



Analyse TP 2012

Résultats

Septembre 2012

umverkehR, Postfach, 8036 Zurich
Tel. 044 242 72 76, www.umverkehr.ch
Projektleiter: Christian Harb, christian.harb@umverkehr.ch

umverkehR
Zukunft inkl.

Table des matières

1	Introduction.....	3
1.1	Périmètres analysés	3
1.2	Critères et échelle d'évaluation	5
2	Temps de parcours de porte à porte.....	7
2.1	Fréquence de passage.....	7
	Vue d'ensemble des résultats en 2012	7
	Détails de l'évaluation	7
2.2	Distance jusqu'au prochain arrêt.....	9
	Vue d'ensemble des résultats en 2012	9
	Détails de l'évaluation	9
2.3	Vitesse de parcours.....	11
	Vue d'ensemble des résultats 2012	11
	Détails de l'évaluation	11
3	Coûts.....	13
3.1	Coûts pour les billets «simple course»	13
	Vue d'ensemble des résultats en 2012	13
	Détails de l'évaluation	13
3.2	Coûts pour les abonnements mensuels.....	15
	Vue d'ensemble.....	15
	Détails de l'évaluation	15
4	Qualité	17
4.1	Âge du parc de véhicules	17
	Vue d'ensemble des résultats en 2012	17
	Détails de l'évaluation	17
4.2	Offre en places assises	19
	Vue d'ensemble des résultats en 2012	19
	Détails de l'évaluation	19
4.3	Offre en informations	22
	Vue d'ensemble des résultats en 2012	22
	Détails de l'évaluation	22
4.4	Qualité des pôles de transbordement	25
	Vue d'ensemble des résultats en 2012	25
	Détails de l'évaluation	25
4.5	Facilité d'utilisation.....	30
	Vue d'ensemble des résultats en 2012	30
	Détails de l'évaluation	30
5	Conclusions.....	33
	Annexe : résultats par ville	35

1 Introduction

Les sondages sur la satisfaction des usagers des transports publics sont légion, mais ils ne s'adressent qu'au public qui soit est satisfait de toute façon (sinon ils n'utiliseraient pas les TP), soit qui faute d'alternatives doit s'en accommoder (personnes âgées, adolescents). actif-trafiC par contre s'est intéressé à la question de savoir dans quelle mesure les TP répondent aussi aux attentes des usagers-ères occasionnel-le-s ou des personnes arrivant dans une ville inconnue. actif-trafiC réalise déjà la troisième analyse de l'offre en transports publics en 2012 (après 2003 et 2006).

1.1 Périmètres analysés

Nous avons analysé l'offre en trams et bus de 53 villes, agglomérations et communes périurbaines en Suisse. Pour simplifier, on peut dire que les périmètres analysés comprennent des zones urbanisées d'un seul tenant, avec 1 à 2 zones tarifaires et une population de plus de 20'000 habitant·e·s (Ill. 1). Bien entendu que le nombre d'habitants et de pendulaires plus important dans une grande ville près de la frontière entraîne une plus grande demande et donc aussi une meilleure offre. D'autre part, les besoins des passagers ne varient que peu - et ceci indépendamment du lieu. Pour tenir compte des différences entre grandes et petites villes, nous avons divisés les périmètres analysés en cinq catégories :

1. grandes villes (>80'000 habitant·e·s)
2. villes moyennes (35'000-80'000 habitant·e·s) avec une forte densité de population (>35 habitant·e·s par ha)
3. villes moyennes (35'000-80'000 habitant·e·s) avec une faible densité de population (<35 habitant·e·s par ha)
4. petites villes (<35'000 habitant·e·s)
5. communes périurbaines (agglomération)

Périmètre analysé	Communes	Population résidente (2011)	Densité h. /ha	Catégorie
Aarau	Aarau, Biberstein, Buchs AG, Eppenberg-Wöschnau, Erlinsbach, Küttigen, Suhr	42'959	31	3
Bade-Wettingen	Baden, Ennetbaden, Gebenstorf, Neuenhof, Obersiggenthal, Turgi, Untersiggenthal, Wettingen	71'012	42	2
Bâle	Allschwil, Bâle, Bettingen, Binningen, Birsfelden, Bottmingen, Münchenstein, Muttenz, Riehen	268'894	57	1
Bâle-sud	Aesch, Arlesheim, Bienne-Benken, Dornach, Ettingen, Oberwil, Pfeffingen, Reinach BL, Therwil	74'233	39	5
Bellinzone	Arbedo-Castione, Bellinzone, Carmorino, Giubiasco, Monte Carasso, Sementina	38'284	37	3
Berne	Berne, Bremgarten b. B., Köniz, Ostermundigen	182'137	51	1
Berthoud	Berthoud, Kirchberg BE, Lyssach, Oberdorf, Rütligen-Alchenflüh	27'379	27	4
Bienne	Bienne, Brügg, Nidau, Port	64'899	48	2
Brigue	Bitsch, Brigue-Glis, Naters	21'312	37	4
Bülach	Bachenbülach, Bülach	21'276	36	5
Bulle	Bulle, Morlon, Riaz, Vuadens	23'481	32	4
Coire	Coire, Haldenstein	37'573	54	2
Emmen	Emmen	27'980	38	5
Frauenfeld	Frauenfeld	23'197	28	4
Fribourg	Fribourg, Granges-Paccot, Marly, Villars-s-Glâne	56'213	46	2
Genève	Bardonnex, Bernx, Carouge, Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg, Confignon, Genève, Le Grand-Saconnex, Lancy, Meyrin, Onex, Plan-les-Ouates, Thônex, Troinex, Vernier, Veyrier	393'168	71	1
Granges	Bettlach, Granges, Lengnau	25'229	29	4
Höfe (SZ)	Freienbach, Wollerau	22'563	35	5
Kreuzlingen	Kreuzlingen, Tägerwilen	23'469	31	4
Küsnacht-Zollikon	Küsnacht, Zollikon, Zumikon	30'628	31	5
La Chaux-de-Fonds	La Chaux-de-Fonds	37'351	40	2
Lausanne	Belmont-s-Lausanne, Chavannes, Ecublens, Epalinges, Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne, Lutry, Paudex, Prilly, Pully, Renens, St-Sulpice VD	224'202	54	1
Lenzbourg	Lenzbourg, Möriken-Wildegg, Niederlenz, Staufens	19'057	26	4
Liestal	Füllinsdorf, Frenkendorf, Lausen, Liestal	28'791	34	4
Locarno	Ascona, Brione-s-M., Locarno, Losone, Minusio, Muralto, Orselina	38'526	31	3
Lucerne	Adligenswil, Ebikon, Horw, Kriens, Lucerne, Meggen	141'003	46	1
Lugano	Lugano, Massagno, Muzzano, Paradiso, Savona, Sorengo, Vezia	72'484	56	2
Morges	Echandens, Echiches, Lonay, Morges, Préverenges, Tolothenaz	26'851	35	5
Neuchâtel	Auvernier, Corcelles-Cormondrêches, Hauterive, Marin-Epagnier, Neuchâtel, Peseux, St. Blaise	55'472	40	2
Nyon	Nyon, Prangins	22'649	41	5
Olten	Aarburg, Dulliken, Olten, Starrkirch-Wil, Trimbach, Wangen b. O., Winznau	42'959	33	3
Rapperswil-Jona	Rapperswil-Jona	26'212	37	4
Rorschach	Goldach, Rorschach, Rorschacherberg	24'870	39	4
Schaffhouse	Neuhausen a. R., Schaffhouse	45'102	35	2
Sion	Sion	30'092	45	4
Soleure	Bellach, Biberist, Derendingen, Feldbrunnen-St. Niklaus, Gerlafingen, Langendorf, Soleure, Zuchwil	53'315	32	3
St. Gall	Gaiserwald, St. Gall, Wittenbach	90'332	43	1
Thalwil	Langnau a. A., Oberrieden, Thalwil	29'347	44	5
Thoune	Hilterfingen, Steffisburg, Thoune	62'104	40	2
Uster	Uster	32'614	40	5
Vallée de la Furt	Buchs ZH, Dällikon, Regensdorf	25'620	35	5
Vallée de la Glat	Dietikon, Dübendorf, Kloten, Opfikon-Glattbrugg, Wallisellen, Wangen-Brüttisellen	86'404	42	5
Vallée de la Limmat	Bergdietikon, Dietikon, Geroldswil, Oberengstringen, Oetwil/L, Schlieren, Unterengstringen, Urdorf, Weiningen	71'732	42	5
Vallée du Rhin (SG)	Altstätten SG, AU SG, Balgach, Berneck Marbach, Rebstein, Widnau	40'989	26	3
Vevey-Montreux	Corseaux, Corsier-s-Vevey, La-Tour-de-Peilz, Montreux, Vevey, Veytaux, Villeneuve	64'889	41	2
Wädenswil	Wädenswil	20'327	38	5
Wetzikon-Gossau ZH	Gossau ZH, Wetzikon	31'095	36	5
Wil SG	Bronschhofen, Rickenbach TG, Wil SG, Wilen TG	27'147	31	4
Winterthur	Winterthur	100'947	44	1
Yverdon	Chamblon, Montagny-près-Yverdon, Yverdon	28'372	35	4
Zofingue-Wiggertal	Brittnau, Oftringen, Rothrist, Strengelbach, Wikon LU, Zofingue	40'290	27	3
Zoug	Baar, Cham, Steinhausen, Zoug	71'274	41	2
Zurich	Zurich	371'633	71	1

III. 1. Vue d'ensemble des périmètres analysés.

1.2 Critères et échelle d'évaluation

Nous avons sous-divisé trois critères en dix sous-critères : temps de parcours de porte à porte (fréquence de passage, vitesse de parcours, distance jusqu'au prochain arrêt) ; coûts (billet simple course, abonnement mensuel) ; qualité (âge du parc de véhicules, offre en places assises, offre en informations, qualité des pôles d'échanges, facilité d'utilisation).

L'analyse TP 2012 reprend pour l'essentiel les critères des deux premières éditions. Les critères partiels « offre en informations », « qualité du pôle de transbordement » et « facilité d'utilisation » ont été légèrement remaniés, pour coller à la réalité d'aujourd'hui. Les explications détaillées sur les critères se trouvent aux chapitres 2 à 4. L'illustration 2 donne une vue d'ensemble.

Les trois critères principaux ont été pondérés (temps de parcours de porte à porte = 4; qualité = 2 et coûts = 1). A l'intérieur du critère principal « vitesse », la fréquence a été doublement prise en compte, car une bonne offre en transports publics se définit essentiellement par des lignes souvent desservies.

L'offre a été, pour tant que peut se faire, comparée avec le trafic motorisé individuel :

- la note 6 signifie que l'offre est aussi bonne que la voiture individuelle
- la note 1 signifie que l'offre est si mauvaise qu'il faut sérieusement songer à une solution de rechange (marche ou achat d'une voiture).

Dans la pratique, ces valeurs extrêmes sont rarissimes. Pour obtenir une impression plus parlante, nous avons décrit les notes avec des appréciations (note finale 4,75 = très bon, 4.5=bon, 4.25=suffisant, 4.00=juste suffisant, 3.75=insuffisant, note finale 3,5 = mauvais).

Critère	Temps de parcours de porte à porte			Coûts		Qualité				
	2	1	1	0.5	0.5	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4
Critère partiel	Fréquence de passage	Distance jusqu'au prochain arrêt	Vitesse de parcours	Billet simple course	Abonnement mensuel	Âge du parc de véhicules	Offre en places assises	Offre en informations	Qualité des pôles d'échanges	Facilité d'utilisation
Note 6	0 min.	50 m	30 km/h	Échelle individuelle Note 6 : Droits de stationnement 2h Note 1: Droits de stationnement 2h + coûts par km de trajet	0.15 Fr./km	7 ans	10%	Meilleure note, si tous les critères sont remplis à 100%	Meilleure note, si tous les critères sont remplis à 100%	Meilleure note, si tous les critères sont remplis à 100%
Note 5	12 min.	120 m	25 km/h		0.27 Fr./km	9 ans	25%			
Note 4	24 min.	190 m	20 km/h		0.39 Fr./km	11 ans	40%			
Note 3	36 min.	260 m	15 km/h		0.51 Fr./km	13 ans	55%			
Note 2	48 min.	330 m	10 km/h		0.63 Fr./km	15 ans	60%			
Note 1	60 min.	400 m	5 km/h		0.75 Fr./km	17 ans	85%			

III. 2. Vue d'ensemble sur les critères et leur évaluation.

Une offre ayant reçu les notes finales « très bien » ou « bien » couvre l'essentiel des besoins en mobilité. Dans ces régions, on peut facilement renoncer à sa voiture individuelle. Une note finale « suffisant » ou « juste suffisant » signifie qu'il faut accepter beaucoup de restrictions (surtout le week-end et en soirée). La note « insuffisant » ou « mauvais » signifie que l'offre est insatisfaisante même pour les personnes n'ayant pas d'alternatives aux transports publics.

L'enquête a été menée à bien par dix femmes et hommes proches de l'organisation actif-traffic. Ces personnes sont des utilisatrices et utilisateurs réguliers et expérimentés des bus et trams. Nous avons toutefois pris soin à ce que les « testeurs » ne soient pas familiarisés avec les villes visitées afin de reproduire l'effet du voyageur arrivant dans une ville inconnue. Le responsable de l'enquête a organisé un séminaire d'introduction pour les testeurs. Afin d'assurer une application uniforme du schéma d'évaluation, il a ensuite mené des contrôles par échantillonnage et discuté des résultats avec chaque testeur.

2 Temps de parcours de porte à porte

2.1 Fréquence de passage

La fréquence de passage à un arrêt est un critère partiel déterminant pour la qualité. Ce critère définit tant le temps d'attente maximal que la flexibilité d'usage. Si la fréquence est inférieure à 10 minutes, plus besoin de consulter un horaire.

Vue d'ensemble des résultats en 2012

Comme il fallait s'y attendre, les grandes villes proposent la meilleure fréquence de passage, suivies des villes de moyenne importance densément peuplées (ill. 3). Là où le potentiel de demande est élevé, l'offre suit.

Nous nous réjouissons de constater que l'offre a été améliorée depuis 2006 dans la grande majorité des régions analysées. La vallée de la Wigger, Berthoud, Granges, Yverdon-les-Bains, Rapperswil-Jona, Wetzikon-Gossau et la vallée de la Glatt ont connu une extension particulièrement marquée. Cependant l'augmentation de l'offre n'entraîne pas toujours une meilleure fréquence de passage. En effet, de nouvelles lignes avec une fréquence de passage peu élevée révisent la moyenne de la fréquence de passage à la baisse. Tel est le cas à Bâle, Bâle-sud, Lugano ou Schaffhouse.

Thalwil, Nyon, Sion, Höfe (SZ) et Bellinzone présentent une fréquence de passage moyenne insuffisante. La cadence moyenne est de 30 minutes au minimum. En soirée elle est encore abaissée.

Détails de l'évaluation

La fréquence de passage est fonction du nombre de départs d'un arrêt particulier et s'exprime en minutes. Toutes les lignes qui desservent un arrêt sont prises en compte (pour chaque direction). La durée d'exploitation est estimée à 18 heures par jour (par ex. de 6 à 24 h) durant tous les jours de la semaine. Les systèmes de bus sans services en soirée ou durant le week-end sont donc pénalisés. Tous les moyens de transports publics utilisables (y c. les RER et les bus régionaux) dans le périmètre analysé avec un billet simple course ont été pris en compte. Les arrêts seulement desservis dans une direction ne sont comptés que pour moitié.

- Note 6 (maximale) : La valeur maximale a été établie pour correspondre à celle du trafic motorisé individuel. Comme la voiture est disponible à tout moment, cela correspond à un temps d'attente de zéro minute.
- Note 1 (minimale) : La valeur minimale a été établie à 60 minutes. Si un arrêt n'est pas au moins desservi une fois par heure dans une direction, cela est considéré comme intolérable.
- Note 4 (suffisant) : La valeur est définie par la valeur minimale et maximale et se situe à 24 minutes. En d'autres termes, un horaire continu avec une fréquence régulière de 30 minutes et des cadences plus rapprochées aux heures de pointe est jugé comme étant « juste suffisant » pour des zones urbanisées.

	Fréquence de passage 2012 (min.)	Note 2012	Fréquence de passage 2006 (min.)	Note 2006	Modification de la fréquence de passage (entre 2006 et 2012)
1 Zurich	5.6	5.53	5.7	5.53	-1.8%
2 Genève	6.1	5.49	8.2	5.32	-25.6%
3 Berne	6.7	5.44	8.2	5.32	-18.3%
4 Bâle	7.2	5.40	6.7	5.44	7.5%
5 Lausanne	8.2	5.32	10.8	5.10	-24.1%
6 St. Gall	9.2	5.23	11.0	5.08	-16.4%
Lucerne	9.2	5.23	11.7	5.02	-21.4%
8 Winterthour	9.7	5.19	10.2	5.15	-4.9%
9 Fribourg	10.1	5.16	11.1	5.08	-9.0%
10 Bade-Wettingen	10.7	5.11	12.2	4.98	-12.3%
11 Neuchâtel	10.9	5.09	10.1	5.16	7.9%
12 Bienne	11.1	5.08	10.8	5.10	2.8%
13 Schaffhouse	11.5	5.04	11.0	5.08	4.5%
14 La Chaux-de-Fonds	12.4	4.97	12.0	5.00	3.3%
15 Thoune	12.6	4.95	13.5	4.88	-6.7%
16 Emmen	13.2	4.90	15.7	4.69	-15.9%
17 Vallée de la Glatt	13.6	4.87	18.5	4.46	-26.5%
18 Zoug	14.1	4.83	14.5	4.79	-2.8%
19 Lugano	14.2	4.82	11.6	5.03	22.4%
20 Vallée de la Limmat	14.5	4.79	14.9	4.76	-2.7%
21 Coire	15.9	4.68	16.4	4.63	-3.0%
22 Vevey-Montreux	16.3	4.64	18.2	4.48	-10.4%
23 Aarau	16.7	4.61	18.7	4.44	-10.7%
24 Bâle-sud	17.4	4.55	14.7	4.78	18.4%
25 Soleure	17.5	4.54	26.6	3.78	-34.2%
Morges	17.5	4.54	27.1	3.74	-35.4%
27 Uster	17.9	4.51	21.5	4.21	-16.7%
Küsnacht-Zollikon	17.9	4.51	17.5	4.54	2.3%
29 Rapperswil-Jona	18.2	4.48	27.6	3.70	-34.1%
30 Yverdon	20.0	4.33	30.2	3.48	-33.8%
31 Kreuzlingen	20.3	4.31	17.9	4.51	13.4%
32 Olten	20.4	4.30	19.6	4.37	4.1%
33 Liestal	22.2	4.15	19.4	4.38	14.4%
34 Wil SG	22.4	4.13	Non évalué	–	–
35 Wetzikon-Gossau ZH	22.9	4.09	28.8	3.60	-20.5%
36 Frauenfeld	23.2	4.07	22.4	4.13	3.6%
37 Vallée du Rhin (SG)	23.3	4.06	24.8	3.93	-6.0%
38 Vallée de la Furt	24.1	3.99	23.2	4.07	3.9%
39 Brigue	24.6	3.95	Non évalué	–	–
40 Locarno	24.7	3.94	23.7	4.03	4.2%
41 Berthoud	25.0	3.92	35.8	3.02	-30.2%
42 Wädenswil	25.2	3.90	Non évalué	–	–
43 Bulle	25.4	3.88	Non évalué	–	–
44 Granges	25.9	3.84	36.6	2.95	-29.2%
45 Zofingue-Wiggertal	29.2	3.57	42.3	2.48	-31.0%
46 Bülach	29.8	3.52	Non évalué	–	–
47 Lenzbourg	29.9	3.51	Non évalué	–	–
48 Rorschach	31.2	3.40	Non évalué	–	–
49 Thalwil	32.5	3.29	32.3	3.31	0.6%
50 Nyon	35.0	3.08	Non évalué	–	–
51 Sion	35.5	3.04	41.4	2.55	-14.3%
52 Höfe (SZ)	37.6	2.87	Non évalué	–	–
53 Bellinzone	41.1	2.58	39.2	2.73	4.8%
Moyen	19.2	4.40	19.3	4.39	-8.6%

III. 3. Évaluation du critère partiel « fréquence de passage ».

2.2 Distance jusqu'au prochain arrêt

Vue d'ensemble des résultats en 2012

La distance moyenne jusqu'au prochain arrêt est un indicateur de la qualité de la desserte dans l'ensemble des zones d'habitation.

En Suisse, ce critère partiel est généralement bien rempli. Coire, avec une distance moyenne de 115 mètres jusqu'au prochain arrêt de bus bat tous les records en la matière. Seules les villes de Bulle, de Lenzbourg et, malgré une nouvelle ligne, aussi la vallée du Rhin (SG) remplissent insuffisamment ce critère (Ill. 4).

À Bulle surtout la région proche du centre est relativement mal desservie. Mais, au vu des distances relativement courtes, l'utilité d'une desserte plus poussée par transports publics est sujette à question. À Lenzbourg et dans la vallée du Rhin, les distances relativement longues entre les arrêts péjorent le résultat. Mais il s'agit là d'un problème structurel, dû à la faible densité d'habitat. Desservir de grands quartiers de villas ne fait que peu de sens, car le nombre potentiel de passagères et passagers, le long d'un tel axe, est faible.

En général, la distance à parcourir avant d'atteindre un arrêt a légèrement diminué depuis 2006. La raison principale ? Nous avons nouvellement inclus les valeurs de la statistique suisse de la superficie 2004/2009 dans nos calculs. Si la surface bâtie augmente sans extension parallèle du réseau de lignes, la desserte dans le périmètre concerné diminue.

Les villes de St. Gall, Bâle-sud, Bâle et Bellinzone ont connu une amélioration de ce critère – grâce à un maillage plus dense du réseau de bus. L'introduction d'une communauté tarifaire intégrale à St. Gall et à Bellinzone a également contribué à cette amélioration, car cela a permis d'inclure l'offre du trafic régional dans les périmètres analysés.

Détails de l'évaluation

La distance moyenne jusqu'au prochain arrêt est mesuré indirectement par la desserte de la superficie totale. Tous les moyens de transport public, qui peuvent être empruntés avec le même billet simple au sein du périmètre, ont été pris en compte (par ex. aussi les RER ou les bus régionaux ou les bateaux). Les arrêts seulement desservis dans une direction (en particulier terminus et arrêts de lignes faisant un circuit) ne sont comptés qu'à moitié.

- Note 6 (maximale) : La valeur maximale a été fixée de sorte à ce que la qualité de la desserte corresponde au trafic motorisé individuel (place de stationnement à proximité). Dans le cadre de l'analyse TP, nous avons admis une distance moyenne de 50 mètres jusqu'au prochain arrêt.
- Note 1 (minimale) : la valeur minimale a été fixée de sorte que les TP sont tellement mauvais qu'il faut sérieusement songer à une solution de rechange. La limite choisie est de 400 mètres. Si la distance est encore plus longue, mieux vaut faire tout le trajet à pied, à vélo ou en voiture. Dans la pratique, ni la valeur maximale, ni la valeur minimale, ne sont jamais atteintes.

Analyse TP 2012. Résultats. Septembre 2012

	Surface urbanisée en ha	Nombre d'arrêts	Distance jusqu'à l'arrêt 2012 (m)	Note 2012	Distance jusqu'à l'arrêt 2006 (m)	Note 2006	Modification de la distance (entre 2006 et 2012)
1 Coire	695	83.0	115	5.06	113	5.10	1.8%
2 Wädenswil	536	58.0	121	4.98	Non évalué	–	–
3 Höfe (SZ)	653	69.5	122	4.98	Non évalué	–	–
4 Frauenfeld	826	84.5	125	4.93	125	4.93	0.0%
5 Biemme	1'365	138.5	125	4.92	115	5.07	8.7%
6 Lugano	1293	124.0	129	4.87	130	4.86	-0.8%
7 Nyon	556	51.0	132	4.83	Non évalué	–	–
8 Schaffhouse	1'297	116.5	133	4.81	133	4.81	0.0%
9 Locarno	1036	91.0	135	4.36	172	4.26	-21.5%
10 Zoug	1'756	151.5	136	4.77	133	4.81	2.3%
11 Zurich	5'205	431.0	139	4.73	141	4.70	-1.4%
12 Rorschach	642	52.5	140	4.72	Non évalué	–	–
Granges	863	70.5	140	4.72	143	4.68	-2.1%
14 La Chaux-de-Fonds	928	75.0	140	4.71	136	4.77	2.9%
15 Lucerne	3'037	243.0	141	4.70	134	4.80	5.2%
Fribourg	1'234	98.5	141	4.70	141	4.70	0.0%
17 Rapperswil-Jona	703	55.5	142	4.69	146	4.63	-2.7%
18 St. Gall	2'103	163.0	143	4.67	159	4.44	-10.1%
19 Brigue	689	51.5	146	4.62	Non évalué	–	–
20 Lausanne	4'133	299.5	148	4.60	143	4.68	3.5%
21 Kreuzlingen	762	54.5	149	4.58	135	4.78	10.4%
Vallée de la Glat	2'051	147.0	149	4.58	148	4.60	0.7%
23 Neuchâtel	1'392	100.5	149	4.59	150	4.57	-0.7%
24 Wil SG	876	62.0	150	4.57	Non évalué	–	–
25 Morges	765	54.5	150	4.58	142	4.69	5.6%
26 Genève	5'575	391.0	151	4.56	144	4.66	4.9%
27 Bade-Wettingen	1'671	114.5	152	4.54	170	4.29	-10.6%
Vevey-Montreux	1'577	108.5	152	4.54	154	4.52	-1.3%
29 Sion	674	46.0	153	4.53	154	4.51	-0.6%
30 Yverdon	802	53.0	155	4.50	139	4.73	11.5%
31 Bâle	4'678	304.0	157	4.48	179	4.16	-12.3%
32 Berne	3'606	233.5	157	4.47	150	4.57	4.7%
33 Thoun	1'559	98.5	159	4.45	166	4.35	-4.2%
34 Uster	823	51.5	160	4.44	154	4.51	3.9%
35 Emmen	736	45.0	161	4.41	148	4.60	8.8%
36 Thalwil	669	40.5	162	4.40	156	4.49	3.8%
37 Berthoud	1'002	60.5	162	4.39	158	4.46	2.5%
38 Bellinzone	1255	73.5	165	4.79	146	4.63	13.0%
39 Winterthur	2'287	130.5	167	4.33	167	4.33	0.0%
Aarau	1'536	87.5	167	4.33	171	4.27	-2.3%
41 Wetzikon-Gossau ZH	872	49.0	168	4.31	159	4.44	5.7%
42 Olten	1'296	72.5	169	4.30	169	4.30	0.0%
43 Bülach	584	32.0	170	4.28	Non évalué	–	–
44 Vallée de la Limmat	1'707	91.5	172	4.25	173	4.24	-0.6%
45 Vallée de la Furt	727	37.0	177	4.19	167	4.33	6.0%
46 Zofingue-Wiggertal	1'503	75.0	179	4.16	162	4.40	10.5%
47 Soleure	1'650	80.0	181	4.13	186	4.06	-2.7%
48 Küsnacht-Zollikon	985	47.5	182	4.12	182	4.19	0.0%
49 Liestal	853	41.0	182	4.11	166	4.35	9.6%
50 Bâle-sud	1'909	90.0	184	4.09	199	3.87	-7.5%
51 Bulle	743	30.0	199	3.88	Non évalué	–	–
52 Lenzbourg	724	37.5	219	3.58	Non évalué	–	–
53 Vallée du Rhin (SG)	1'575	51.0	222	3.55	232	3.40	-4.3%
Moyen			155	4.50		4.51	0.9%

III. 4. Évaluation du critère partiel « distance jusqu'au prochain arrêt ».

2.3 Vitesse de parcours

Les vitesses relativement lentes des TP dans les agglomérations incitent certainement nombre de personnes à ne pas les emprunter. Les trams et bus ont un désavantage sur les véhicules privés : ils doivent s'arrêter à intervalles réguliers pour laisser monter et descendre des passagers. En favorisant véritablement les TP sur la route (priorité absolue) et en introduisant des RER rapides, ce désavantage peut être contrebalancé.

Vue d'ensemble des résultats 2012

La vitesse de parcours rapide dans la vallée de la Wigger, à Bâle-sud et à Küsnacht-Zollikon est principalement due à l'espacement des arrêts (ill. 5). À Küsnacht-Zollikon, on ressent également l'influence de l'offre en RER, qui a été également prise en compte. Lugano et de nombreuses villes en Suisse romande se trouvent en queue du peloton, car les distances entre les arrêts sont en général courtes. Dans les grandes villes comme Zurich, Genève et Lausanne les sorties et rentrées importantes de passagers ralentissent également le temps de parcours des TP. Le trafic individuel motorisé est la source première d'encombrement et de ralentissement des TP dans les villes, où malgré de nouveaux véhicules, le temps de parcours a été rallongé par rapport à 2006 ! Le même cas de figure se présente probablement à Lugano, mais une comparaison n'est pas possible suite au remaniement du réseau de lignes. À Bâle par contre, les trams ont gagné en vitesse.

Les valeurs plus basses pour la vallée du Rhin, Emmen, Frauenfeld, vallée de la Furt, vallée de la Glatt, Thalwil, Liestal, Küsnacht-Zollikon ainsi que Berthoud s'expliquent par un mode de calcul légèrement différent. Ainsi, nous avons pris en compte uniquement les tronçons se trouvant encore en zone urbanisée pour les lignes de bus et de trams.

Détails de l'évaluation

Les valeurs maximale et minimale ont été établies en fonction des autres modes de transport. Il n'est guère aisé de déterminer la vitesse moyenne du trafic motorisé individuel dans les agglomérations. Suivant l'heure et le lieu, les différences sont très importantes. En principe, il faudrait établir une échelle individuelle pour chaque région analysée, mais cela n'est pas possible en pratique.

- Note 6 (maximale) : La valeur maximale a été fixée à 30 km/h, la vitesse moyenne d'un automobiliste en ville.
- Note 1 (minimale) : La valeur minimale de 5 km/h correspond à la vitesse d'un piéton.

Nous avons pris en compte tous les moyens de transports publics utilisables avec un billet simple course dans la région analysée (y c. les RER et les bus régionaux). Nous avons seulement comptabilisé les parcours en ville et omis dans notre évaluation les parcours avec détours, qui sont peu attrayants pour les passagères et passagers.

	Vitesse de parcours 2012 (km/h)	Note 2012	Vitesse de parcours 2006 (km/h)	Note 2006	Modification de la vitesse de parcours (entre 2006 et 2012)	Remarques
1 Vallée du Rhin (SG)	25.7	5.13	20.4	4.08	25.8%	Mode de calcul modifié
2 Zofingue-Wiggertal	24.6	4.91	22.5	4.50	9.2%	
3 Bâle-sud	24.0	4.80	25.1	5.02	-4.5%	
4 Küssnacht-Zollikon	23.5	4.70	25.5	5.10	-7.9%	Mode de calcul modifié
5 Granges	21.9	4.38	21.7	4.34	1.0%	
6 Lenzbourg	21.6	4.31	–	–	Non évalué	
7 Bade-Wettingen	21.5	4.31	19.1	3.82	12.7%	
8 Frauenfeld	21.5	4.30	22.4	4.48	-4.0%	
9 Neuchâtel	21.4	4.27	19.7	3.94	8.4%	
10 Rorschach	21.3	4.27	–	–	Non évalué	
11 Schaffhouse	21.1	4.22	20.7	4.14	1.9%	
12 Thalwil	21.0	4.20	23.0	4.60	-8.8%	Mode de calcul modifié
13 Wetzikon-Gossau ZH	20.9	4.18	21.8	4.36	-4.0%	
14 Soleure	20.8	4.15	21.0	4.20	-1.1%	
15 Yverdon	20.6	4.12	19.4	3.88	6.2%	
16 Vallée de la Limmat	20.5	4.10	21.2	4.24	-3.4%	
17 Rapperswil-Jona	20.3	4.06	19.3	3.86	5.3%	
Morges	20.3	4.06	20.8	4.16	-2.4%	
19 Olten	20.2	4.04	21.1	4.22	-4.3%	
20 Wädenswil	20.0	4.00	–	–	Non évalué	
21 Bülach	20.0	3.99	–	–	Non évalué	
22 Berne	19.9	3.97	20.0	4.00	-0.7%	
Lucerne	19.8	3.97	18.0	3.60	10.2%	
24 Coire	19.7	3.94	19.8	3.96	-0.5%	
25 Vevey-Montreux	19.6	3.91	19.6	3.92	-0.2%	
26 Vallée de la Glat	19.5	3.90	25.0	5.00	-22.0%	Mode de calcul modifié
27 Uster	19.5	3.90	20.8	4.16	-6.3%	
28 Thoun	19.5	3.90	19.2	3.84	1.5%	
29 Aarau	19.4	3.88	19.4	3.88	-0.1%	
30 Zoug	19.1	3.82	20.4	4.08	-6.2%	
Locarno	19.1	3.82	18.8	3.76	1.6%	
St. Gall	19.1	3.82	19.3	3.86	-1.1%	
33 Kreuzlingen	19.0	3.80	19.1	3.82	-0.5%	
Wil SG	19.0	3.80	–	–	Non évalué	
35 Bâle	18.9	3.78	17.7	3.54	6.7%	
36 Winterthur	18.7	3.72	20.8	4.16	-10.3%	
37 Höfe (SZ)	18.5	3.71	–	–	Non évalué	
38 Emmen	18.5	3.70	22.7	4.54	-18.5%	Mode de calcul modifié
39 Vallée de la Furt	18.5	3.69	21.7	4.34	-14.9%	Mode de calcul modifié
40 Liestal	18.4	3.68	22.6	4.52	-18.5%	Mode de calcul modifié
Bellinzone	18.4	3.68	19.2	3.84	-4.1%	
42 Sion	18.3	3.65	15.0	3.00	21.7%	Mode de calcul modifié
43 Bienne	18.2	3.63	18.3	3.66	-0.8%	
44 Nyon	17.8	3.57	–	–	Non évalué	
45 Berthoud	17.7	3.54	23.9	4.78	-25.9%	Mode de calcul modifié
46 Fribourg	17.6	3.53	17.8	3.56	-1.0%	
La Chaux-de-Fonds	17.6	3.53	17.7	3.54	-0.4%	
48 Brigue	17.0	3.40	–	–	Non évalué	
49 Lausanne	17.0	3.39	17.8	3.56	-4.7%	
50 Zurich	16.9	3.37	18.1	3.62	-6.9%	
51 Bulle	16.8	3.35	–	–	Non évalué	
52 Lugano	16.5	3.30	17.3	3.46	-4.6%	
53 Genève	15.2	3.03	16.0	3.20	-5.3%	
Moyen	19.5	3.93	20.2	4.05	-1.9%	

III. 5. Évaluation du critère partiel « vitesse de parcours ».

3 Coûts

3.1 Coûts pour les billets «simple course»

Nous avons tenu compte des coûts concernant surtout les passagères et passagers occasionnel-le-s. La voiture individuelle et les transports publics (TP) se trouvant en concurrence directe, nous avons comparé les coûts complets d'un trajet en voiture et en transports en commun.

Vue d'ensemble des résultats en 2012

Les résultats de cette comparaison sont très variables (Ill. 6). Les villes avec des tarifs de stationnement relativement élevés et des tarifs de transports publics relativement bas (Lausanne, Genève, Bienne, Locarno, Lugano) obtiennent la note maximale de 6. Un billet simple de bus/tram revient moins cher que la voiture (essence et stationnement). Toute une série de périmètres analysés n'atteint par contre que la note minimale (Emmen, Bülach, Bâle-sud, Nyon, La Chaux-de-Fonds, vallée de la Furt, Uster). Outre les trajets relativement courts, des droits de stationnement très bas ou même inexistant pénalisent ces villes. La politique du stationnement doit être repensée dans ces endroits, si l'on souhaite attirer les passagères et passagers occasionnel-le-s vers les transports publics en plus grand nombre.

L'échelonnement avec un tarif « saut de puce » semble revêtir moins d'importance. Dans ce domaine, les tarifs doivent être très bon marché et la durée de validité longue, pour déployer un véritable effet. Les distances courtes (« saut de puce ») englobant trois arrêts, comme par ex. dans les communautés tarifaires Unireso (Genève), Frimobil (Fribourg, Bulle) et Mobilis (Lausanne, Morges, Nyon, Yverdon) correspondent en principe à des distances faciles à parcourir à pied. La question de leur utilité se pose donc.

Détails de l'évaluation

L'évaluation compare les coûts pour un billet simple avec ceux pour une voiture privée (variable analysée : coûts directs et coûts complets).

- Note 6 (maximale) : Les coûts pour un billet aller-retour (billet simple avec abonnement demi-tarif) pour un adulte correspondent aux prix d'un stationnement d'une durée de deux heures au centre-ville en semaine (si possible sur la voie publique et non dans un parking couvert).
- Note 1 (minimale) : Les coûts pour un billet aller-retour (billet simple avec abonnement demi-tarif) pour un adulte correspondent aux prix du même trajet en voiture (coûts complets), y compris le stationnement d'une durée de deux heures au centre-ville en semaine. Selon le TCS les coûts complets pour une voiture moyenne se montent à 75 centimes par kilomètre.

Dû aux divers tarifs de stationnement ainsi qu'aux distances moyennes parcourues, l'échelle d'évaluation a été adaptée à chaque périmètre analysé.

	Trajet moyen (km)	Frais stationnement (CHF, 2h)	Coûts mobilité (voiture)	Coûts billet simple (TP)	Note	Remarques
1 Genève	3.52	5.60	10.88	2.50	6.00	Extrapolé de 90 minutes
Bienne	2.65	4.40	8.38	2.20	6.00	
Lausanne	2.77	6.00	10.16	2.20	6.00	Extrapolé de 60 minutes
Locarno	2.65	4.00	7.98	2.00	6.00	
Lugano	2.38	4.00	7.57	2.00	6.00	
6 Bellinzone	2.67	3.60	7.61	2.00	5.50	
7 Thoune	2.44	4.00	7.66	2.20	5.45	
8 Bâle	3.47	4.00	9.21	2.30	5.42	
9 Zurich	3.78	5.00	10.67	2.90	5.29	
10 St. Gall	3.21	4.00	8.82	2.40	5.17	
11 Berne	3.21	4.40	9.22	2.70	4.96	
12 Lucerne	3.23	4.00	8.85	2.60	4.76	
13 Soleure	3.42	4.00	9.13	2.70	4.64	
14 Brigue	2.16	3.00	6.24	2.00	4.46	
15 Fribourg	2.90	3.00	7.35	2.20	4.39	
16 Vevey-Montreux	2.80	3.00	7.20	2.20	4.33	
17 Coire	2.03	3.20	6.25	2.20	4.03	
18 Zoug	5.78	2.00	10.67	2.80	3.92	
19 Wil SG	1.54	3.00	5.31	2.00	3.84	Moyen des frais de stationnement
20 Winterthur	4.16	3.00	9.24	2.90	3.76	
21 Thalwil	1.97	3.00	5.96	2.20	3.64	
22 Bade-Wettingen	3.07	2.50	7.11	2.40	3.51	
23 Schaffhouse	2.37	2.60	6.16	2.20	3.47	Moyen des frais de stationnement
24 Liestal	3.13	2.00	7.01	2.30	3.41	Moyen des frais de stationnement
25 Neuchâtel	3.55	1.50	6.83	2.20	3.28	
26 Zofingue-Wiggertal	3.19	2.17	6.95	2.40	3.25	Moyen des frais de stationnement
27 Lenzbourg	3.25	2.00	6.88	2.40	3.13	
28 Rapperswil-Jona	2.18	2.50	5.77	2.20	3.09	
29 Vallée de la Glat	2.74	3.33	7.44	2.90	3.00	Moyen des frais de stationnement
Granges	1.78	2.60	5.27	2.10	3.00	
31 Berthoud	2.51	3.00	6.77	2.70	2.82	
32 Aarau	2.92	2.00	6.38	2.40	2.80	
33 Morges	2.49	2.00	5.74	2.20	2.79	
34 Wetzikon-Gossau ZH	2.40	2.00	5.60	2.20	2.67	
35 Frauenfeld	1.95	2.00	4.93	2.00	2.59	Moyen des frais de stationnement
36 Olten	2.71	2.00	6.07	2.40	2.56	
37 Wädenswil	2.26	2.00	5.39	2.20	2.46	
38 Vallée du Rhin (SG)	3.00	1.50	6.00	2.40	2.33	
39 Yverdon	1.72	2.40	4.98	2.20	2.12	
40 Küsnacht-Zollikon	2.87	1.00	5.31	2.20	2.06	
41 Sion	2.45	2.40	6.08	2.70	1.92	
42 Vallée de la Limmat	3.06	2.00	6.59	2.90	1.86	
43 Kreuzlingen	1.86	1.50	4.29	2.00	1.52	
44 Bulle	1.76	2.00	4.64	2.20	1.45	
45 Rorschach	2.04	2.00	5.06	2.40	1.42	
46 Höfe	2.38	1.00	4.57	2.20	1.24	Moyen des frais de stationnement
47 Nyon	2.02	1.00	4.03	2.20	1.00	
Emmen	2.70	1.00	5.05	2.60	1.00	Moyen des frais de stationnement
Bülach	1.85	1.50	4.28	2.20	1.00	
Bâle-sud	2.87	0.00	4.31	2.30	1.00	
La Chaux-de-Fonds	1.87	0.00	2.81	1.70	1.00	
Vallée de la Furt	1.99	0.50	3.49	2.20	1.00	
Uster	1.61	1.00	3.42	2.20	1.00	
Moyen (2012)	2.67	2.59	6.59	2.32	3.29	
Moyen (2006)	2.84	2.47	6.83	2.13	3.88	

III. 6. Évaluation du critère partiel « coûts billets simple course ».

3.2 Coûts pour les abonnements mensuels

Nous nous sommes surtout intéressés aux coûts pour les pendulaires. La voiture individuelle et les transports publics (TP) se trouvant en concurrence directe, nous avons donc comparé les coûts d'un trajet en voiture et en transports en commun pour les pendulaires.

Vue d'ensemble

Nous nous sommes surtout intéressés aux coûts pour les pendulaires. La voiture individuelle et les transports publics (TP) se trouvant en concurrence directe, nous avons donc comparé les coûts d'un trajet en voiture et en transports en commun pour les pendulaires.

Les coûts pour les abonnements mensuels ont augmenté de 11% en moyenne depuis la dernière analyse TP en 2006, alors que le renchérissement général, lui, n'a comporté que 3%. Depuis 2003, les prix des abonnements ont même augmenté de 19% en moyenne, alors que la hausse des prix générale ne s'est montée qu'à 7%. Ce facteur revêt d'autant plus d'importance que les frais pour la voiture (à l'exception de l'essence) ont légèrement diminué durant ce même laps de temps. La ville la plus touchée par ce relèvement des prix depuis 2006 a été Yverdon-les-Bains avec + 61% (dû à l'intégration dans la communauté tarifaire vaudoise Mobilis). Fribourg (Frimobil, + 24%), Coire (Transreno, + 23%), Olten (A-Welle, + 22%) et Schaffhouse (Flex-tax, + 20%) ont également connu une augmentation supérieure à la moyenne (Ill. 7).

Il n'est pas surprenant que les tarifs des communes d'agglomérations soient les meilleur marché, car elles peuvent accorder des rabais sur de plus longues distances. Les tarifs de la communauté tarifaire Arcobaleno au Tessin sont les plus bas de Suisse. Les offres à Bellinzone, Locarno et Lugano sont toujours avantageuses.

Les petites villes, par contre, sont chères. Les prix pratiqués sont identiques à ceux des grandes villes (2 zones), mais les distances bien plus courtes. À Bulle, Granges, Wil (SG), Yverdon-les-Bains et Berthoud, les transports publics reviennent aussi cher que la voiture privée (calcul des coûts complets) et ne sont donc pas concurrentiels pour les pendulaires. La communauté tarifaire Arcobaleno montre cependant l'exemple : des solutions sur mesure sont possibles (avec des zones choisies individuellement à 42 francs). La communauté tarifaire zurichoise offre également un tarif local restreint à une commune précise au prix de 49 francs par mois. Il en est de même pour la communauté tarifaire Ostwind, mais dans ce cas au prix plus élevé de 59 francs.

Détails de l'évaluation

L'évaluation compare les coûts pour un abonnement mensuel avec ceux pour une voiture privée (variable analysée : coûts par kilomètre).

- Note 6 (maximale) : Les coûts pour un abonnement mensuel des TP correspondent à ceux des frais d'essence. Le prix de l'essence a été estimé à Fr. 1,85 par litre et la consommation moyenne à 8 litres par 100 kilomètres, c'est-à-dire 15 centimes par km.
- Note 1 (minimale) : Les coûts pour un abonnement mensuel des TP correspondent à ceux de tous les frais occasionnés par la voiture pour 25 trajets aller-retour. Les coûts complets par kilomètre pour une voiture moyenne se montent à 75 centimes (source: TCS). Nous avons tenu compte des diverses distances dans les périmètres analysés. En outre, nous avons toujours choisi le trajet jusqu'au centre de la prochaine ville-pôle dans les régions comportant uniquement des communes d'agglomération. En effet, l'expérience démontre que c'est sur ces trajets que la proportion de pendulaires est la plus élevée.

	Trajet moyen (km)	Coûts des abonnements mensuels 2012 (CHF)	Prix km (CHF)	Note	Coûts des abonnements mensuels 2006 (CHF)	Modification des coûts (entre 2006 et 2012)
1 Bülach	7.00	153	0.14	6.00	Non évalué	–
2 Vallée de la Furt	14.26	115	0.16	5.92	109	6%
3 Vallée de la Limmat	13.56	115	0.17	5.83	109	6%
4 Höfe (SZ)	25.69	227	0.18	5.75	Non évalué	–
5 Wädenswil	20.84	189	0.18	5.75	Non évalué	–
6 Nyon	24.87	253	0.20	5.58	Non évalué	–
Uster	19.05	189	0.20	5.58	Zone locale	–
Wetzikon-Gossau ZH	22.34	227	0.20	5.58	Zone locale	–
9 Morges	11.78	130	0.22	5.42	2 zones	–
10 Thalwil	10.49	115	0.22	5.42	109	6%
11 Emmen	5.85	66	0.23	5.33	61	8%
12 Bâle-sud	4.96	73	0.29	4.83	64	14%
13 Küsnacht-Zollikon	7.57	115	0.30	4.75	109	6%
14 Bellinzone	2.67	42	0.31	4.67	40	5%
15 Vallée de la Glat	7.10	115	0.32	4.58	109	6%
16 Locarno	2.65	42	0.32	4.58	40	5%
17 Lugano	2.38	42	0.35	4.33	40	5%
18 Genève	3.42	70	0.41	3.83	70	0%
19 Kreuzlingen	1.86	38	0.41	3.83	35	9%
20 Zoug	3.15	64	0.41	3.83	60	7%
21 Brigue	2.16	46	0.43	3.67	Non évalué	–
22 Rapperswil-Jona	2.18	49	0.45	3.50	46	7%
23 Vallée du Rhin (SG)	3.00	68	0.45	3.50	63	8%
24 Sion	2.45	56	0.46	3.42	55	2%
25 Bâle	3.12	73	0.47	3.33	64	14%
Vevey-Montreux	2.80	66	0.47	3.33	57	16%
27 Bade-Wettingen	2.97	72	0.48	3.25	67	7%
Lausanne	2.77	66	0.48	3.25	58	14%
Neuchâtel	2.68	64	0.48	3.25	59	8%
30 Lucerne	2.70	66	0.49	3.17	61	8%
St. Gall	2.77	68	0.49	3.17	63	8%
32 Soleure	2.88	72	0.50	3.08	64	13%
33 Schaffhouse	2.37	61	0.51	3.00	51	20%
Thoune	2.44	62	0.51	3.00	54	15%
Zofingue-Wiggertal	2.84	72	0.51	3.00	67	7%
Zurich	3.10	79	0.51	3.00	73	8%
37 Bienne	2.55	66	0.52	2.92	57	16%
Fribourg	2.35	61	0.52	2.92	49	24%
39 Lenzbourg	2.60	72	0.55	2.67	Non évalué	–
40 Aarau	2.57	72	0.56	2.58	67	7%
41 Berne	2.48	72	0.58	2.42	69	4%
Coire	2.03	59	0.58	2.42	48	23%
43 Frauenfeld	1.95	59	0.61	2.17	55	7%
44 Winterthour	2.56	79	0.62	2.08	73	8%
45 Liestal	2.30	73	0.63	2.00	64	14%
46 Olten	2.23	72	0.65	1.83	59	22%
47 Rorschach	2.04	68	0.67	1.67	Non évalué	–
48 La Chaux-de-Fonds	1.87	64	0.68	1.58	59	8%
49 Bulle	1.66	61	0.73	1.17	Non évalué	–
50 Granges	1.78	66	0.74	1.08	57	16%
51 Wil SG	1.54	59	0.77	1.00	Non évalué	–
Yverdon	1.72	66	0.77	1.00	41	61%
Berthoud	1.83	72	0.79	1.00	69	4%
Moyen	5.49	86	0.45	3.51	64	11%

III. 7. Évaluation du critère partiel « coûts des abonnements mensuels ».

4 Qualité

4.1 Âge du parc de véhicules

L'âge moyen des véhicules ne détermine pas seulement le confort pour les passagers. Les bus et trams sont un élément important du paysage urbain et donnent une bonne image de marque des transports publics – pour autant qu'ils soient neufs et peints de façon attrayant.

Vue d'ensemble des résultats en 2012

En comparaison avec 2006 on constate un rajeunissement de la flotte, ce qui est dû non seulement à des remplacements indispensables, mais aussi à l'extension de l'offre avec à la clé l'achat de nouveaux véhicules supplémentaires (Ill. 8). Plus de la moitié des villes analysées atteint la note maximale, mais certaines agglomérations sont à la traîne. Depuis que St Gall a entièrement rénové son parc de véhicules il y a quelques années, c'est désormais à Bâle que revient l'honneur peu reluisant de recourir à la plus vieille flotte de Suisse – ses fameux trams ont en partie 45 ans ! À Lausanne et à Vevey-Montreux les trolleybus et les remorques sont la cause d'une mauvaise notation. Certes, la durée d'amortissement de ces véhicules est plus longue que celle des bus au diesel, mais des engins datant des années 70 et 80 (comme à Lausanne) sont définitivement passés de date. Précisons toutefois qu'il s'agit d'une photographie de la situation actuelle et que les choses peuvent rapidement évoluer.

Détails de l'évaluation

Diverses entreprises de transport ne nous ont pas fourni d'indications permettant de calculer l'âge moyen des véhicules. Nous avons dès lors choisi la mention suivante « non indiqué » ou « n. i. ».

- Note 6 (maximale) : l'apparence extérieure des bus change env. tous les 12 à 16 ans leur « look » extérieur de façon fondamentale. Un âge moyen de 7 ans donne droit à la note 6, car la flotte correspond alors en moyenne à la dernière génération.
- Note 1 (minimale) Un âge moyen de 17 ans donne droit à la note 1, car cela correspond à la durée moyenne d'amortissement de trolleybus et bus au diesel, l'apparence extérieure paraît vieillotte, car le look correspond à celui de l'avant-dernière génération.

La durée d'exploitation des trams avoisine le double de celle des bus. Les passagers apprécient beaucoup les trams qui les transportent sans heurts. Cet aspect n'est pris nulle part en compte en considération dans un autre critère. Pour ne pas péjorer les résultats des villes disposant de trams, la durée d'exploitation de l'âge des trams a été divisée par deux. Les valeurs moyennes de villes possédant des trams ou des métros légers (Zurich, vallée de la Glatt, Bâle, Bâle-sud, Bern, Neuchâtel, Lausanne, Genève) ne reflète donc pas l'âge moyen véritable du parc de véhicules.

	Bus/Trolleybus, nombre	Bus/Trolleybus, âge (ans)	Tram/Stadtbahn, nombre	Tram/Stadtbahn, âge (ans)	Âge moyen (ans)	Note
1 Frauenfeld	9	3.0	-	-	3.0	6.00
Rapperswil-Jona	8	3.0	-	-	3.0	6.00
Bulle	5	3.0	-	-	3.0	6.00
4 Emmen	14	3.4	-	-	3.4	6.00
5 St. Gall	65	3.7	-	-	3.7	6.00
6 Rorschach	5	4.0	-	-	4.0	6.00
7 Bellinzone	13	4.3	-	-	4.3	6.00
8 Bade-Wettingen	63	4.5	-	-	4.5	6.00
9 Coire	33	4.8	-	-	4.8	6.00
10 Höfe (SZ)	3	5.0	-	-	5.0	6.00
11 Zofingue-Wiggertal	24	5.2	-	-	5.2	6.00
Lugano	53	5.2	-	-	5.2	6.00
13 Yverdon	20	5.3	-	-	5.3	6.00
14 Olten	41	5.4	-	-	5.4	6.00
15 Zoug	100	5.5	-	-	5.5	6.00
Lenzbourg	21	5.5	-	-	5.5	6.00
17 Vallée de la Glatt	29	8.1	21	4.0	5.6	6.00
18 Sion	14	5.7	-	-	5.7	6.00
19 Aarau	47	5.8	-	-	5.8	6.00
20 Berne	143	6.6	48	8.8	6.0	6.00
21 Locarno	18	6.1	-	-	6.1	6.00
22 Granges	20	6.2	-	-	6.2	6.00
Genève	311	6.1	98	13.3	6.2	6.00
24 Winterthour	86	6.3	-	-	6.3	6.00
25 Fribourg	47	6.6	-	-	6.6	6.00
26 Nyon	13	6.9	-	-	6.9	6.00
La Chaux-de-Fonds	36	6.9	-	-	6.9	6.00
28 Berthoud	17	7.2	-	-	7.2	5.91
Vallée du Rhin	33	7.2	-	-	7.2	5.90
30 Kreuzlingen	8	7.3	-	-	7.3	5.88
31 Thoune	58	7.9	-	-	7.9	5.55
32 Brigue	4	8.0	-	-	8.0	5.50
33 Soleure	33	8.1	-	-	8.1	5.47
Wil SG	24	8.1	-	-	8.1	5.44
35 Thalwil	24	8.2	-	-	8.2	5.41
Wädenswil	24	8.2	-	-	8.2	5.41
37 Küsnacht-Zollikon	22	8.6	-	-	8.6	5.20
38 Bienne	54	8.8	-	-	8.8	5.09
Zurich	237	7.7	258	19.8	8.8	5.08
40 Schaffhouse	41	8.9	-	-	8.9	5.07
41 Liestal	7	9.1	-	-	9.1	4.93
42 Neuchâtel	65	8.3	10	28.9	9.2	4.92
43 Lucerne	134	9.8	-	-	9.8	4.65
44 Bâle-sud	52	6.9	100	27.5	11.4	3.80
45 Vevey-Montreux	40	12.3	-	-	12.3	3.34
46 Lausanne	230	13.6	32	12.4	12.7	3.14
47 Bâle	95	8.5	190	32.2	13.6	2.72
Bülach	n. i.	n. i.	-	-	n. i.	n. i.
Uster	n. i.	n. i.	-	-	n. i.	n. i.
Wetzikon-Gossau	n. i.	n. i.	-	-	n. i.	n. i.
Vallée de la Furt	n. i.	n. i.	-	-	n. i.	n. i.
Vallée de la Limmat	n. i.	n. i.	-	-	n. i.	n. i.
Morges	n. i.	n. i.	-	-	n. i.	n. i.
Moyen 2012					6.9	5.54
Moyen 2006					8.0	4.70

III. 8. Évaluation du critère partiel « âge du parc de véhicules ».

4.2 Offre en places assises

Pour des raisons économiques et écologiques, un taux d'occupation maximal des véhicules serait souhaitable. Les passagers, quant à eux, désirent des places assises libres en nombre suffisant. L'offre en places assises se trouve en corrélation directe avec le « bien-être psychique » des passagers qui désirent pouvoir choisir entre diverses places libres et donc divers voisins potentiels.

Vue d'ensemble des résultats en 2012

Seules les petites villes ont un faible taux d'occupation des places assises (Ill. 9). Précisons que le taux d'occupation peut fortement varier en fonction du moment de la journée. Les offres de bus dans les petites villes concernent en particulier le trafic de pendulaires, ce qui s'exprime logiquement par des flux considérables aux heures de pointe, alors que la demande est faible lors des heures creuses. Le parc de véhicules est donc adapté aux heures de pointe. Recourir à des véhicules plus petits aux heures creuses exige une flotte hétérogène, ce qui n'est pas toujours très économique.

Le taux d'occupation est surtout élevé dans les grandes villes. Comme il s'agit de valeurs moyennes, ce taux peut être désigné comme « critique ». À Genève en particulier, les véhicules bondés constituent toujours un problème – et ce malgré l'extension massive du réseau de trams. Le futur CEVA (RER gare de Cornavin- Eaux-Vives – Annemasse) devrait à moyen terme apporter une bouffée d'air. À Lausanne, les véhicules offrent relativement peu de places assises. En particulier le métro M2 offre surtout des places debout. Si les TL entendent augmenter le nombre de passagers, une extension des capacités s'impose. À Berne, le nouveau tram Berne-Ouest a permis d'apporter un certain allègement, mais les bus bondés resteront toujours d'actualité à Berne dans les années à venir. En effet, d'une part le tram prévu en direction de Köniz et d'Ostermündingen ne sera réalisé qu'à moyen terme et d'autre part la situation est critique sur d'autres lignes également.

À Bâle, le problème des trams bondés risque de s'aggraver à l'avenir. Les trams atteignent en certains endroits la longueur maximale possible. Les tronçons au centre ville sont quasi saturés et les possibilités pour installer de nouveaux sillons dans le centre ville sont restreintes. En principe, seule la réalisation du RER trinational (et en particulier la liaison entre la gare CFF et la gare de la DB à Bâle avec des arrêts au centre) permettra d'y remédier.

À St Gall et Zurich, la situation s'est un peu détendue par rapport à notre dernière étude. Les deux villes recourent désormais à de plus longs véhicules (trams plus longs, trolleybus à double articulation) et St Gall a intensifié ses cadences. Une mesure que Lucerne, Zoug et Locarno devraient envisager à leur tour, afin d'offrir des places assises en nombre suffisant.

Détails de l'évaluation

Diverses entreprises de transport ne nous ont pas fourni d'indications permettant de calculer le taux de remplissage moyen des places assises. Nous avons dès lors choisi la mention suivante « non indiqué » ou « n. i. ».

- Note 1 (note minimale) : cette notation est atteinte lors d'un taux d'occupation moyen des places assises de 85%. Dans le cas concret, cela signifie qu'un bus qui part à vide, donc sans passager du terminus en périphérie accuse un taux d'occupation de 170% à l'arrivée au centre-ville. Toutes les places assises sont donc occupées de même qu'une proportion considérable des places debout. Le véhicule est perçu comme « plein » ou même bondé.
- Note 4 (suffisant) : cette note est atteinte avec un taux d'occupation moyen des places assises de 40%. Dans le cas concret, cela signifie qu'un bus qui part à vide, donc sans

passager du terminus en périphérie, accuse un taux d'occupation de 80% à l'arrivée au centre-ville. Toutes les places assises ne sont donc pas occupées, mais le choix est limité.

- Note 6 (maximale) : En établissant les critères pour obtenir une note 1 ou 4, et en recourant à une échelle linéaire, on obtient la note maximale 6 avec un taux d'occupation moyen de 10%

Pour rappel :

- Une bonne offre en places assises – et partant une bonne note – peut être la conséquence d'une mauvaise offre. Nous avons toutefois maintenu ce critère, car des trams et trains bondés peuvent influencer le choix du mode de transport.
- Un taux d'occupation élevé ne signifie pas automatiquement que les trams et trains soient pleins. Suivant les préférences des divers prestataires, des véhicules semblables à la base peuvent offrir un nombre différent de places assises ou debout.
- Il s'agit d'une moyenne sur toutes les lignes analysées. Le taux d'occupation peut fortement varier selon l'heure, la ligne ou le tronçon.
- Dû à des raisons techniques, les indications ne se réfèrent pas toujours exactement au périmètre analysé lors de l'analyse TP. Les valeurs sont donc approximatives.
- Pour des raisons techniques, le taux d'occupation se réfère à l'année précédente (2011).

	Taux d'occupation (places assises) 2011	Note 2012	Taux d'occupation (places assises) 2005	Note 2006	Modification du taux d'occupation (entre 2006 et 2012)
1 Wil SG	9.1%	6.00	Non évalué	–	–
2 Zofingue-Wiggertal	9.6%	6.00	15.8%	5.61	-6.2%
3 Sion	10.6%	5.96	13.0%	5.80	-2.4%
4 Granges	11.1%	5.93	13.8%	5.75	-2.7%
5 Yverdon	12.0%	5.87	13.8%	5.75	-1.8%
6 Lenzbourg	15.5%	5.63	Non évalué	–	–
7 Kreuzlingen	16.5%	5.57	23.1%	5.13	-6.6%
8 Rorschach	16.7%	5.55	Non évalué	–	–
9 Brigue	17.2%	5.52	Non évalué	–	–
10 Bellinzone	19.0%	5.40	n. i.	–	–
11 Frauenfeld	19.9%	5.34	31.6%	4.56	-11.7%
Morges	19.9%	5.34	19.1%	5.39	0.8%
13 Berthoud	20.9%	5.27	23.0%	5.13	-2.1%
Rapperswil-Jona	20.9%	5.27	10.0%	6.00	10.9%
15 Vallée de la Glat	21.1%	5.26	27.5%	4.83	-6.4%
16 Bade-Wettingen	21.3%	5.25	35.0%	4.33	-13.7%
17 Olten	23.1%	5.13	27.9%	4.81	-4.8%
18 Emmen	23.6%	5.09	20.6%	5.31	3.0%
19 Coire	24.5%	5.03	22.1%	5.19	2.4%
20 Schaffhouse	27.7%	4.82	27.9%	4.81	-0.2%
21 Aarau	28.2%	4.79	34.0%	4.40	-5.8%
22 Vallée du Rhin (SG)	28.3%	4.78	24.5%	5.03	3.8%
23 Vevey-Montreux	28.6%	4.76	32.4%	4.51	-3.8%
24 Bienne	28.8%	4.75	25.7%	4.86	3.1%
25 Soleure	31.5%	4.57	18.7%	5.42	12.8%
26 Bâle-sud	31.6%	4.56	25.7%	4.95	5.9%
27 Küssnacht-Zollikon	31.9%	4.54	24.9%	5.02	7.0%
28 La Chaux-de-Fonds	32.2%	4.52	32.5%	4.50	-0.3%
29 Winterthur	32.3%	4.51	38.4%	4.11	-6.1%
30 Vallée de la Limmat	32.6%	4.49	30.7%	4.62	1.9%
31 St. Gall	33.3%	4.45	42.3%	3.85	-9.0%
32 Thoune	33.4%	4.44	28.7%	4.75	4.7%
33 Liestal	34.8%	4.35	37.8%	4.15	-3.0%
34 Lucerne	36.1%	4.26	37.4%	4.17	-1.3%
35 Lugano	36.9%	4.21	36.3%	4.25	0.6%
36 Zurich	37.1%	4.19	38.6%	4.09	-1.5%
37 Neuchâtel	38.0%	4.13	34.6%	4.36	3.4%
38 Locarno	38.5%	4.10	24.0%	5.07	14.5%
39 Zoug	39.4%	4.04	33.8%	4.41	5.6%
40 Bâle	40.0%	4.00	38.0%	4.13	2.0%
41 Berne	40.9%	3.94	42.0%	3.79	-1.1%
42 Lausanne	43.2%	3.79	32.1%	4.53	11.1%
43 Genève	48.8%	3.41	32.5%	4.50	16.3%
Bülach	n. i.	–	Non évalué	–	–
Bulle	n. i.	–	Non évalué	–	–
Fribourg	n. i.	–	44.5%	3.70	–
Vallée de la Furt	n. i.	–	20.4%	5.31	–
Höfe (SZ)	n. i.	–	Non évalué	–	–
Nyon	n. i.	–	Non évalué	–	–
Thalwil	n. i.	–	40.1%	3.93	–
Uster	n. i.	–	33.4%	4.44	–
Wädenswil	n. i.	–	Non évalué	–	–
Wetzikon-Gossau ZH	n. i.	–	31.6%	4.54	–
Moyen	27.1%	4.86	28.8%	4.74	0.5%

III. 9. Évaluation du critère partiel « offre en places assises ».

4.3 Offre en informations

Une chaîne d'information complète et ininterrompue permet surtout aux personnes n'habitant pas dans la localité de se sentir « entre de bonnes mains » et d'être sûres de choisir le trajet le plus direct de A à B. Ce sentiment de sécurité est en particulier important pour des automobilistes qui n'empruntent que rarement les transports publics et se retrouvent dans un milieu « inconnu ».

Vue d'ensemble des résultats en 2012

Le niveau de l'offre en informations est généralement très bon et a même encore progressé par rapport à 2006, alors que nos critères sont devenus plus sévères (Ill. 10). Les possibilités de s'informer par Internet sont désormais devenues très exhaustives, même si elles ne sont pas toujours visibles au premier coup d'œil. L'offre en applications-horaires sur smartphone ne cesse d'augmenter.

L'offre en informations à Zurich obtient la note maximale 6. En général, les informations au sein de la communauté tarifaire zurichoise sont uniformisées, ce qui permet aux néophytes de se repérer aisément dans les transports publics.

Les représentants du Tessin et des plus petites localités romandes obtiennent en général de moins bons résultats. À Locarno et à Bellinzone des éléments de base tels que les plans de ligne indiquant les arrêts de la ligne concernée sont inexistantes. Si, en tant que personne ne connaissant pas les lieux, on veut descendre à un arrêt précis à Nyon, Morges et Bellinzone, mieux vaut se renseigner auprès des passagers locaux ou du conducteur (généralement aimables, Ill. 11–12).

Des annonces vocales régulières des arrêts et un plan de lignes et du réseau dans les véhicules et aux arrêts font trop souvent défaut. Il est parfois difficile de distinguer le bon arrêt dans le trafic. La taille des panneaux d'arrêts est souvent minimale (par ex. à Morges, Neuchâtel, Bellinzone) ; le design semble revêtir plus d'importance que la lisibilité du nom de l'arrêt par les passagers (par ex. Bienne, Fribourg, Bulle, La Chaux-de-Fonds, Ill. 13).

Détails de l'évaluation

Nous avons évalué la chaîne d'information dans son ensemble (sur internet, par smartphone, aux arrêts et dans les véhicules). Pour établir la note, nous avons tenu compte des 10 critères ci-dessous. En partant de la note maximale 6, nous avons soustrait pour chaque critère « non rempli » de 0.25 à 0.5 points, selon la « gravité » du problème. Lorsqu'un critère est considéré comme rempli, nous ne soustrayons rien :

1. Intégration dans l'horaire CFF et horaire Internet de porte à porte (via internet)
2. Possibilité d'imprimer un horaire personnalisé pour l'arrêt choisi (via Internet)
3. Disponibilité d'applications pour consulter les horaires sur smartphone
4. Visibilité des arrêts grâce à des panneaux également repérables depuis l'intérieur des véhicules (arrêt)
5. Des plans des environs facilitant la recherche du but (arrêt)
6. Disponibilité d'un plan de ligne clair (arrêt)
7. Disponibilité d'un horaire spécifique à l'arrêt (arrêt)
8. Terminus de la ligne clairement indiqué sur le véhicule
9. Une annonce régulière (et non intermittente) des arrêts dans le véhicule
10. Plan de lignes (dans le véhicule)

	Horaire internet	Horaires de l'arrêt (internet)	Disponibilité d'applications	Plan des environs	Plan de ligne (arrêt)	Horaires (arrêt)	Panneaux (arrêt)	Annonce des terminus de ligne	Annonce des arrêts	Plan de lignes (dans le véhicule)	Note 2012	Note 2006
1 Zurich Küsnacht-Zollikon	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	6.00	5.50
	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	6.00	5.75
3 Winterthour Vallée de la Limmat Rapperswil-Jona Berne	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5.75	5.75
	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5.75	5.75
	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5.75	4.25
	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	5.75	5.25
7 Coire Vallée du Rhin (SG) Glattal Uster Wetzikon-Gossau ZH Thalwil Wädenswil Vallée de la Furt Zoug Lucerne Lenzbourg Genève	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	5.50	5.25
	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	5.50	5.00
	0.00	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5.50	5.50
	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	5.50	5.00
	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	5.50	5.00
	0.00	0.00	0.00	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5.50	5.25
	0.00	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5.50	–
	0.00	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5.50	5.50
	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	5.50	5.25
	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	5.50	5.50
	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	5.50	5.50
	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.25	5.50	–
	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5.50	5.50
19 Rorschach St. Gall Kreuzlingen Bülach Zofingue-Wiggertal Aarau Vevey-Montreux Brigue	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	5.25	–
	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	5.25	5.75
	0.00	0.00	0.25	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5.25	5.25
	0.00	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	5.25	–
	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.25	5.25	3.25
	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	5.25	5.00
	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	5.25	4.75
	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.25	5.25	–
27 Frauenfeld Schaffhouse Höfe (SZ) Bade-Wettingen Olten Bâle-sud Bâle Granges Bienne Thoune Lausanne	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.25	5.00	5.50
	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.25	5.00	5.25
	0.00	0.00	0.25	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	5.00	–
	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	5.00	5.25
	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	5.00	4.25
	0.00	0.00	0.25	0.25	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5.00	5.25
	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.50	5.00	5.50
	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.25	5.00	4.75
	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.25	5.00	4.75
	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.00	0.25	0.00	0.25	0.00	5.00	4.75
	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.50	5.00	4.75
38 Wil SG Soleure Bulle	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.25	4.75	–
	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.00	0.25	0.00	0.25	0.25	4.75	5.50
	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.00	0.25	0.00	0.25	0.25	4.75	–
41 Emmen Berthoud Fribourg La Chaux-de-Fonds Sion Lugano	0.00	0.25	0.25	0.25	0.25	0.00	0.25	0.00	0.00	0.25	4.50	4.25
	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.00	0.25	0.00	0.50	0.25	4.50	4.75
	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.00	0.25	0.00	0.25	0.50	4.50	4.00
	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.00	0.25	0.00	0.25	0.50	4.50	3.75
	0.00	0.25	0.25	0.25	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.50	4.50	4.00
	0.00	0.00	0.25	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.50	4.50	5.75
47 Liestal Neuchâtel Yverdon Morges Locarno	0.00	0.00	0.25	0.25	0.50	0.00	0.25	0.00	0.25	0.50	4.00	4.50
	0.00	0.25	0.25	0.25	0.00	0.25	0.25	0.00	0.25	0.50	4.00	4.50
	0.00	0.00	0.25	0.50	0.00	0.25	0.25	0.00	0.25	0.50	4.00	3.75
	0.00	0.00	0.25	0.50	0.00	0.00	0.25	0.00	0.50	0.50	4.00	4.00
	0.00	0.25	0.25	0.25	0.50	0.00	0.00	0.00	0.25	0.50	4.00	4.50
52 Nyon Bellinzzone	0.00	0.00	0.25	0.50	0.50	0.00	0.25	0.00	0.50	0.50	3.50	–
	0.00	0.25	0.25	0.25	0.25	0.00	0.50	0.00	0.50	0.50	3.50	3.00
Moyen 2012	0.00	0.02	0.16	0.23	0.08	0.01	0.09	0.02	0.12	0.24	5.02	4.89

III. 10. Évaluation du critère partiel « offre en informations ».



III. 11. Tant le nom de l'arrêt qu'un plan de réseau font défaut. Le plan des zones de tarif n'est pas très indicatif ; un plan de réseau du bus local aurait été plus utile (Bellinzona).



III. 12. Le panneau « arrêt interdit » empêche de reconnaître l'arrêt de bus comme tel (Nyon).

III. 13. Le nom de l'arrêt « rue de Nidau » à Bienne est très difficilement déchiffrable à cause des petits caractères et du contraste minimal (blanc sur fond gris, Bienne).



III. 14. Une solution impeccable : Les panneaux d'arrêts sont conçus de façon uniforme dans toute la région desservie par les ZVV (Vallée de la Furt).



4.4 Qualité des pôles de transbordement

Vue d'ensemble des résultats en 2012

Afin de rendre le transbordement le plus agréable possible, les pôles d'échange devraient permettre de changer aisément de bus ou de tram, sans trop devoir se déplacer. Dornach (Bâle-sud) et Uster sont les villes qui répondent le mieux à ces exigences. Citons d'autres bons exemples récents (Coire, Cham/Zoug et Wädenswil, Ill. 15, 16–17).

Les annonces électroniques qui indiquent encore dans la gare quels sont les prochains bus à prendre (par ex. à Coire, Lausanne, Renens, Frauenfeld, Winterthur, Zoug, Soleure, Bern, Yverdon-les-Bains) facilitent grandement l'orientation pour les passagères et passagers (Ill. 18–21). On trouve presque partout des plans des environs dans les gares, qui indiquent aussi les arrêts des trams et bus.

Cependant la signalisation à l'extérieur des gares est souvent encore lacunaire. Il serait souhaitable d'installer un « point d'information » uniforme pour toute la Suisse, permettant de reconnaître d'un coup d'œil les informations les plus importantes (plan de ville, plan de réseau, horaires, panneaux indicateurs pour les arrêts). Ces informations sont certes généralement disponibles, mais il faut les chercher dans plusieurs endroits. Les gares de Soleure et de Bâle CFF sont un exemple à suivre en la matière (Ill. 22).

En particulier dans les grandes villes (Bâle, Genève, Zurich, Bern) la confusion règne dans les pôles de transbordement. Certes, il n'est pas toujours aisé de trouver une solution satisfaisante dans un environnement déjà construit. Ceci dit, la situation est inacceptable à la place Aeschen à Bâle (Ill. 23) à la place des Nations à Genève, qui avec la note 3 ont reçu la plus mauvaise note. La place Escher-Wyss à Zurich a été réaménagée récemment, mais le succès n'est pas au rendez-vous. Les arrêts des bus et trams sont trop éloignés les uns des autres, la signalisation fait défaut et le kiosque a été enlevé.

Même des exigences minimales, telles qu'un abribus ou une toiture, font défaut dans certaines localités. À Pfäffikon SZ (Höfe), Brigueue ou Thoune les passagères et passagers sont laissés en plan – les pieds dans l'eau (Ill. 26–27).

Détails de l'évaluation

Seuls les pôles d'échange les plus importants ont été inclus dans l'analyse. Nous avons choisi des pôles de transbordement desservis par au moins dix branches de réseau. Pour établir la note, nous avons tenu compte des 10 critères ci-dessous. En partant de la note maximale 6, nous avons soustrait pour chaque critère « non rempli » de 0.25 à 0.5 points, selon la « gravité » du problème. Lorsqu'un critère est considéré comme rempli, nous ne soustrayons rien :

1. Le cheminement depuis la gare, mais aussi entre les arrêts doit être clairement balisé et un « centre d'informations » clairement défini doit fournir les informations relatives aux TP.
2. Les personnes venant de l'extérieur doivent pouvoir s'informer sur les prestataires locaux.
3. On doit pouvoir « embrasser » le site d'un seul coup d'œil, y compris tous les arrêts.
4. Les cheminements entre les divers arrêts doivent être courts et joignables sans devoir emprunter des escaliers (handicapés).
5. Une annonce dynamique des départs renseigne sur le temps d'attente.
6. Les arrêts doivent être protégés des intempéries.
7. Les arrêts doivent offrir des places assises.
8. L'attente ne doit pas être pénible, un site agréablement aménagé y contribue.

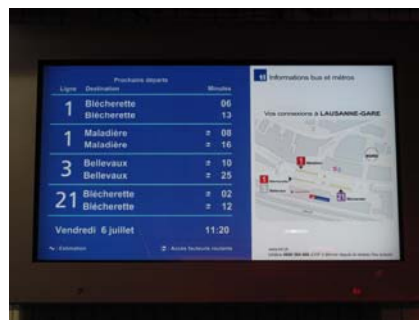
9. Les cheminements entre les arrêts doivent être sûrs, c'est-à-dire pouvoir être parcourus sans devoir traverser une voie de trafic individuel motorisé. Les pôles d'échange doivent bien s'intégrer dans le paysage urbain (contrôle social).
10. Pour pouvoir profiter judicieusement des temps d'attente, les pôles d'échange doivent être équipés de sorte à permettre de couvrir les besoins quotidiens (kiosque, magasins d'alimentation, etc.).

	Orientations	Informations	Vue d'ensemble	Transbordement direct	Contre Intempéries annonce dynamique	Places assises	Sécurité Aménagement agréable	Achats cotidiens	Note 2012		Note 2006	
1 Uster	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	6.00	Uster, Gare	6.00	
2 Coire	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5.75	Coire, Gare	4.50	
Wädenswil	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5.75	Wädenswil, Gare	–	
4 Schaffhouse	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.00	0.00	0.00	5.50	Schaffhouse, Gare	5.75	
Yverdon	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	5.50	Yverdon, Gare	5.50	
6 Soleure	0.25	0.00	0.13	0.13	0.00	0.00	0.00	0.13	5.38	Bahnhof; Amthausplatz	4.25	
7 Rorschach	0.25	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	0.25	5.25	Rorsch. Signalstrasse	–	
St. Gall	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.25	0.00	0.00	5.25	St. Gall Gare	5.13	
Vallée de la Glat	0.00	0.25	0.00	0.13	0.00	0.13	0.00	0.25	5.25	Stettbach, Aéroport	4.42	
Zofingue-Wiggertal	0.00	0.00	0.00	0.25	0.50	0.00	0.00	0.00	5.25	Zofingue, Gare	5.00	
Granges	0.25	0.00	0.00	0.00	0.50	0.00	0.00	0.00	5.25	Granges, Postplatz	5.50	
Berthoud	0.25	0.00	0.00	0.00	0.50	0.00	0.00	0.00	5.25	Berthoud, Gare	4.50	
La Chaux-de-Fonds	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.25	0.00	5.25	La Chaux-de-Fonds, Gare	5.50	
14 Frauenfeld	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.25	0.25	0.00	5.00	Frauenfeld, Gare	5.75	
Zoug	0.19	0.13	0.13	0.13	0.13	0.00	0.13	0.00	5.00	Voir formulaire en annexe	5.00	
Bade-Wettingen	0.25	0.00	0.25	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	5.00	Baden, Gare	5.25	
Bâle-sud	0.25	0.00	0.13	0.13	0.13	0.00	0.00	0.25	5.00	Dornach Bahnhof; Oberwil BL	5.25	
18 Bienne	0.25	0.13	0.13	0.00	0.00	0.13	0.25	0.00	4.88	Bienne, Gare; Place central	4.50	
19 Vallée du Rhin (SG)	0.25	0.25	0.00	0.00	0.50	0.00	0.00	0.25	4.75	Heerbrugg, Gare	5.25	
Kreuzlingen	0.00	0.50	0.00	0.00	0.50	0.00	0.00	0.00	4.75	Kreuzlingen, Bärenplatz	5.25	
Rapperswil-Jona	0.00	0.00	0.25	0.00	0.50	0.00	0.25	0.00	4.75	Rapperswil, Gare	4.25	
Lenzbourg	0.25	0.00	0.00	0.00	0.50	0.00	0.25	0.25	4.75	Lenzbourg, Gare	–	
Liestal	0.25	0.00	0.00	0.00	0.50	0.50	0.00	0.00	4.75	Liestal, Gare	5.50	
Thoune	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.25	0.25	0.00	4.75	Thoune, Gare	4.75	
Lausanne	0.31	0.19	0.13	0.25	0.00	0.00	0.19	0.19	4.75	Voir formulaire en annexe	4.83	
Bellinzone	0.25	0.00	0.25	0.00	0.50	0.00	0.00	0.25	4.75	Bellinzone, Gare	5.00	
27 Winterthur	0.25	0.13	0.13	0.25	0.25	0.00	0.00	0.25	4.63	Winterthur HB; Oberw'thur,	5.75	
28 Bülach	0.25	0.00	0.25	0.00	0.00	0.25	0.50	0.00	4.50	Bülach, Gare	–	
Zurich	0.36	0.11	0.22	0.14	0.00	0.14	0.03	0.19	4.50	Voir formulaire en annexe	5.04	
Küsnacht-Zollikon	0.25	0.25	0.00	0.25	0.50	0.00	0.00	0.25	4.50	Zurich, Tiefenbrunnen	5.13	
Thalwil	0.50	0.25	0.25	0.25	0.00	0.00	0.00	0.25	4.50	Thalwil, Gare	5.25	
Fribourg	0.25	0.00	0.00	0.00	0.50	0.00	0.25	0.25	4.50	Fribourg, Gare	4.38	
Locarno	0.25	0.00	0.25	0.00	0.50	0.00	0.00	0.25	4.50	Locarno, Gare	4.75	
34 Vallée de la Limmat	0.25	0.13	0.13	0.25	0.50	0.00	0.00	0.25	4.38	Dietikon, gare; Schlieren, gare	4.88	
35 Wil SG	0.25	0.00	0.00	0.00	0.50	0.50	0.50	0.00	4.25	Wil SG, Gare	–	
Wetzikon-Gossau	0.50	0.00	0.25	0.00	0.00	0.25	0.25	0.25	4.25	Wetzikon, Gare	5.00	
Vallée de la Furt	0.00	0.00	0.50	0.00	0.00	0.00	0.50	0.25	4.25	Regensdorf-Watt, Gare	4.00	
Höfe (SZ)	0.00	0.25	0.00	0.00	0.50	0.50	0.50	0.00	4.25	Pfäffikon SZ, Gare	–	
Lucerne	0.25	0.25	0.25	0.25	0.13	0.00	0.13	0.13	4.25	Lucerne, Bahnhof; Pilatusplatz	4.75	
Emmen	0.50	0.00	0.25	0.00	0.25	0.00	0.25	0.25	4.25	Emmen, Sonnenplatz	4.00	
Aarau	0.50	0.00	0.25	0.50	0.00	0.25	0.00	0.25	4.25	Aarau, Gare	4.25	
Olten	0.25	0.00	0.25	0.25	0.50	0.00	0.00	0.25	4.25	Olten, Gare	4.50	
Bâle	0.29	0.32	0.32	0.11	0.04	0.11	0.14	0.18	4.25	Voir formulaire en annexe	4.44	
Neuchâtel	0.25	0.13	0.25	0.25	0.00	0.13	0.13	0.25	4.25	Neuchâtel, Gare; Place Pury	5.50	
Berne	0.38	0.13	0.38	0.25	0.13	0.13	0.13	0.00	4.25	Berne, Bahnhof; Zytglogge	3.92	
Vevey-Montreux	0.25	0.00	0.25	0.25	0.50	0.00	0.00	0.25	4.25	Vevey, Gare	4.25	
Sion	0.25	0.00	0.00	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	4.25	Sion, Gare	4.75	
Lugano	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.00	0.00	0.25	4.25	Lugano, Centro	4.25	
49 Genève	0.50	0.19	0.25	0.13	0.13	0.06	0.00	0.19	4.19	Voir formulaire en annexe	3.75	
50 Bulle	0.50	0.00	0.25	0.00	0.50	0.25	0.25	0.00	4.00	Bulle, Gare	–	
Morges	0.50	0.25	0.00	0.00	0.50	0.25	0.00	0.25	4.00	Morges, Gare	3.75	
52 Brigue	0.25	0.00	0.25	0.00	0.50	0.50	0.25	0.50	3.75	Brigue, Bahnhof	–	
53 Nyon	0.50	0.25	0.25	0.25	0.50	0.25	0.00	0.25	3.50	Nyon, Gare	–	
Moyen	0.22	0.10	0.13	0.11	0.25	0.10	0.11	0.12	0.14	0.04	4.69	4.85

III. 15. Évaluation du critère partiel « qualité des pôles de transbordement ».



III. 16–17. De nouvelles gares routières (à gauche Dornach SO, Bâle-sud ; à droite Wädenswil ZH).



III. 18–21. Information des passagers-ères en temps réel avec affichage des prochains départs (depuis en haut à gauche jusqu'en bas à droite : Coire, Lausanne, Soleure, Zoug).



III. 22. Toutes les informations sont disponibles devant la gare CFF à Bâle.

III. 23. Il est difficile de trouver le bon arrêt dans l'enchevêtrement de lignes de tram (Bâle, Aeschenplatz).



III. 24–25. L'arrêt du RER Bâle-Dreisitz a été distingué en 2008 par le Brunel Award pour une architecture d'installations ferroviaires gare facture (à gauche). À droite l'arrêt de bus à proximité immédiate



III. 26–27. Transbordement sous la pluie (à gauche la gare de Thoune, à droite la gare de Pfäffikon SZ).



III. 28. Manque de place : aux heures de pointe les passagers-ères se bousculent sur les quais des arrêts bien trop étroits (Lenzbourg).



III. 29. Manque de place : à Morges il faut se déplacer sur la voie réservée aux taxis pour pouvoir déchiffrer les horaires placés derrière la voiture).



III. 30–31. Deux pôles de transbordement aux rythmes bien différents : à gauche la calme gare d'Yverdon-les-Bains, à droite la trépidante place St. François à Lausanne.

4.5 Facilité d'utilisation

La « facilité d'utilisation » comprend en principe toutes les mesures qui facilitent l'utilisation ou l'accès aux transports publics ou qui suppriment les obstacles existants.

Vue d'ensemble des résultats en 2012

Notons en premier un bon point : presque toutes les agglomérations offrent désormais un service de bus et trains de nuit. Les horaires cadencés et de bonnes connexions sont presque devenus la règle. Parfois cependant, ces connexions sont calculées très juste, de sorte que seuls les usagers-ères expérimentés peuvent les emprunter (Soleure, vallée de la Furt, Rapperswil-Jona). Les personnes ne connaissant pas parfaitement les lieux risquent de manquer la correspondance à la recherche du bon arrêt.

La note « insuffisant » a été attribuée à Rorschach, Wil SG, Granges, Berthoud, Bulle, Sion, Brigueue et Bellinzone (Ill. 32). Il manque un aménagement adéquat des arrêts avec des abribus et des sièges. Sion et Granges font partie des rares exceptions d'agglomérations non intégrées dans une communauté tarifaire intégrale. L'aspect le plus mal noté concerne la possibilité de transférer les abonnements, car partout cela n'est possible que moyennant un supplément.

Un point noir au tableau : il semblerait que quasiment toutes les entreprises de transport recourent de plus en plus à la publicité sur les véhicules. Brigueue et Lugano poussent cette tendance à l'extrême, puisque presque tous leurs bus ont des vitres obscurcies par des affiches. Cette publicité, en plus de l'inconfort qu'elle provoque (les véhicules sont sombres, on ne peut pas regarder à l'extérieur), donne une image « bon marché » des TP qui n'incite guère la nouvelle clientèle à s'y aventurer.

Détails de l'évaluation

Pour établir la note, nous avons tenu compte des 10 critères ci-dessous. En partant de la note maximale 6, nous avons soustrait pour chaque critère « non rempli » de 0.25 à 0.5 points, selon la « gravité » du problème. Lorsqu'un critère est considéré comme rempli, nous ne soustrayons rien.

1. Si un abonnement peut être transmis sans autre à une connaissance ou à un membre de la famille, il s'apparente à la deuxième clé d'une voiture que l'on prêterait pour usage.
2. Communauté tarifaire : S'il est possible d'utiliser par ex. aussi les trains CFF avec l'abonnement ou le billet de l'entreprise locale, l'offre des TP s'enrichit et se diversifie.
3. Devoir avoir toujours le montant exact en monnaie sur soi n'incite pas à utiliser les TP. Tous les automates devraient rendre la monnaie et accepter les billets de banque ou une carte de crédit.
4. Les correspondances de nuit et en soirée permettent de recourir aux TP au lieu de la voiture même en période creuse.
5. Les horaires cadencés facilitent la mémorisation des horaires et encouragent l'utilisation des TP. Les « irrégularités » sont à éviter.
6. De bonnes correspondances regroupées minimisent le temps d'attente.
7. Les lignes diamétrales sont plus confortables, car elles n'obligent pas les passagers à changer de ligne.
8. Confort des arrêts : Un abri contre les précipitations rend le temps d'attente plus agréable.
9. Places assises : Des places assises rendent le temps d'attente plus agréable.

10. La publicité sur les véhicules est à proscrire : Elle donne aux TP une image « au rabais ». De plus, les fenêtres envahies par la publicité (même en treillis) empêchent de bien voir le paysage et détruit ainsi un des attraits majeurs des TP.

	Transmissibilité	Communauté tarifaire	Monnaie	Bus de nuit	Horaires cadencés	Correspondances	Ligne diamétrale	Confort des arrêts (abris)	Confort des arrêts (places assises)	Publicité	Note 2012	Note 2006
1	Glatttal	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5.75	5.50
2	Coire	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	5.50	5.50
	Zurich	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	5.50	5.00
	Küsnacht-Zollikon	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	5.50	5.25
	Zoug	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	5.50	5.00
	Bâle	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	5.50	5.75
	Morges	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	5.50	5.00
8	Winterthour	0.25	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	5.25	5.00
	Vallée de la Furt	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	5.25	5.50
	Aarau	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.25	5.25	5.00
	Bâle-sud	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	5.25	5.50
	Berne	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	5.25	5.25
13	Schaffhouse	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.25	5.00	5.00
	Vallée de la Limmat	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.25	0.25	5.00	5.25
	Emmen	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.25	5.00	5.00
	Bade-Wettingen	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.25	0.25	5.00	5.25
	Olten	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.25	5.00	4.25
	Liestal	0.25	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	5.00	5.25
	Fribourg	0.50	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	5.00	4.00
	Genève	0.25	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.25	0.00	0.25	5.00	4.75
21	St. Gall	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.00	0.00	0.25	4.75	4.50
	Kreuzlingen	0.50	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	4.75	4.00
	Bülach	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.50	0.00	4.75	–
	Lucerne	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	4.75	4.75
	Neuchâtel	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.25	4.75	4.25
26	Frauenfeld	0.50	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.25	0.25	0.25	4.50	4.50
	Uster	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.50	0.50	4.50	5.25
	Wetzikon-Gossau ZH	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.25	0.25	0.25	4.50	5.00
	Rapperswil-Jona	0.25	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	0.50	0.50	4.50	4.50
	Thoune	0.50	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.25	0.25	4.50	4.75
	La Chaux-de-Fonds	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.25	0.25	4.50	5.00
	Yverdon	0.25	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	0.50	0.25	4.50	4.00
	Lausanne	0.25	0.00	0.25	0.00	0.25	0.50	0.00	0.00	0.25	4.50	4.25
	Vevey-Montreux	0.25	0.00	0.00	0.00	0.25	0.50	0.00	0.00	0.50	4.50	4.00
34	Vallée du Rhin (SG)	0.50	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.25	0.25	0.25	4.25	4.75
	Thalwil	0.25	0.00	0.00	0.25	0.00	0.25	0.25	0.25	0.25	4.25	5.25
	Wädenswil	0.25	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.50	0.25	0.25	4.25	–
	Lenzburg	0.25	0.00	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.25	0.25	4.25	–
	Zofingue-Wiggertal	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.25	0.00	0.25	4.25	4.00
	Soleure	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.00	0.25	0.25	4.25	4.50
	Bienne	0.50	0.25	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.25	0.25	4.25	4.50
42	Höfe (SZ)	0.25	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.25	0.50	0.50	4.00	–
	Nyon	0.25	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.50	0.50	0.50	4.00	–
	Locarno	0.50	0.00	0.25	0.25	0.00	0.25	0.00	0.25	0.25	4.00	4.50
	Lugano	0.50	0.00	0.25	0.00	0.00	0.25	0.00	0.25	0.50	4.00	5.00
46	Bulle	0.50	0.00	0.00	0.25	0.00	0.25	0.00	0.50	0.50	3.75	–
	Brigue	0.50	0.00	0.00	0.25	0.00	0.25	0.25	0.25	0.50	3.75	–
48	Rorschach	0.50	0.00	0.00	0.25	0.25	0.25	0.25	0.50	0.50	3.50	–
	Wil SG	0.50	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.25	0.50	0.50	3.50	–
	Granges	0.50	0.25	0.25	0.00	0.00	0.50	0.25	0.25	0.25	3.50	4.50
	Berthoud	0.50	0.00	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.50	0.50	3.50	4.50
52	Sion	0.50	0.25	0.00	0.25	0.25	0.25	0.50	0.25	0.25	3.25	3.25
	Bellinzone	0.50	0.00	0.00	0.25	0.00	0.50	0.25	0.50	0.25	3.25	3.25
	Moyen	0.36	0.02	0.03	0.07	0.06	0.12	0.12	0.23	0.21	4.58	4.74

III. 32. Évaluation du critère partiel « facilité d'utilisation ».

5 Conclusions

Dans l'ensemble, les transports publics de proximité ont connu une nette amélioration en Suisse. Près de la moitié des villes et agglomérations analysées obtient la note « bon » ou « très bon ». Nous constatons avec plaisir que même des villes de plus petite taille comme Coire ou Bade-Wettingue mettent une offre de qualité à la disposition de leur population.

Par contre, la plupart des tarifs sont toujours trop élevés et ont donc reçu la note « insuffisant ». La notation pour les critères partiels « coûts des courses simples » et « coûts des abonnements mensuels » est clairement plus mauvaise en 2012 qu'en 2003 et 2006. Le renchérissement des prix a comporté env. 7% pour tout le panier de la ménagère, alors que celui pour les abonnements mensuels a, quant à lui, augmenté de 19% en moyenne. Ceci, alors que l'offre n'a pas toujours suivi, même si cette raison a toujours été invoquée. La compétitivité des transports publics par rapport au transport individuel motorisé (TIM) en a souffert, ce qui est à l'opposé de la politique des transports proclamée officiellement. Les offres de TP les plus touchées sont celles des petites villes, où la situation de départ est déjà difficile en soi. Dû aux distances relativement courtes, les usagers-ères des TP paient autant que s'ils utilisaient leur propre voiture (prix de revient intégral).

Dans les petites villes et agglomérations, les TP de proximité servent principalement à rabattre les passagères et passagers vers les trains, ce qui les rend surtout intéressants pour les pendulaires. Pendant le reste de la journée, on y croise moins d'actifs et donc d'autres catégories de population (personnes âgées, jeunes en formation, étrangères et étrangers, personnes au chômage). Comme un trajet en automobile sur trois couvre moins de trois kilomètres, le potentiel de transfert aux TP est encore largement sous-exploité.

Il reste un défi de taille à relever : rendre les transports publics de proximité tellement attrayants dans les petites villes que les « personnes normales » l'empruntent aussi naturellement que les citoyen-ne-s des grandes villes. Dans ces dernières, il s'agit dès lors essentiellement de préserver l'acquis et de mettre à disposition des capacités et des espaces routiers suffisants.

Nous sommes conscients du fait que nos critiques peuvent paraître tatillonnes. Mais seuls des transports publics de qualité, bon marché et concurrentiels face à la voiture individuelle permettront d'absorber la croissance prévue du trafic de façon écologique et efficace. En conséquence, il faut modifier les conditions cadre en faveur des transports publics et accorder enfin à ces derniers la place qui leur revient en ville.

		Fréquence de passage	Vitesse de parcours Distance jusqu'au prochain arrêt	Coûts des billets simple course	Coûts des abonnements mensuels	Âge du parc de véhicules	Offre en places assises	Offre en informations	Facilité d'utilisation Qualité des pôles d'échange	Pondération du total	Evaluation finale	Catégorie		
1	Zurich	5.53	4.73	3.37	5.29	3.00	5.08	4.19	6.00	4.50	5.50	4.77	Très bon	1
	St. Gall	5.23	4.67	3.82	5.17	3.17	6.00	4.45	5.25	5.25	4.75	4.77	Très bon	1
3	Genève	5.49	4.56	3.03	6.00	3.83	6.00	3.41	5.50	4.19	5.00	4.73	Très bon	
	Vallée de la Glatt	4.87	4.58	3.90	3.00	4.58	6.00	5.26	5.50	5.25	5.75	4.73	Très bon	5
	Berne	5.44	4.47	3.97	4.96	2.42	6.00	3.94	5.75	4.25	5.25	4.73	Très bon	1
6	Bade-Wettingen	5.11	4.54	4.31	3.51	3.25	6.00	5.25	5.00	5.00	5.00	4.71	Très bon	2
7	Bienne	5.08	4.92	3.63	6.00	2.92	5.09	4.75	5.00	4.88	4.25	4.68	Très bon	2
8	Coire	4.68	5.06	3.94	4.03	2.42	6.00	5.03	5.50	5.75	5.50	4.67	Très bon	2
9	Zoug	4.83	4.77	3.82	3.92	3.83	6.00	4.04	5.50	5.00	5.50	4.65	Très bon	2
10	Schaffhouse	5.04	4.81	4.22	3.47	3.00	5.07	4.82	5.00	5.50	5.00	4.64	Très bon	2
	Lucerne	5.23	4.70	3.97	4.76	3.17	4.62	4.26	5.50	4.25	4.75	4.64	Très bon	1
12	Fribourg	5.16	4.70	3.53	4.39	2.92	6.00	k. A.	4.50	4.50	5.00	4.60	Bon	2
13	Thoune	4.95	4.45	3.90	5.45	3.00	5.55	4.44	5.00	4.75	4.50	4.60	Bon	2
14	Lugano	4.82	4.87	3.30	6.00	4.33	6.00	4.21	4.50	4.25	4.00	4.59	Bon	2
15	Bâle	5.40	4.48	3.78	5.42	3.33	2.72	4.00	5.00	4.25	5.50	4.57	Bon	1
16	Winterthur	5.19	4.33	3.72	3.76	2.08	6.00	4.51	5.75	4.63	5.25	4.54	Bon	1
17	Lausanne	5.32	4.60	3.39	6.00	3.25	3.14	3.79	5.00	4.75	4.50	4.53	Bon	
18	Vallée de la Limmat	4.79	4.25	4.10	1.86	5.83	k. A.	4.49	5.75	4.38	5.00	4.51	Bon	5
	Küsnacht-Zollikon	4.51	4.12	4.70	2.06	4.75	5.20	4.54	6.00	4.50	5.50	4.51	Bon	5
20	Rapperswil-Jona	4.48	4.69	4.06	3.09	3.50	6.00	5.27	5.75	4.75	4.50	4.50	Bon	4
21	Uster	4.51	4.44	3.90	1.00	5.58	k. A.	k. A.	5.50	6.00	4.50	4.47	Bon	5
	Wädenswil	3.90	4.98	4.00	2.46	5.75	5.24	k. A.	5.50	5.75	4.25	4.47	Bon	5
23	Morges	4.54	4.58	4.06	2.79	5.42	k. A.	5.34	4.00	4.00	5.50	4.46	Bon	5
24	Neuchâtel	5.09	4.59	4.27	3.28	3.25	4.92	4.15	4.00	4.25	4.75	4.45	Bon	2
25	Emmen	4.90	4.41	3.70	1.00	5.33	6.00	5.09	4.50	4.25	5.00	4.43	Bon	5
	Soleure	4.54	4.13	4.15	4.64	3.08	5.47	4.57	4.75	5.38	4.25	4.43	Bon	3
27	Vevey-Montreux	4.64	4.54	3.91	4.33	3.33	3.34	4.76	5.25	4.25	4.50	4.34	Suffisant	2
	Locarno	3.94	4.36	3.82	6.00	4.58	6.00	4.10	4.00	4.50	4.00	4.34	Suffisant	3
	Bâle-sud	4.55	4.09	4.80	1.00	4.83	3.80	4.56	5.00	5.00	5.25	4.34	Suffisant	5
30	Aarau	4.61	4.33	3.88	2.80	2.58	6.00	4.79	5.25	4.25	5.25	4.33	Suffisant	3
	Wetzikon-Gossau ZH	4.09	4.31	4.18	2.67	5.58	k. A.	k. A.	5.50	4.25	4.50	4.33	Suffisant	5
32	Kreuzlingen	4.31	4.58	3.80	1.52	3.83	5.88	5.57	5.25	4.75	4.75	4.31	Suffisant	4
33	Frauenfeld	4.07	4.93	4.30	2.59	2.17	6.00	5.34	5.00	5.00	4.50	4.30	Suffisant	4
34	Zofingue-Wiggertal	3.57	4.16	4.91	3.25	3.00	6.00	6.00	5.25	5.25	4.25	4.29	Suffisant	3
35	Vallée du Rhin (SG)	4.06	3.55	5.13	2.33	3.50	5.90	4.78	5.50	4.75	4.25	4.26	Suffisant	3
36	Brigue	3.95	4.62	3.40	4.46	3.67	5.50	5.52	5.25	3.75	3.75	4.21	Suffisant	4
	Thalwil	3.29	4.40	4.20	3.64	5.42	5.24	k. A.	5.50	4.50	4.25	4.21	Suffisant	5
38	La Chaux-de-Fonds	4.97	4.71	3.53	1.00	1.58	6.00	4.52	4.50	5.25	4.50	4.20	Suffisant	2
39	Vallée de la Furt	3.99	4.19	3.69	1.00	5.92	k. A.	k. A.	5.50	4.25	5.25	4.19	Suffisant	5
40	Olten	4.30	4.30	4.04	2.56	1.83	6.00	5.13	5.00	4.25	5.00	4.18	Suffisant	3
41	Yverdon	4.33	4.50	4.12	2.12	1.00	6.00	5.87	4.00	5.50	4.50	4.17	Suffisant	4
42	Granges	3.84	4.72	4.38	3.00	1.08	6.00	5.93	5.00	5.25	3.50	4.16	Suffisant	4
43	Wil SG	4.13	4.57	3.80	3.84	1.00	5.44	6.00	4.75	4.25	3.50	4.09	Juste suffisant	4
44	Bülach	3.52	4.28	3.99	1.00	6.00	k. A.	k. A.	5.25	4.50	4.75	4.07	Juste suffisant	5
45	Lenzbourg	3.51	3.58	4.31	3.13	2.67	6.00	5.63	5.50	4.75	4.25	4.04	Juste suffisant	4
46	Liestal	4.15	4.11	3.68	3.41	2.00	4.93	4.35	4.00	4.75	5.00	4.00	Juste suffisant	4
47	Bellinzzone	2.58	4.79	3.68	5.50	4.67	6.00	5.40	3.50	4.75	3.25	3.98	Juste suffisant	3
48	Rorschach	3.40	4.72	4.27	1.42	1.67	6.00	5.55	5.25	5.25	3.50	3.94	Juste suffisant	4
49	Höfe (SZ)	2.87	4.97	3.71	1.24	5.75	6.00	k. A.	5.00	4.25	4.00	3.93	Juste suffisant	5
50	Berthoud	3.92	4.39	3.54	2.82	1.00	5.91	5.27	4.50	5.25	3.50	3.92	Juste suffisant	4
51	Sion	3.04	4.53	3.65	1.92	3.42	6.00	5.96	4.50	4.25	3.25	3.79	Insuffisant	4
52	Nyon	3.08	4.83	3.57	1.00	5.58	6.00	k. A.	3.50	3.50	4.00	3.76	Insuffisant	5
53	Bulle	3.88	3.88	3.35	1.45	1.17	6.00	k. A.	4.75	4.00	3.75	3.65	Insuffisant	4
	Moyen	4.40	4.50	3.93	3.29	3.51	5.53	4.86	5.02	4.69	4.58	4.40		

III. 33. Vue d'ensemble des résultats.