

Pour les usagers des bus, du bon et du moins bon

Selon un sondage, l'accès aux arrêts de bus est jugé facile par 96 % des usagers, mais l'attente est jugée inconfortable par 44 % en raison de la conception de l'abri (taille, protection inefficace contre les intempéries), du confort du banc ou de l'absence d'abri à certains arrêts. D'autres éléments dégradant le confort d'attente ont été cités : la mauvaise visibilité des bus qui arrivent, à cause de la vitre de retour avec les indications de lignes, la présence de fumeurs, l'absence de lumière, le manque d'information sur le temps d'attente.

A bord du bus, l'inconfort provient principalement de l'affluence, du style de conduite des conducteurs et du manque de places assises. Parmi les autres causes de dégradation du confort de voyage, il y a le chauffage parfois excessif, la musique, l'éclairage, le problème des poussettes.

Un point important non abordé dans ce sondage est celui de l'inadaptation des horaires à certaines évolutions de la société, notamment pendant l'été. En temps normal, beaucoup d'usagers galèrent dans des transports en commun bondés et souvent irréguliers en raisons d'incidents ou d'encombrements sur les voies publiques. On aurait pu penser que l'été, avec une partie des voyageurs en congés et une circulation moins difficile, se traduirait par un meilleur confort, plus de place et moins d'attente.

Or nous vivons l'inverse parce que l'offre de transport est réduite davantage que le nombre d'usagers, entraînant des temps d'attente plus longs encore, des bus ou des métros encore plus saturés.

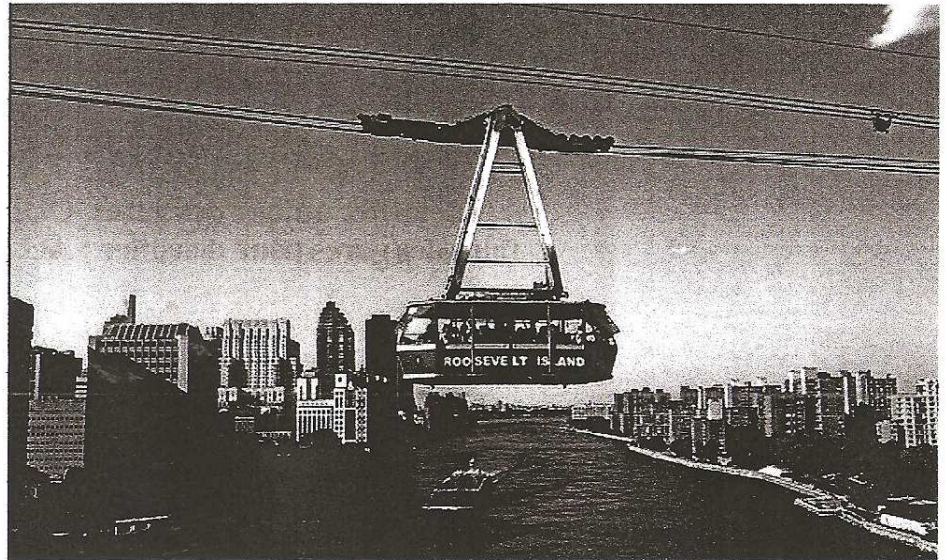
S'y ajoute une incertitude, en particulier pour les bus, dont les horaires et la fréquence peuvent être modifiés jusqu'à 4 fois pendant l'été sur certaines lignes. Ah la joie de découvrir que son bus a été supprimé dans le cadre d'un changement d'horaire !

Il serait temps de prendre en compte le changement des habitudes en matière de vacances. Le mois d'août n'est plus ce qu'il était ! De plus en plus d'usagers fractionnent leurs vacances et sont présents pendant l'été. Ils ont droit à un service de qualité. Merci d'avance à la RATP d'actualiser ses méthodes pour que l'été cesse d'être particulièrement difficile pour les usagers...

Le travail à temps partiel et le travail en horaires décalés sont d'autres évolutions sociétales qui rendent l'offre traditionnelle inadéquate. Elles ne sont pas en soi une mauvaise chose du point de vue des transports, car elles auront pour effet d'écarter les pointes. Encore faut-il que les transporteurs en tiennent suffisamment compte...

Alain FABRE, pour l'AMUTC ■

Le transport par câble en milieu urbain, pourquoi pas ?



Conçu spécifiquement pour le franchissement d'obstacles, le transport par câble (téléphérique ou télécabine) s'est principalement développé en montagne. Cependant, son utilisation est également possible en milieu urbain. Il rencontre depuis quelques années plusieurs succès remarquables à l'étranger, en particulier pour répondre à des problématiques de franchissement de coupures urbaines (cours d'eau, vallées, voies autoroutières, faisceau ferroviaire...). Capable d'opérer dans des reliefs à très fortes pentes, le câble peut offrir une alternative à des parcours routiers contraints à des détours importants en améliorant significativement les temps de déplacement.

Attractivité

L'attractivité du transport par câble en milieu urbain tient à plusieurs avantages :

- tracé direct,
- vitesse rapide,
- fréquence de passage élevée,
- non-dépendance des aléas de circulation (site propre intégral),
- emprises au sol limitées,
- caractère original et souvent plaisant pour l'utilisateur.

C'est pourquoi, bien que les systèmes de transport par câble aérien soient encore absents du paysage des transports collectifs urbains et périurbains français, la loi de 2009 issue du Grenelle de l'Environnement identifie clairement les transports par câble parmi les alternatives pouvant offrir des réponses performantes dans le cadre d'une politique de réduction des nuisances et des émissions de gaz à effet de serre.

Quelle différence entre téléphérique et télécabine ?

Les téléphériques se caractérisent par

deux véhicules liés par un même câble et se déplaçant à la même vitesse mais en sens contraire. Avec des cabines d'une capacité pouvant atteindre 200 personnes et une vitesse maxi de 45 km/h, ils permettent un débit de 2000 voyageurs par heure et par sens. A noter que les cabines d'une capacité supérieure à 40 places doivent obligatoirement être accompagnées par un agent d'exploitation.

Les télécabines se caractérisent par des « trains » de cabines d'une capacité maxi de 35 places. Bien que sa vitesse soit limitée à 25 km/h, ce système permet d'envisager un débit atteignant 4500 voyageurs par heure et par sens.

Quel niveau de service ?

Le niveau de service fait référence aux notions de vitesse commerciale, de fréquence de passage, d'accessibilité et de confort. L'amplitude horaire est aussi une composante importante du niveau de service, mais elle n'est pas liée au système lui-même, elle relève du choix de l'autorité organisatrice. Il est parfaitement possible de faire fonctionner un transport par câble de 5 heures à ●●●