

Analyse TP 2012 – Qu'avons-nous analysé et quels étaient les critères choisis ?

Pourquoi cette comparaison ?

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.

Qu'avons-nous analysé ?

Nous avons analysé l'offre en trams et bus de 53 villes, agglomérations et communes périurbaines en Suisse. Pour autant que la communauté tarifaire en question intègre aussi les RER, nous en avons tenu compte.

Quels sont les critères retenus ?

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, qualité des pôles d'échanges, offre en informations, facilité d'utilisation).

Pourquoi n'avons-nous pas évalué la propreté et la ponctualité ?

Certes, la ponctualité et la propreté sont des critères importants pour juger de la qualité de l'offre. Il est cependant très difficile d'évaluer ces critères en un seul passage. Or, l'analyse de ces deux facteurs sur un laps de temps plus long représenterait une très grosse charge de travail.

Peut-on objectivement comparer Genève et Sion ?

Bien entendu que le nombre d'habitants et de pendulaires plus important à Genève 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 habitants) avec une forte densité de population (>35 habitant·e·s par ha)
3. villes moyennes (35'000-80'000 habitants) avec une faible densité de population (<35 habitant·e·s par ha)
4. petites villes (<35'000 habitant·e·s)
5. communes périurbaines (agglomération)

A quoi correspond l'échelle d'évaluation ?

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 bien ; note finale 3,5 = mauvais).

Quelle est la signification des notes finales ?

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.

Composition de la note finale

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.

Qui est responsable de l'offre ?

Les autorités politiques (cantons et communes) commandent et financent l'offre. Elles sont en outre responsables de la compétitivité des transports publics par rapport à d'autres modes de transport. Les communes participent à la conception des pôles d'échange centraux ainsi qu'à l'intégration des arrêts dans le contexte urbanistique. Les prestataires mettent le matériel roulant à disposition et sont responsables de l'information.

Qui a mené à bien cette enquête ?

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.