans l'espace routier. Ils ont besoin de bonnes conditions-cadres pour rester, à l'avenir également, un élément de la solution de la mobilité.

Les transports publics sont très bien positionnés pour apporter leur contribution à l'attrait des espaces urbains et font partie de la solution en vue d'une évolution durable du trafic dans les villes et les agglomérations.

Les transports publics sont un élément de la solution des stratégies environnementales et climatiques et à la densification, ceci avant tout dans les zones urbaines. Afin de leur permettre de continuer à apporter leur efficace contribution dans ces domaines, les objectifs généraux suivants doivent être déterminants pour les décisions de politique et de planification des transports dans les villes et les agglomérations:

1. La ponctualité des transports publics doit au minimum rester stable, ou pouvoir être améliorée.
2. La régularité de l'offre, et partant la fiabilité de l'horaire, restent garanties.
3. La durée de voyage en transports publics est perçue comme attrayante et ne doit pas se péjorer.
4. L'efficacité des transports publics doit être augmentée en leur dédiant des surfaces supplémentaires et en leur accordant des priorités.
5. Le financement des coûts croissants de la fourniture de prestations des transports publics est garanti.

Les entreprises de transports publics ne rejettent pas le principe des mesures d'apaisement du trafic et les réaffectations de surfaces visant à améliorer la qualité de vie. Elles sont également convaincues que des transports publics attrayants pour tous les usagers nécessitent des investissements de leur part. L'Union des transports publics exige cependant des interventions adéquates dans la planification et les réglementations, ainsi qu'une pesée de la proportionnalité, afin d'une part de compenser les effets négatifs pour les TP de décisions de planification du trafic, et d'autre part de conserver un bon rapport coût-bénéfice des exigences d'exploitation croissantes. Les principales mesures à cette fin sont les suivantes:

4.1 Mesures visant à stabiliser et à augmenter l'efficacité de circulation

a) Atténuation des effets négatifs des mesures d'apaisement du trafic

- **Voies de circulation suffisamment larges:** Lors de la conception d'espaces à 30 km/h, il y a lieu de renoncer à appliquer de nouvelles bases de planification. Cela signifie que les besoins des transports publics quant à la largeur des voies de circulation doivent être pris en compte en priorité dans la planification. Les différents besoins de dimensionnement de routes à fort trafic et de routes de quartier doivent être adéquatement pris en compte dans la planification et la réalisation.
- **Renoncement aux éléments routiers désavantageant les transports publics:** Sur les parcours du trafic de lignes, il y a lieu de renoncer systématiquement à installer des ralentisseurs, rétrécissements, chicanes, places de stationnement décalées ou empiétant sur la voie de circulation et aux autres mesures similaires.



- **Axes de circulation principaux:** Les limitations à 30 km/h sur les routes de sortie des localités et les axes de circulation principaux doivent se restreindre aux endroits critiques pour la sécurité.
- **Implication dans la planification:** Les entreprises de transport doivent être impliquées en amont et pendant toute la phase de planification et de projet de mesures d'apaisement du trafic et de limitations à 30 km/h.
- **Coordination avec la procédure de commande:** Les mesures d'apaisement du trafic doivent impérativement être coordonnées avec la procédure d'établissement de l'horaire et d'appel d'offres afin d'éviter ou d'identifier le plus tôt possible de potentielles ruptures de correspondance, en particulier aux nœuds de correspondance des transports publics.
- **Monitoring:** L'introduction de limitations à 30 km/h et de mesures compensatoires visant à accélérer les transports publics doivent être surveillées par un monitoring afin de pouvoir en démontrer clairement les conséquences pour les TP.

b) Règles de circulation visant à donner la priorité aux transports publics

- **Priorité dans les zones 30:** La règle actuelle de priorité de droite générale dans les zones 30 doit être modifiée de sorte que, sur les parcours du réseau de lignes des transports publics, les transports publics bénéficient de régimes de priorités généraux. Les règles de priorités doivent être édictées au profit des TP, de manière générale et en particulier sur les parcours à fort trafic.
- **Limitations de vitesse:** Sur les espaces routiers sans séparation claire des voies de circulation, les mêmes limitations de vitesse doivent valoir pour tous les moyens de transport motorisés, également pour les vélos électriques.
- **Différenciation des vitesses:** Sur les tracés séparés spatialement («corps de voie et de chaussée indépendants»), des vitesses plus élevées que pour le reste du trafic (40 ou 50 km/h) doivent pouvoir être appliquées par principe.

c) Mesures de guidage du trafic visant à donner la priorité aux transports publics

– **Maintien et développement de tracés en site propre et de voies de bus:** Les réaffectations de surfaces au détriment des voies de bus et des tracés en site propre pour les trams doivent être évitées, de même que leur démantèlement ou la réduction de la surface disponible pour les transports publics. Les normes et directives en vigueur sont déjà calculées au plus juste, voire trop restrictives pour les transports publics. Dans tous les cas, il faut renoncer à des réalisations inférieures à ces normes.

– **Séparation du trafic:** Les voies de bus et les tracés en site propre pour les trams doivent être réservés à l'utilisation exclusive des transports publics. Cela nécessite d'encourager la construction de pistes ou bandes cyclables séparées, d'autant plus dans les espaces à 30 km/h. Les moyens de transport et les usagers dont les différences de vitesse sont élevées doivent pouvoir disposer de voies de circulation séparées.

À des fins de sécurité des cyclistes, il faut renoncer autant que possible à créer des pistes ou bandes cyclables sur les routes dans la direction opposée au reste du trafic (par exemple des pistes cyclables bidirectionnelles sur des routes à sens unique pour le trafic motorisé).

– **Arrêts sur la voie de circulation:** Sur les tronçons de routes à utilisation mixte sur lesquels des voies séparées pour les TP ne sont pas réalisables, les arrêts de transports publics doivent en règle générale être planifiés et construits sur la voie de circulation en interdisant le dépassement pour les autres participants au trafic. Cette mesure permet de supprimer le besoin de réinsertion des TP dans le trafic. Elle a un double effet sur la sécurité de l'ensemble des participants au trafic et sur la vitesse moyenne des transports publics. En outre, les exigences relatives à un embarquement conforme à la LHand peuvent plus aisément être respectées que lorsque le véhicule doit manœuvrer pour entrer dans un arrêt hors chaussée.

– **Favorisation des TP aux feux de circulation:** Favoriser les transports publics aux feux de circulation améliore le flux de circulation et la fiabilité pour les trams et les bus. Lorsque la place est suffisante, les tronçons routiers équipés de signaux lumineux doivent impérativement être combinés avec des tracés en site propre pour les transports publics afin d'augmenter l'efficacité de circulation des TP et la stabilité de l'horaire.

– **Guidage des voies en fonction de l'heure et de la direction:** Dans les espaces routiers dans lesquels le volume de trafic dépend fortement de l'heure, un guidage variable des voies doit être évalué. La signalisation électronique permet de fluidifier le trafic en direction du centre-ville et vers l'extérieur en fonction du volume de trafic en ajoutant des voies dans la direction souhaitée. Les voies de circulation supplémentaires doivent prioritairement être attribuées aux transports publics.

L'Union des transports publics est consciente de la complexité de l'harmonisation des différents besoins et exigences d'utilisation de l'espace public (routier). Elle estime capitales une future coordination au niveau supérieur de l'ensemble du trafic, de même qu'une approche et une définition de types d'axes de circulation dans le cadre de projets d'agglomération, et est prête à collaborer activement en ce sens.

De manière générale, les zones 30 restreignent fortement les transports publics routiers. Lorsque le besoin de limiter la vitesse sur des parcours avec trafic de lignes existe, il faut privilégier l'introduction de limitations à 30 km/h sur des tronçons, et non créer des zones 30 qui comportent des restrictions de circulation supplémentaires.

Les mesures d'apaisement du trafic ou les réaffectations de surfaces doivent être compensées par des mesures d'accélération des TP d'une efficacité équivalente. À l'avenir, les projets d'agglomération doivent tenir compte de cette exigence et intégrer dans la pesée des intérêts le principe que l'efficacité des TP ne soit pas limitée.

4.2 Mesures de stabilisation et d'atténuation des coûts d'investissement

Les transports publics en zone urbaine sont confrontés à de très nombreuses attentes politiques et exigences normatives ou réglementaires qui ont un fort effet sur les coûts. Les entreprises de transport reconnaissent qu'elles doivent contribuer à la mise en œuvre de ces attentes et s'y engagent. Elles doivent cependant pouvoir compter sur le soutien des collectivités urbaines et des commanditaires, car les limites des systèmes des transports publics et des domaines de responsabilités (infrastructurelles) se chevauchent presque toujours. Seule la collaboration permet de mettre en œuvre rapidement les exigences et les développements liés à la modernisation des TP, dans une mesure financièrement supportable et planifiable pour les deux parties. Les principaux domaines concernés sont les suivants:



a) Décarbonation des transports publics routiers

En Suisse, les transports publics routiers par bus ne sont responsables que d'un peu plus de 2 % des émissions de gaz à effet de serre produites par le secteur du transport. Néanmoins, la branche est décidée à fournir sa contribution à la protection du climat et à faire passer les bus à des motorisations respectueuses de l'environnement afin de devenir encore plus propre et de conserver son avantage environnemental face au TIM. La technologie permettant d'y parvenir est mûre et disponible. L'objectif déclaré de l'UTP est de réaliser cette transition rapidement et dans toute la Suisse. Cela nécessite cependant que les pouvoirs publics mettent en place de bonnes conditions-cadres pour la branche.

- **Financement de lancement pour le passage à des entraînements de bus neutres en CO₂:** Le passage des bus à des technologies d'entraînement respectueuses de l'environnement entraîne d'importants coûts supplémentaires pour l'acquisition et l'exploitation. La branche demande à la Confédération un financement de lancement efficace et réalisable rapidement. De plus, les collectivités urbaines et les instances cantonales doivent elles aussi fournir des aides à l'investissement, tant pour les bus propres que pour leur infrastructure de recharge. Les mesures de financement en ce sens doivent être parties intégrantes des budgets communaux et cantonaux des transports, ainsi que des futurs projets d'agglomération.
- **Accélération des procédures d'approbation des plans (PAP) pour les infrastructures de recharge:** Les PAP pour les infrastructures de recharge de bus à batteries sont longues et complexes. L'introduction rapide et élevée de la mobilité électrique nécessite d'accélérer et de simplifier nettement les processus et les exigences des procédures, qui ne doivent pas être alignées sur le niveau d'exigences des PAP des chemins de fer.

b) Application des exigences de la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand)

- **Arrêts de transports publics conformes à la LHand:** L'accès sans obstacle aux véhicules des transports publics constitue une exigence légale. Grâce à leurs entrées à plancher bas ou à la possibilité d'incliner les bus du côté des portes, les véhicules des TP urbains sont équipés de façon à faciliter la montée et la descente des clients. Concernant l'infrastructure aux arrêts, l'accès sans obstacle requiert des bordures surélevées.

Les cantons et les communes sont appelés à réaliser les mesures de construction permettant de remplir les prescriptions légales afin que les investissements consentis dans les véhicules déploient leurs effets. Dans ce cadre, les arrêts desservis à la fois par des bus et des trams présentent des exigences particulières. Lorsque des mesures de construction ont d'importants effets sur l'exploitation, leur proportionnalité doit être évaluée de la même manière que lorsque la transformation d'arrêts entraîne des coûts élevés. Les arrêts sur la voie de circulation facilitent une mise en œuvre conforme à la LHand tout en réduisant les manœuvres aux arrêts hors chaussée, délicates quant à la sécurité.

c) Promotion d'accès aux TP plus simples, plus performants et plus sûrs

– **De courts chemins de correspondance sont une condition-clé afin que les transports publics soient perçus comme une forme de mobilité attrayante.**

Pour cette raison, les nœuds de correspondances entre les lignes des différents modes de transport (bus/trams/trains) doivent être conçus de manière à ce que les chemins soient aussi courts que possible. Lors de la conception de centres-villes à circulation apaisée ou sans trafic, il faut impérativement exclure les transports publics des mesures restrictives et garantir que les passagers puissent profiter des plus courts chemins de correspondance possibles.

– **Aux arrêts de transports publics, il faut veiller à ce que les passagers attendant un moyen de transport disposent de suffisamment de place** et que cet espace d'attente ne soit pas en conflit avec des itinéraires de circulation de vélos afin de garantir la sécurité des cyclistes, des usagers des TP et des piétons.

– **Promotion des offres à la demande et de partage aux points de correspondance intermodaux (interfaces multimodales):** L'attrait des transports publics peut être augmenté si, aux points de correspondance intermodaux, les passagers disposent d'un accès à des offres proches et flexibles temporellement permettant une chaîne de voyage de porte à porte. À cette fin, les offres de mobilité à la demande et de partage doivent être disponibles sous forme physique et numérique conformément aux besoins. À l'avenir, les entreprises de transports publics doivent davantage intégrer ces formes de transport dans leurs offres classiques afin de rester concurrentielles face au TIM sur le premier et le dernier kilomètre. Les commanditaires communaux et cantonaux doivent promouvoir davantage ces prestations dans leurs concepts globaux de mobilité.

L'Union des transports publics s'engage en faveur d'une offre de TP performante, simple, accessible sans obstacle, écologique et durable. Cela présuppose de nombreuses interfaces et interdépendances avec des systèmes environnants dans le domaine de compétences des pouvoirs publics.

Dans les zones urbaines, les transports publics routiers sont un élément central des stratégies de mobilité en accord avec les objectifs souverains des transports, de l'urbanisation et de l'environnement. Afin de pouvoir contribuer à atteindre ces objectifs, les entreprises de transports publics routiers et les collectivités publiques doivent bénéficier d'une grande sécurité de planification commune et mutuelle. À cette fin, les stratégies de mobilité des pouvoirs publics doivent être élaborées en collaboration prioritaire et étroite avec les entreprises de transport.

Les collectivités publiques guident les différentes offres de transport à travers l'infrastructure, alors que les entreprises de transports publics sont à même d'appliquer les stratégies de mobilité en tant qu'intégratrices d'une offre de mobilité durable. Accomplir cette tâche commune nécessite des investissements aux interfaces entre les pouvoirs publics et les transports publics, ainsi que des procédures de planification et d'approbation accélérées et coordonnées entre les deux parties.





VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12
3000 Berne 6

www.utp.ch
info@utp.ch