

Quarante années de transports guidés en France : controverses et réalisations

École nationale supérieure d'Architecture de Paris-Belleville

60, boulevard de la Villette, 75019 Paris

11 février 2015

Le transport ferré : projets et jeu des acteurs – comparaison avec Zurich (et Bruxelles)

Par Pierre Laconte

S.G. honoraire, Union internationale des Transports publics - UITP

President, Industrial and Engineering Heritage Committee, Europa Nostra

Sommaire

1. Zurich.

1.1. Politique du réseau de transport public et du stationnement.

1.2. Connexion entre le réseau de bus/trams et le réseau ferré.

2. Bruxelles.

2.1. Politique du réseau et du stationnement.

2.2. Connexion entre le réseau de bus/trams, le réseau de métro et le réseau ferré.

1. Zurich.

1. 1. Politique du réseau de transport public et du stationnement.

La politique du réseau de transport public (TC) à Zurich est axée sur :

- le réseau de sites propres en surface intégralement réservés aux trams, trolleybus et bus (pas de métro),
- la priorité généralisée aux feux de signalisation, commandée de manière centralisée,
- le raccourcissement du cycle des feux et
- la réservation du stationnement de longue durée en voirie aux résidents.



Illustration 1 :

À la suite d'un référendum populaire en 1972 (« votation ») rejetant le projet de métro, les TC doivent utiliser la voirie. Les autorités politiques ont opté pour le maintien du parc de trams existants et la constitution d'un réseau de voies réservées pour les trams et les bus (pas les taxis).



Illustration 2 :

En vue d'assurer une priorité effective aux TC le système des feux a été réorganisé depuis 1985. Des senseurs placés en amont des feux de signalisation (voir au bas de l'illustration) détectent à distance l'approche de trams ou de bus et adaptent le cycle des feux en vue de donner la priorité au transport public « zero waiting time » (système SESAM). La vitesse commerciale des TC est dès lors très attractive et assure une couverture des coûts de quelque 80% (voir OTT, R., « Mobility is culture – A contribution to the overall quality of life »).

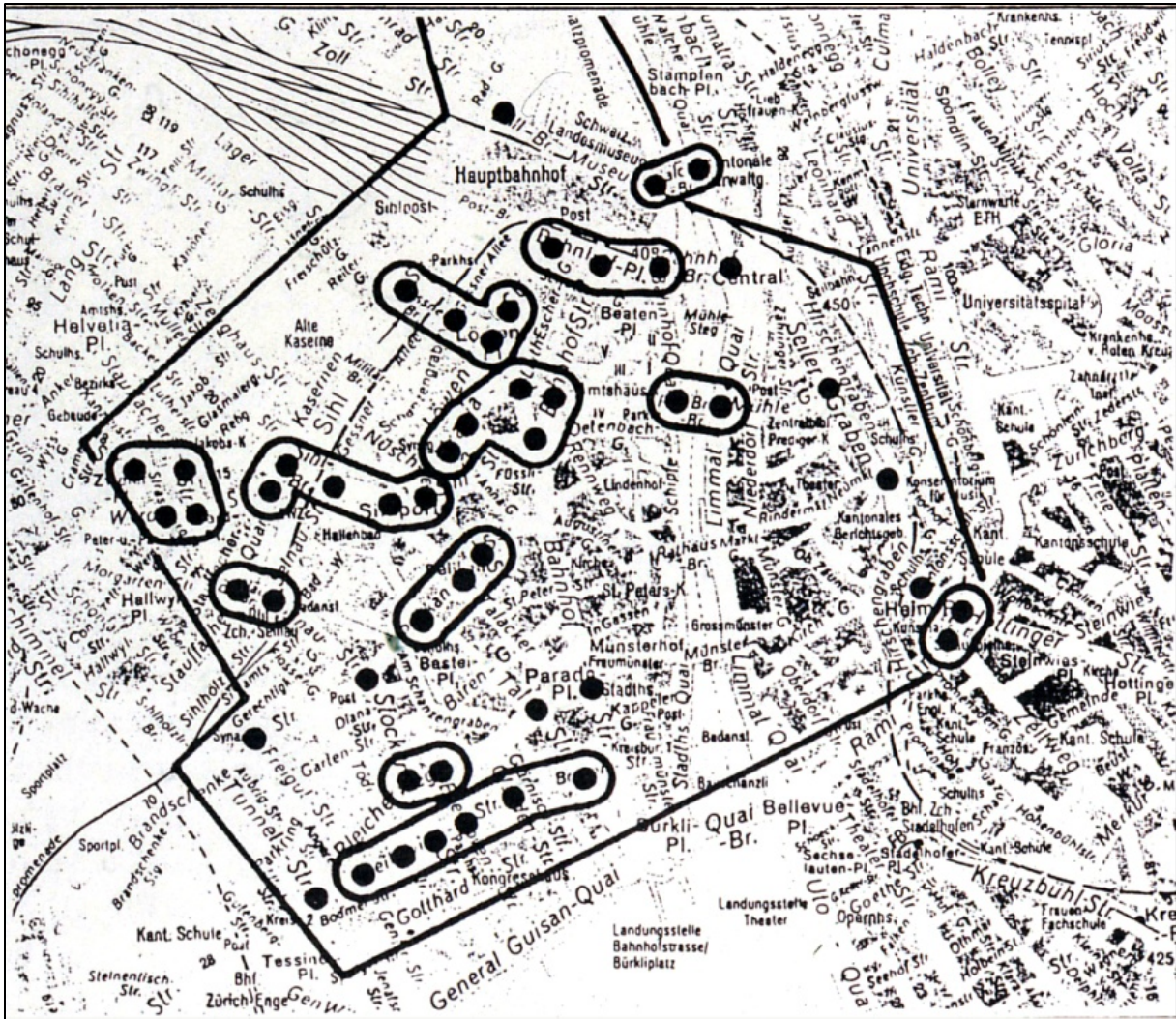


Illustration 3 :

Le réaménagement des feux de signalisation inclut notamment le raccourcissement du cycle des feux et la quasi-suppression de l'« onde verte » c.à.d. de la synchronisation dans un des deux sens de la circulation. Les automobiles doivent s'arrêter plus souvent mais moins longtemps.



Illustration 4 :

L'originalité principale de la gestion de la mobilité à Zurich est la politique du stationnement. Les cantons postaux (correspondant à des quartiers) déterminent des zones à stationnement illimité gratuit pour les automobilistes domiciliés dans cette zone (attesté par un macaron collé sur le pare-brise). Tous les autres, notamment tous les véhicules des navetteurs, voient leur stationnement limité à 90 minutes (zone bleue contrôlée par un disque).

ENCART

Une politique de stationnement gratuit des plus payante.

La décision politique de limiter le stationnement des véhicules entrants, prise peu après une élection municipale, a provoqué dans l'immédiat de vives protestations, relayées par la presse, émanant des navetteurs, principalement les cadres et les commerçants travaillant dans le centre mais domiciliés dans les communes périphériques. Elle fut pleinement validée par l'élection suivante. En effet :

- les citoyens domiciliés dans la ville ont pu stationner dans la rue alors qu'auparavant ces espaces étaient occupés depuis le matin par des navetteurs.

- Les commerçants ont constaté que 90 minutes permettaient aux clients d'effectuer des achats et de stationner à proximité de leur magasin.
- Beaucoup de citoyens domiciliés en périphérie sont revenus habiter dans la ville, notamment pour y bénéficier du stationnement réservé aux urbains au grand bénéfice des finances de la ville.
- Des nombreux immeubles vides ou squattés ont trouvé acquéreur.

2. Connexion entre le réseau de bus/trams et le réseau ferré.

La priorité au TC dans la ville est allée de pair avec une amélioration du transport ferré suburbain au bénéfice des communes et de leurs navetteurs, en particulier la création d'un S-Bahn en 1990, l'interconnexion des lignes du réseau ferré suburbain depuis 2014 (« Diagonale ») et l'édification de gares de banlieue de qualité, par exemple celle de Stadelhofen (dessinée par Santiago Calatrava). Le S-Bahn participe également à la mobilité intra urbaine.

La planification stratégique et la coordination générale de l'offre des transports du réseau urbain et suburbain de train, tram, bus, bateaux et télécabines (y compris les tarifs et les abonnements) est assuré par le Zürcher Verkehrsverbund ZVV, établi en 1990 et dessert une population de 1,3 million.

2. Bruxelles.

2.1. Politique du réseau et du stationnement.

La politique du réseau à Bruxelles est caractérisée par :

- Le développement depuis 1969 d'un métro indépendant du réseau de chemins de fer (quatre lignes), ainsi que trois lignes de pré-métro (tram partiellement en souterrain),
- Le maintien du réseau de trams de surface, bénéficiant d'un site propre partiel, et de la priorité à certains feux de signalisation,
- une gestion du réseau de chemins de fer urbain et suburbain qui relève exclusivement de l'État,
- une gestion du TC (métro, tram, bus) qui relève exclusivement de la politique de la région de Bruxelles-Capitale,
- une gestion du trafic qui relève exclusivement des commissaires de police des communes de la région de Bruxelles-Capitale (regroupées en 6 zones), elles-mêmes soumises aux élus locaux (il n'y a pas de Préfet de Police)
- une gestion du stationnement également du ressort exclusif des commissaires de police et des élus locaux.

Le réseau de BRUXELLES est donc confronté à une multiplicité de décideurs (19 communes, région de Bruxelles-Capitale et régions flamande et wallonne, gouvernement central et SNCB) et dont les politiques fluctuent en fonction des majorités politiques.

Dans le cas du métro le réseau est à dominante Est-Ouest, desservant des quartiers aisés et le centre. Plus récemment la majorité politique régionale penche pour un renforcement de la desserte du nord de la ville et l'augmentation des budgets y afférent.

Dans le cas du tram chaque ligne fait l'objet d'un jeu d'acteurs entre le niveau de la Région et celui des communes traversées. Un exemple est fourni par la ligne 92-93 (traversée nord-sud par le centre). Une des communes traversées (Saint-Gilles) s'est opposée à la mise en site propre du tronçon le plus encombré (Chaussée de Charleroi), entraînant l'irrégularité de toute la ligne aux heures de pointe (cohortes de trams bloqués dans le trafic). Les polices locales autorisent volontiers les « tourner à gauche » qui ralentissent les TC, en contradiction avec leur vitesse commerciale.



Illustration 5 : Place Louise. La ligne 92-93 assurant la traversée nord-sud de la ville par le centre est partiellement en site réservé (Avenue et Place Louise) mais est soumise aux aléas de la circulation sur le tronçon le plus encombré du parcours de la ligne 92.

2.2. Connexion entre le réseau de bus/trams, le réseau de métro et le réseau ferré.

Le réseau de bus/trams et le réseau de métro de la région de Bruxelles-Capitale sont gérés par la région, dont dépend l'opérateur régional STIB/MIVB, également chargé des études. Les extensions du métro font donc l'objet d'études par l'opérateur, les choix budgétaires de réalisation relevant du gouvernement de la région et des priorités politiques des élus quant aux lieux à desservir en priorité par rapport à d'autres.

Le réseau de transport ferré suburbain est géré par la Société Nationale des Chemins de Fer Belges SNCB/NMBS. Presque toutes les lignes convergent vers les trois principales gares bruxelloises interconnectées. Une tentative en 2012 de créer un organe de coopération regroupant la SNCB et les trois régions concernées n'a pas abouti mais la SNCB a établi une direction spécifique pour les lignes de banlieue (Réseau Express Régional).

Le SNCB/NMBS est restée nationale mais est en cours de « communautarisation » (deux conseils d'administration, un par communauté linguistique). Ses choix d'investissements et de gestion relèvent du jeu des alliances entre acteurs politiques, y compris le financement des travaux et le contrôle de la gestion. (voir <http://www.ffue.org/2014/04/acceder-a-bruxelles/> et <http://www.ffue.org/2014/11/la-mobilite-ferroviaire-element-central-dune-ville-durable-le-cas-de-bruxelles/>).

CONCLUSION.

La présentation a mis surtout l'accent sur le réseau de ZURICH et de sa région, qui présente une grande cohérence politique entre aménagement du territoire et transport, entre desserte de la ville et desserte de la périphérie, et entre modes de transport.

Le réseau de BRUXELLES est confrontée au contraire à une multiplicité de décideurs (19 communes, région de Bruxelles-Capitale et régions flamande et wallonne, gouvernement central et SNCB) et de politiques fluctuant en fonction des majorités. Le projet de réseau express régional à gestion regroupant les acteurs n'a pas été mis en œuvre. L'accessibilité générale de Bruxelles reste donc essentiellement due à l'acquis de réalisations historiques : l'interconnexion entre les gares du Nord et du Midi et la création de la gare centrale en 1952, la liaison de ces gares avec l'aéroport depuis 1958 et entre le quartier européen et l'aéroport à partir de 2016.