

Test des transports publics dans les villes européennes

Méthodologie: la manière dont nous avons testé !

Sans transports publics, les systèmes de transports de nos villes s'effondreraient. En effet, les transports publics contribuent de manière déterminante au bon écoulement de l'ensemble du trafic, parce qu'il peut transporter une grande quantité de personnes de manière efficace. Cependant, afin de remplir cette fonction, ils doivent être suffisamment attractifs pour qu'on les utilise. Et souvent les usagers se plaignent de "leurs" transports publics. Les TCS et ses 16 partenaires européens du consortium EuroTest ont décidé d'effectuer un test pour en savoir plus et déterminer où se trouve la source de ces mécontentements. L'accent dans ce test est évidemment mis sur le point de vue de l'utilisateur.

Au total, ce sont les systèmes de transports publics dans 23 villes situées dans 18 pays européens qui furent testés: Amsterdam, Barcelone, Bern, Bruxelles, Budapest, Cologne, Copenhague, Francfort, Hambourg, Helsinki, Leipzig, Lisbonne, Ljubljana, Londres, Madrid, Munich, Oslo, Paris, Prague, Rome, Varsovie, Vienne et Zagreb. Le test s'est déroulé en plusieurs étapes entre le 24 octobre et le 11 décembre 2009 et englobe les catégories suivantes:

- **Durée du voyage:** temps de parcours, fréquence des changements, cadence, heures d'exploitation Poids: 35%
- **Correspondances:** longueur du chemin à parcourir, signalisation, accessibilité, connexion avec la voiture privée ou le vélo Poids: 15%
- **Information avant et pendant le trajet:** affiches, indications et annonces aux arrêts ainsi que dans les véhicules, possibilités d'achats de billets, informations online Poids: 25%
- **Offre de titres de transports et prix du voyage** Poids: 25%

Le mandat pour la réalisation du test a été confié par l'ADAC à la chaire de planification des transports et technique du trafic de l'université de Stuttgart sous la direction du professeur Markus Friedrich. La chaire est active dans le développement et l'évaluation de modèles pour la planification multimodale et le pilotage de l'offre en transports. Ses travaux de recherche pour la détermination et l'évaluation de la qualité de l'offre pour le trafic routier et les transports publics ont marqué l'élaboration des directives allemandes pour une conception intégrée des réseaux.

Pour le test effectué sur place, douze arrêts, qui se différencient de par le nombre de passagers, fonction de nœud de correspondance et nombre de moyens de transports, ont été sélectionnés dans chaque ville selon un schéma standardisé. Les voyages des experts se sont déroulés entre ces arrêts. Il a été pris en compte que la

répartition entre les modes de transports devait représenter leur utilisation réelle. De plus dans chaque ville, un mode de transport dépendant du trafic routier, p.ex. le bus, et un mode de transport indépendant du trafic routier, tel que le RER, ont été testés.

A Berne, les arrêts suivants ont été testés sur place:

Lieu	Description
Bahnhof	La gare la plus importante de la ville
Hirschengraben	Arrêt important dans le centre-ville
Kocherpark	Arrêt avec correspondance entre bus et tram
Helvetiaplatz	Autre arrêt important dans le centre-ville (p.ex. musée, site touristique)
Ostermundigen	Arrêt situé hors de la zone urbaine à proximité d'une zone d'habitation importante
Neufeld	Arrêt situé à proximité d'un parking relais hors du centre-ville
Bümplitz, Höhe	Arrêt de bus situé en zone urbaine sans importance particulière
Manuelstrasse	Arrêt de bus situé en zone urbaine sans grande importance
Zytglogge	Autre arrêt important dans le centre-ville
Brunnadernstrasse	Arrêt avec correspondance entre bus et tram
Montbijou	Arrêt avec un nombre moyen de passagers en correspondance
Brühlplatz	Arrêt en zone urbaine avec peu de passagers en correspondance

En ce qui concerne l'ensemble des arrêts testés, les données sur les liaisons ont été obtenues dans un deuxième temps, entre autres à travers le système d'information passager. A l'aide d'une grille standardisée pour toutes les villes, des zones d'étude ont été définies et réparties en centre-ville, zone urbaine, zone suburbaine, zone périurbaine. Dans chacune de ces zones, sept arrêts ont été sélectionnés. Les arrêts suivants ont encore été ajoutés par la suite: aéroport, gare principale et un arrêt important au centre-ville. Ceci nous donne en tout 31 arrêts par ville entre lesquels 85 parcours ont été testés avant le 10 décembre 2009 pendant les heures de pointe, les heures de trafic normal et les heures creuses.

Les informations online ont été obtenues sur le site web de la communauté tarifaire ou de l'exploitant des transports urbains. L'évaluation a porté sur la facilité d'accéder au site web, le système d'information sur les horaires, l'offre de plans de réseaux à télécharger ainsi que les informations tarifaires et les billets. Dans les villes situées dans des états hors de la zone Euro, le taux de change appliqué est celui du 26 novembre 2009.

Au total, ce sont plus de 30'000 enregistrements de données qui ont été effectués et évalués. Les modifications qui ont eu lieu après la fin de la période de test le 11 décembre 2009 n'ont pas été prises en compte. Les évaluations se déclinent en cinq niveaux: très bon, bon, suffisant, insuffisant, très insuffisant.