

les transports publics de surface dans les villes

2. PERSPECTIVES D'AVENIR

table des matières

	Pages
Chapitre IV - LE ROLE DES TRANSPORTS EN COMMUN	1
1. Nécessité d'un service public de transport	2
1.1. Inégalité des conditions de transport et inégalité des chances	2
1.2. Implications des nécessités de service public sur l'organisation des transports collectifs	4
2. Une meilleure utilisation de la voirie urbaine dans les zones encombrées	5
2.1. Les possibilités d'amélioration de la capacité de la voirie urbaine	6
2.2. Recherche d'un meilleur équilibre entre transports individuels et transports collectifs pour l'utilisation de la voirie urbaine aux heures de pointe	6
2.3. Principes d'organisation de la circulation et des transports dans les zones encombrées	10
3. Les objectifs à moyen et long terme	11
3.1. L'évolution future de la demande de transport	12
3.2. Le choix des investissements et les possibilités de satisfaire les besoins de l'automobile	12
3.3. Transports en commun et urbanisme	15
4. Conclusion - Le plan de transport	17
Bibliographie du chapitre IV	18
Chapitre V - LES AMELIORATIONS POSSIBLES DANS L'ORGANISATION DES RESEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN	19
1. Gestion et productivité	20
1.1. Les facteurs externes de la productivité	20
1.2. La compression des dépenses de personnel	21
1.3. Autres actions de productivité	22
2. La structure du réseau	22
2.1. Le schéma général d'organisation	23
2.2. Relation entre tracés et exploitation des lignes	24
2.3. La création de lignes nouvelles et la desserte de nouveaux ensembles périphériques	24
2.4. La desserte des zones de faible densité et les parkings de dissuasion	26
2.5. Lignes d'autobus express et lignes directes sur autoroutes	27
3. L'exploitation des lignes régulières : fréquences, capacité des véhicules et confort	30
4. La régulation des lignes de transport en commun	33
4.1. Les procédures de régulation	34
4.2. Les systèmes de régulation - Coût et efficacité	36

5. Systèmes d'exploitation adaptés à la demande : vers la suppression des temps terminaux ?	38
5.1. Insuffisance des systèmes traditionnels d'exploitation	38
5.2. Les services réguliers porte-à-porte	38
5.3. L'autobus à la demande ou transport en commun à itinéraire libre	39
6. L'action auprès du public	41
6.1. L'information des usagers et non-usagers	41
6.2. L'image de marque du transport en commun	43
6.3. La publicité	43
Bibliographie du chapitre VI	45

Chapitre VI - LES TRANSPORTS EN COMMUN ET L'ORGANISATION DE LA CIRCULATION 47

1. Limitation de l'usage de l'automobile aux heures de pointe	50
1.1. La politique de stationnement	50
1.2. Autres moyens d'agir sur la demande	53
2. Les bandes et rues réservées aux transports en commun	54
2.1. Justification des bandes réservées dans les zones encombrées	54
2.2. Problèmes posés par l'aménagement des bandes réservées	58
2.3. Les rues réservées aux transports en commun	61
3. Autres aménagements de circulation en faveur des transports en commun	62
3.1. Dégagement des itinéraires empruntés par les autobus	62
3.2. Priorité d'accès aux autoroutes urbaines	64
3.3. Priorité aux autobus aux carrefours à feux	64
3.4. Implantation des arrêts et des terminus	65
4. Infrastructures nouvelles pour les transports de surface	68
4.1. Tunnels pour autobus ou tramways	68
4.2. Autres sites propres pour autobus - L'autobus «duomode»	70
Bibliographie du chapitre VI	73

Chapitre VII - FINANCEMENT ET TARIFICATION DES TRANSPORTS PUBLICS 75

1. La situation actuelle et ses incohérences	75
2. Fondements économiques de la tarification des transports urbains	76
2.1. Rôle économique de la tarification	76
2.2. L'équilibre budgétaire et la rentabilité	77
2.3. Les objectifs sociaux et obligations de service public	78
3. Conclusion : les principes d'une politique tarifaire pour les transports en commun.	79
Bibliographie du chapitre VII	80

CONCLUSION	81
Annexe 1. Effets sur les temps de déplacements d'une modification de la répartition des usagers entre voitures particulières et autobus sur un axe routier saturé (heures de pointe)	85
Annexe 2. Calcul sommaire de la rentabilité d'une ligne - influence des densités	93
Annexe 3. Calcul de la fréquence optimale d'une ligne d'autobus en heure creuse	95
Annexe 4. Note sur deux expériences de minibus : Washington et Hong-Kong	97
Annexe 5. Note relative à la ligne de taxis collectifs « Paris-Versailles » (remplacée par un service régulier de minicars de 8 places-voyageurs)	99
Résumé de la 2ème partie	101