



Analyse TP 2012

Résultats

Septembre 2012

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

umverkehrR
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, Staufeu	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, Tolocheuz	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 Thoue	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 Bellinzzone	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 (Flexitax, + 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)

	Horaires 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	0.25	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	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 ».



Ill. 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).



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

Ill. 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).



Ill. 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.

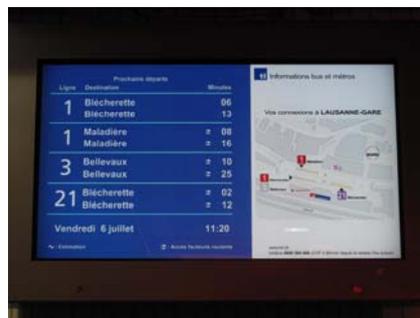
9. Les cheminements entre les arrêts doivent être sûrs, c'est-à-dire pouvoir être parcourus sans devoir traverser une voie de trafic individuel motorisé. Les pôles d'échange doivent bien s'intégrer dans le paysage urbain (contrôle social).
10. Pour pouvoir profiter judicieusement des temps d'attente, 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	Aménagement agréable	Sécurité	Achats cotidiens	Note 2012		Note 2006	
1 Uster	0.00	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	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	0.00	5.75	Wädenswil, Gare	-	
4 Schaffhouse	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	5.50	Schaffhouse, Gare	5.75	
Yverdon	0.00	0.25	0.00	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	0.00	0.13	5.38	Bahnhof; Amthausplatz	4.25	
7 Rorschach	0.25	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	5.25	Rorsch. Signalstrasse	-	
St. Gall	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.25	0.00	0.00	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	0.00	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	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	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	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	0.25	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	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	0.13	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	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	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	0.25	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	0.00	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	0.00	4.75	Kreuzlingen, Bärenplatz	5.25	
Rapperswil-Jona	0.00	0.00	0.25	0.00	0.50	0.00	0.25	0.25	0.00	4.75	Rapperswil, Gare	4.25	
Lenzbourg	0.25	0.00	0.00	0.00	0.50	0.00	0.00	0.25	0.25	4.75	Lenzbourg, Gare	-	
Liestal	0.25	0.00	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	0.25	4.75	Thoune, Gare	4.75	
Lausanne	0.31	0.19	0.13	0.25	0.00	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	0.00	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	0.13	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	0.00	4.50	Bülach, Gare	-	
Zurich	0.36	0.11	0.22	0.14	0.00	0.14	0.03	0.19	0.17	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	0.00	4.50	Zurich, Tiefenbrunnen	5.13	
Thalwil	0.50	0.25	0.25	0.25	0.00	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	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	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	0.13	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	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	0.00	4.25	Wetzikon, Gare	5.00	
Vallée de la Furt	0.00	0.00	0.50	0.00	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	0.00	4.25	Pfäffikon SZ, Gare	-	
Lucerne	0.25	0.25	0.25	0.25	0.13	0.00	0.13	0.13	0.25	4.25	Lucerne, Bahnhof; Pilatusplatz	4.75	
Emmen	0.50	0.00	0.25	0.00	0.25	0.00	0.25	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	0.00	4.25	Aarau, Gare	4.25	
Olten	0.25	0.00	0.25	0.25	0.50	0.00	0.00	0.25	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	0.21	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	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	0.25	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	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	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	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	0.25	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	0.25	4.00	Bulle, Gare	-	
Morges	0.50	0.25	0.00	0.00	0.50	0.25	0.00	0.25	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	0.00	3.75	Brigue, Bahnhof	-	
53 Nyon	0.50	0.25	0.25	0.25	0.50	0.25	0.00	0.25	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



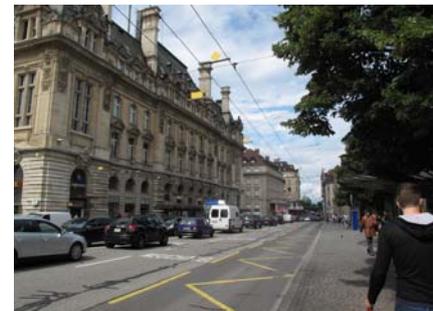
III. 26–27. Transbordement sous la pluie (à gauche la gare de Thoune, à droite la gare de Pfäffikon SZ).



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	0.50	0.50	0.00	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	Lenzburg	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.

Annexe : résultats par ville

Périmètre Aarau	Communes Aarau, Biberstein, Buchs AG, Eppenberg-Wöschnau, Erlinsbach, Küttigen, Suhr
Note finale — impression générale 4.33 – suffisant	Fournisseur le plus important Aar Bus + Bahn Association tarifaire A-Welle

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	16.7 min.	4.61	<i>Densifier les cadences le dimanche</i>
	Distance jusqu'au prochain arrêt	167 m	4.33	
	Vitesse de parcours	19.4 km/h	3.88	
Coûts	Billets simples	1)	2.80	<i>Introduire un tarif local meilleur marché pour les abonnements</i>
	Abonnements mensuels	0,56 CHF/km	2.58	
Qualité	Âge du parc de véhicules	5.8 ans	6.00	<i>Améliorer la signalisation dans le passage souterrain ouest sous la gare ; Améliorer les correspondances avec les trains en fin de soirée</i>
	Taux de remplissage (places assises)	28.2%	4.79	
	Offre en informations	–	5.25	
	Qualité des pôles de transbordement	Aarau, Gare	4.25	
	Facilité d'utilisation	–	5.25	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,80) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 2,00).

Bilan

Bilan mitigé

Le bilan final d'Aarau est très moyen. Certes, en semaine l'offre est correcte et l'offre en informations correspond aux normes actuelles, mais les tarifs sont très (trop) élevés. Le réaménagement de la place de la Gare est encore en cours. Après cette intervention, le pôle de transbordement gagnera indéniablement en qualité. Les cheminements pour transborder seront plus courts et tous les arrêts seront concentrés en un seul endroit. Cependant le bâtiment de la gare déjà terminé ne suscite pas l'enthousiasme. Les chemins conduisant des perrons dans le passage souterrain à l'ouest ne sont pas ou très peu signalisés. De plus, il faut s'attendre à ce que le passage étroit entre les magasins ne puisse pas absorber tous les pendulaires à l'avenir. Le bilan définitif ne pourra cependant pas être dressé avant quelques années.

Périmètre Baden-Wettingen	Communes Baden, Ennetbaden, Gebenstorf, Neuenhof, Obersiggenthal, Turgi, Untersiggenthal, Wettingen
Note finale — impression générale 4.71 –très bon	Fournisseur le plus important RVBW Association tarifaire A-Welle

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	10.7 min.	5.11	
	Distance jusqu'au prochain arrêt	152 m	4.54	
	Vitesse de parcours	21.5 km/h	4.31	
Coûts	Billets simples	1)	3.51	Introduction d'un abonnement meilleur marché pour la zone locale
	Abonnements mensuels	0,48 CHF/km	3.25	
Qualité	Âge du parc de véhicules	4.5 ans	6.00	Plans de réseaux dans les bus; Concept clair pour les arrêts disposés autour de la gare ; Correspondances mieux adaptées à l'arrivée des trains en fin de soirée
	Taux de remplissage (places assises)	21.3%	5.25	
	Offre en informations	–	5.00	
	Qualité des pôles de transbordement	Baden, Gare	5.00	
	Facilité d'utilisation	–	5.00	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,80) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 2,50).

Bilan

Une petite ville avec une grande offre

Peints en rouge, les bus des RVBW sortent du lot de véhicules publics par ailleurs uniformes dans le canton d'Argovie – aussi au sens figuré, car il s'agit de la meilleure offre au sein de la communauté tarifaire A-Welle. Les lignes de bus se superposent sur les axes principaux et atteignent ainsi une cadence très attrayante (toutes les 7,5 minutes), ce qui les rapproche du niveau habituel dans une grande ville. La situation inextricable du pôle de transbordement de la gare, lui aussi, fait croire qu'on se trouve dans une métropole : les arrêts sont alignés des deux côtés de la gare, ce qui exige une certaine gymnastique intellectuelle de la part des utilisatrices et des utilisateurs. Des arrêts mieux placés avec des cheminements plus courts pour les relier entre eux seraient à envisager. Il est regrettable que les temps de départ changent en soirée. En effet, durant la journée, les correspondances avec les trains sont optimales, alors qu'en soirée les temps d'attente sont nettement plus longs – alors qu'on souhaiterait arriver le plus rapidement possible à la maison.

Périmètre Bâle	Communes Allschwil, Basel, Bettingen, Binningen, Birsfelden, Bottmingen, Münchenstein, Muttenz, Riehen
Note finale — impression générale 4.57 – bon	Fournisseur le plus important BVB
	Association tarifaire TNW

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	7.2 min.	5.40	
	Distance jusqu'au prochain arrêt	157 m	4.48	
	Vitesse de parcours	18.9 km/h	3.78	
Coûts	Billets simples	1)	5.42	Étendre la zone « saut de puce »
	Abonnements mensuels	0,47 CHF/km	3.33	
Qualité	Âge du parc de véhicules	13.6 ans	2.72	Remplacer les vieux trams (prévu); Étendre les capacités (par ex. densification de l'offre); Afficher des plans de réseau dans les bus; Réaménager les places Aeschen et Dreispitz pour en faire des pôles de transbordement modernes; Améliorer la signalisation des arrêts à la place Schiffplände
	Taux de remplissage (places assises)	40.0%	4.00	
	Offre en informations	–	5.00	
	Qualité des pôles de transbordement	2)	4.25	
	Facilité d'utilisation	–	5.50	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,60) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 4,00).

2): Moyenne à partir des arrêts suivants: Bâle CFF (5.50); Aeschenplatz (3.00); Barfüsserplatz (4.75); Schiffplände (3.75); Claraplatz (4.50); Badischer Bahnhof (4.50); Dreispitz (3.75).

Bilan

Vivre dangereusement – à Bâle

Bâle n'a obtenu que la note finale « bon » à cause de plusieurs raisons : tout d'abord, les pôles de transbordement laissent franchement à désirer. Certes, l'architecture de la gare RER à Dreispitz a été distinguée par un prix, mais les arrêts de bus et de trams au même endroit sont catastrophiques. L'« honneur » d'héberger le pire pôle de transbordement revient à Bâle avec le Aeschenplatz. Les passagers-ères en quête du bon arrêt courent le risque d'être écrasés par un des trams débouchant de toutes les directions. Les tarifs, autrefois un des grands atouts de Bâle, ne sont plus non plus ce qu'ils étaient. Et enfin, les trams qui affichent pour certains un âge vénérable de plus de 40 ans ne donnent pas l'impression que Bâle s'efforce de gagner une nouvelle clientèle. Ou serait-ce là un objectif inavoué, au vu des trams bondés et des arrêts exigus ?

Périmètre Bâle-sud	Communes Aesch, Arlesheim, Biel-Benken, Dornach, Ettingen, Pfeffingen, Reinach BL, Therwil
Note finale — impression générale 4.34 – suffisant	Fournisseur le plus important BLT
	Association tarifaire TNW

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	17.4 min.	4.55	
	Distance jusqu'au prochain arrêt	184 m	4.09	
	Vitesse de parcours	24.0 km/h	4.80	
Coûts	Billets simples	1)	1.00	Introduire des tarifs de stationnement dans les centres des communes de l'agglomération (pour améliorer la compétitivité des transports publics)
	Abonnements mensuels	0,29 CHF/km	4.83	
Qualité	Âge du parc de véhicules	11.4 ans	3.80	Afficher des plans de réseau aux arrêts ; Améliorer la signalisation depuis l'arrêt de tram d'Oberwil jusqu'aux arrêts de bus (ou déplacement de ces derniers).
	Taux de remplissage (places assises)	31.6%	4.56	
	Offre en informations	–	5.00	
	Qualité des pôles de transbordement	2)	5.00	
	Facilité d'utilisation	–	5.25	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,60) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 0,00).

2): Moyenne à partir des arrêts suivants: Dornach, Gare (6.00); Oberwil BL (4.00).

Bilan

Déclassement

L'idée d'afficher des plans de réseau directement sur les automates montre ses limites... quand les arrêts sont dépourvus d'automates ! Les passagers-ères cherchent souvent en vain un plan dans les communes de la banlieue au sud de Bâle. De toute façon, l'offre générale est moins bien notée qu'en 2006, en particulier à cause des augmentations des tarifs. Or, inciter les usagers occasionnels à recourir aux TP dans cette région est une gageure – car les places de stationnement pour voitures sont gratuites ! L'inclusion du pôle de transbordement à Oberwil BL pèse aussi (négativement) dans la balance. Il y manque une signalisation indiquant le chemin depuis les arrêts de tram vers ceux des bus. Or, ces derniers se trouvent à environ 200 mètres le long de la rue principale et ne sont pas faciles à trouver. La nouvelle gare routière de Dornach (SO) ne mérite par contre que des louanges et pourrait servir d'exemple au reste de la Suisse.

Périmètre Bellinzone	Communes Arbedo-Castione, Bellinzona, Camorino, Giubiasco, Monte Carasso, Sementina
Note finale — impression générale 3.98 – juste suffisant	Fournisseur le plus important CarPostal Tessin
	Association tarifaire Arcobaleno

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	41.1 min.	2.58	<i>Densification de l'offre (cadence toutes les 15 à 30 minutes)</i>
	Distance jusqu'au prochain arrêt	135 m	4.79	
	Vitesse de parcours	18.4 km/h	3.68	
Coûts	Billets simples	1)	6.00	
	Abonnements mensuels	0,31 CHF/km	4.67	
Qualité	Âge du parc de véhicules	4.3 ans	6.00	<i>Amélioration de l'offre en informations (panneaux des arrêts clairement reconnaissables avec les numéros des lignes, plans de réseau dans les bus et aux arrêts, horaires pour chaque arrêt téléchargeables sur internet) ; Réorganisation du réseau de lignes avec raccordements à la gare ; Abribus aux arrêts ; Rajouter les lignes régionales au plan de réseau</i>
	Taux de remplissage (places assises)	19.0%	5.40	
	Offre en informations	–	3.50	
	Qualité des pôles de transbordement	Bellinzone, Gare	4.75	
	Facilité d'utilisation	–	3.25	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,00) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 3,60).

Bilan

Un système en sommeil profond

La note finale « juste suffisant » est plutôt flatteuse pour le bus local de Bellinzone et surtout due à un prix de billets très avantageux. À part cela, l'offre ne correspond plus à notre époque : les bus circulent rarement, les correspondances avec les trains pourraient être sensiblement améliorées, le réseau de ligne simplifié et rendu plus évident pour le profane. Aux arrêts, il manque souvent des panneaux avec les numéros des lignes, des plans de réseau et des abribus. Prenons un exemple : sur la Piazza Indipendenza il n'est pas possible de savoir quelle ligne dessert quel arrêt. Les bus ne contiennent aucune information à part des brochures avec les horaires. On peut espérer que le système de bus de Bellinzone sorte prochainement de son sommeil de la Belle au bois dormant avec l'extension prévue du RER dénommé Ticino-Lombardia.

Périmètre Berne	Communes Berne, Bremgarten bei Bern, Köniz, Ostermundigen
Note finale — impression générale 4.73 – très bon	Fournisseur le plus important Bernmobil Association tarifaire Libero

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	6.7 min.	5.44	
	Distance jusqu'au prochain arrêt	157 m	4.47	
	Vitesse de parcours	19.9 km/h	3.97	
Coûts	Billets simples	1)	4.96	
	Abonnements mensuels	0,58 CHF/km	2.42	
Qualité	Âge du parc de véhicules	6.0 ans	6.00	Augmenter des capacités ; Améliorer l'offre en informations à la gare et au Zytglogge (surtout plan de ville) ; Autoriser la transmission des abonnements à un tiers
	Taux de remplissage (places assises)	40.9%	3.94	
	Offre en informations	–	5.75	
	Qualité des pôles de transbordement	2)	4.25	
	Facilité d'utilisation	–	5.25	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 5,40) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 4,40).

2): Moyenne à partir des arrêts suivants: Berne, Gare (5.00); Berne, Zytglogge (3.50).

Bilan

Haut de gamme

S'il s'agissait de donner une prime au souci du design et des couleurs, Berne remporterait probablement la palme. Tant les arrêts que les véhicules donnent l'impression d'un produit haut de gamme. D'ailleurs, le prix des abonnements mensuels de la communauté tarifaire Libero y correspond. Mais soyons justes : l'offre de Berne est d'excellente facture. Les bus circulent toutes les quelques minutes et l'offre en informations est quasi sans faille, seuls les pôles de transbordement posent problème. Même les autochtones ont parfois des difficultés à trouver tout de suite le bon arrêt, même si des efforts ont été entrepris pour améliorer la signalisation. L'augmentation des capacités due au tram Berne-Ouest semble être une goutte dans la mer face à l'accroissement de la demande. L'extension du réseau de trams prévue seulement à moyen terme paraît être faite à une vitesse toute bernoise...

Périmètre Berthoud	Communes Burgdorf, Kirchberg BE, Lyssach, Oberburg, Rüdligen-Alchenflüh
Note finale — impression générale 3.92 – juste suffisant	Fournisseur le plus important Busland SA
	Association tarifaire Libero

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	25.0 min.	3.92	Améliorer la vitesse commerciale des bus
	Distance jusqu'au prochain arrêt	162 m	4.39	
	Vitesse de parcours	17.7 km/h	3.54	
Coûts	Billets simples	1)	2.82	Introduire une zone locale à prix avantageux pour Berthoud et ses environs
	Abonnements mensuels	0,79 CHF/km	1.00	
Qualité	Âge du parc de véhicules	7.2 ans	5.91	Mettre en place des abribus aux arrêts; Autoriser la transmission des abonnements à un tiers
	Taux de remplissage (places assises)	20.9%	5.27	
	Offre en informations	–	4.50	
	Qualité des pôles de transbordement	Berthoud, Gare	5.25	
	Facilité d'utilisation	–	3.50	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 5,40) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 3,00).

Bilan

L'offre la plus chère de Suisse

L'offre a connu des améliorations notables depuis la première analyse des TP en 2003. Citons par exemple les cheminements de transbordements très courts sur la place de la gare ainsi que des boucles de correspondances, qui au vu des trains circulant irrégulièrement à Berne, sont excellentes. Si la note ne dépasse pas le « juste suffisant », cela est principalement dû aux tarifs. Les pendulaires circulant au sein de la petite agglomération de Berthoud sont saignés à vif pour un abonnement mensuel. Si l'on tient compte des distances relativement courtes à Berthoud, cette petite agglomération bat tous les records de cherté. Sans compter que les abribus font défaut, que les publicités envahissent les bus et que la lenteur de la vitesse de parcours bat tous les records et a de quoi exaspérer les malheureux passagers-gères.

Périmètre Bienne	Communes Biel, Brügg, Nidau, Port
Note finale — impression générale 4.68 – très bon	Fournisseur le plus important TPB Association tarifaire AboZigZag

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	11.1 min.	5.08	<i>Mettre en service une ligne diamétrale de Bienne sud à Bienne est</i>
	Distance jusqu'au prochain arrêt	139 m	4.92	
	Vitesse de parcours	18.2 km/h	3.63	
Coûts	Billets simples	1)	6.00	
	Abonnements mensuels	0,52 CHF/km	2.92	
Qualité	Âge du parc de véhicules	8.8 ans	5.09	<i>Installer des panneaux d'arrêts avec des noms aisément déchiffrables ; Disposer des abribus sur la Place centrale ; Améliorer la signalisation des arrêts de cars postaux sur la place devant la gare ; Améliorer les correspondances avec les trains en fin de soirée (lignes 5, 6, et 7)</i>
	Taux de remplissage (places assises)	28.8%	4.75	
	Offre en informations	–	5.00	
	Qualité des pôles de transbordement	2)	4.88	
	Facilité d'utilisation	–	4.25	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,40) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 4,40).

2): Moyenne à partir des arrêts suivants: Bienne, Gare (5.50); Bienne, Place centrale (4.25).

Bilan

« La forme détermine la fonction »

En général, Bienne obtient la note « très bon », car elle se distingue par un réseau d'arrêts très dense et une bonne offre. Un bémol toutefois : le slogan « la fonction détermine la forme » (form follows function) semble avoir été inversé à Bienne. La signalisation est certes esthétiquement soignée, mais très malpratique pour les usagers-ères. À première vue, les arrêts ne portent que l'inscription « bus », ce qui est évident et pas très informatif. Le nom de l'arrêt n'est pas très aisé à trouver, car inscrit en lettres minuscules, blanc pâle sur fond gris clair, sans contraste. Les prix élevés de l'AboZigZag pratiqués pour des distances relativement courtes constituent un autre défaut. Et troisième faille : le groupement tarifaire est encore lacunaire. La réalisation prévue du Regiotram va peut-être remédier à cet état.

Périmètre Brigue	Communes Bitsch, Brigue-Glis, Naters
Note finale — impression générale 4.21 – suffisant	Fournisseur le plus important CarPostal Valais
	Association tarifaire –

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	24.6 min.	3.95	
	Distance jusqu'au prochain arrêt	146 m	4.62	
	Vitesse de parcours	17.0 km/h	3.40	
Coûts	Billets simples	1)	4.46	
	Abonnements mensuels	0,43 CHF/km	3.67	
Qualité	Âge du parc de véhicules	8.0 ans	5.50	Reprise du schéma des couleurs du réseau de lignes sur les panneaux indicateurs ; Gare : abribus pour les bus locaux ; signaler les bus locaux dans le hall de la gare ; Relier les lignes 1 et 2/3 ainsi que 2 et 3 (liaisons directes) ; Diminuer l'emprise de la publicité sur les vitres des véhicules pour assurer une belle vue aux passagers-ères.
	Taux de remplissage (places assises)	17.2%	5.52	
	Offre en informations	–	5.25	
	Qualité des pôles de transbordement	Brigue, Gare	3.75	
	Facilité d'utilisation	–	3.75	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,00) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 3,00).

Bilan

Public ou privé ?

Le bus local de Brigue circule en partie à une cadence attrayante tous les quarts d'heure, ce qui devrait théoriquement attirer plus de passagères et de passagers. La raison de l'absence de succès des transports publics ici est-il dû au fait que les bus ne sont pas reconnaissables au premier coup d'œil en tant que bus publics ? En effet, ils sont tous couverts de partout de publicité telles que « Lotissement America, journées portes ouvertes » ou « Immotique : conseils en énergie Lauber » et ressemblent plus à des bus appartenant à des entreprises privées qu'à des bus de transports publics... Mais soyons francs : l'offre de Brigue est meilleure que celle de la plupart des villes de taille comparable. Les critiques ne concernent donc que des détails : la signalisation depuis le hall de la gare indique d'abord l'arrêt des bus régionaux. Ce n'est qu'au deuxième coup d'œil que les passagères et passagers s'aperçoivent que les arrêts des bus locaux se trouvent ailleurs. En outre, les abribus font défaut et la ligne 4 n'est pas indiquée sur les panneaux des arrêts de bus du côté de la poste.

Périmètre Bülach	Communes Bachenbülach, Bülach
Note finale — impression générale 4.07 – juste suffisant	Fournisseur le plus important CarPostal Zurich
	Association tarifaire ZVV

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	29.9 min.	3.52	<i>Densifier les horaires (cadence tous les quarts d'heure)</i>
	Distance jusqu'au prochain arrêt	170 m	4.28	
	Vitesse de parcours	20.0 km/h	3.99	
Coûts	Billets simples	1)	1.00	<i>Augmenter les tarifs de stationnement pour améliorer la compétitivité des transports publics</i>
	Abonnements mensuels	0,14 CHF/km	6.00	
Qualité	Âge du parc de véhicules	n. i.	–	<i>Gare de Bülach : construire une toiture et des sièges (prévus) ; Construire des abribus aux arrêts (prévus) ; Introduire une liaison directe entre Bülach nord et sud/Bachenbülach (prévu)</i>
	Taux de remplissage (places assises)	n. i.	–	
	Offre en informations	–	5.25	
	Qualité des pôles de transbordement	Bülach, Gare	4.50	
	Facilité d'utilisation	–	4.75	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,40) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 1,50).

Bilan

En attendant la cadence au quart d'heure

La ville de Bülach se vante d'être « en même temps à la campagne et en ville ». C'est effectivement l'impression que donne le système de bus de la région. La cadence prédominante à la demi-heure n'est guère digne d'une ville, mais elle a l'avantage de garantir de bonnes connexions au RER. Une extension de l'offre ne semble être prévue que pour le passage à une cadence de tous les quarts d'heure pour le RER. Une liaison directe depuis le nord de Bülach vers le sud de la localité n'est prévue qu'à moyen terme. Les usagers-ères des transports publics au sein des communes de Bülach et Bachenbülach devront dès lors encore faire preuve de patience, jusqu'à pouvoir profiter des améliorations promises.

Périmètre Bulle	Communes Bulle, Morlon, Riaz, Vuadens
Note finale — impression générale 3.65 – insuffisant	Fournisseur le plus important TPF
	Association tarifaire Frimobil

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	25.4 min.	3.88	<i>Diminution des longs temps d'attente aux terminus pour densifier l'horaire ; réduction du temps de parcours.</i>
	Distance jusqu'au prochain arrêt	199 m	3.88	
	Vitesse de parcours	16.8 km/h	3.35	
Coûts	Billets simples	1)	1.45	<i>Extension du domaine d'application des trajets courts (saut de puce) ; Introduction une zone locale à bas prix pour Bulle et environs</i>
	Abonnements mensuels	0,73 CHF/km	1.17	
Qualité	Âge du parc de véhicules	3.0 ans	6.00	<i>Gare de Bulle : plus de place pour les arrêts de bus avec abribus ; Intégration du bus local dans le système d'information de la gare ; Correspondances aisées entre les lignes 201 et 202 ; Abribus aux arrêts.</i>
	Taux de remplissage (places assises)	n.i.	–	
	Offre en informations	–	4.75	
	Qualité des pôles de transbordement	Bulle, Gare	4.00	
	Facilité d'utilisation	–	3.75	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,40) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 2,00).

Bilan

Le règne du provisoire

Le système actuel de bus local a été mis en place en 2009, suite à l'inauguration du contournement de la ville et est donc relativement récent. Le système semble effectivement encore être en rodage. Les arrêts de bus devant la gare sont restreints à la portion congrue. Le bus local n'est pas signalisé depuis la gare routière et n'est pas non plus intégré dans l'annonce centrale des départs à la gare. De surcroît, les deux lignes de bus locaux ne sont pas reliées entre elles. Le caractère provisoire du système est particulièrement visible au terminus du Cloalet : les passagers potentiels se retrouvent en dans un « no man's land » : les pieds dans un pâturage. Certes, la population a besoin d'un laps de temps avant qu'un nouveau système de transports publics entre dans les mœurs. Mais la phase d'essai ne devrait pas durer plus de trois ans, comme ici. En outre, dans le cas présent, les prix des billets n'y contribuent pas. Les prix des abonnements ne sont pas concurrentiels face à la voiture pour les pendulaires.

Périmètre Coire	Communes Coire, Haldenstein
Note finale — impression générale 4.67 – très bon	Fournisseur le plus important Stadtbus Chur AG
	Association tarifaire Trans Reno

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	15.9 min.	4.68	<i>Densifier les horaires sur les lignes 1 et 4 (cadences de toutes les 7,5 minutes)</i>
	Distance jusqu'au prochain arrêt	115 m	5.06	
	Vitesse de parcours	19.7 km/h	3.94	
Coûts	Billets simples	1)	4.03	
	Abonnements mensuels	0,58 CHF/km	2.42	
Qualité	Âge du parc de véhicules	4.8 ans	6.00	<i>Améliorer la signalisation aux arrêts : nouveaux panneaux avec des noms facilement lisibles ; Mieux signaler les arrêts des cars postaux depuis la place devant la gare</i>
	Taux de remplissage (places assises)	24.5%	5.03	
	Offre en informations	–	5.50	
	Qualité des pôles de transbordement	Coire, Gare	5.75	
	Facilité d'utilisation	–	5.50	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,40) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 3,20).

Bilan

Un petit air de limousine

Des écrans annoncent les départs des prochains bus locaux dès le passage sous voie. Les véhicules avec leurs vitres teintées noires donnent l'impression d'un service en limousine. Revers de la médaille : les tarifs des abonnements correspondent à cette image. Ce « détail » mis à part, la qualité de l'offre de la capitale grisonne est excellente. Et cerise sur le gâteau : Coire offre le réseau d'arrêts le plus dense en Suisse. Un bémol cependant : les informations sur écran à l'intérieur des véhicules et les annonces des noms des arrêts sont presque illisibles et les nombreux spots peu informatifs. Les panneaux d'arrêt accusent aussi un âge certain. Les passagers-ères ne peuvent pas y trouver des informations importantes telles que les lignes et arrêts desservis.

Périmètre Emmen	Commune Emmen
Note finale — impression générale 4.43 – bon	Fournisseur le plus important Autos SA Rothenburg
	Association tarifaire Passepartout

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	13.2 min.	4.90	
	Distance jusqu'au prochain arrêt	161 m	4.41	
	Vitesse de parcours	18.5 km/h	3.70	
Coûts	Billets simples	1)	1.00	<i>Instaurer des tarifs de stationnement dans l'Emmen-Center (pour améliorer la compétitivité des transports publics)</i>
	Abonnements mensuels	0,23 CHF/km	5.33	
Qualité	Âge du parc de véhicules	3.4 ans	6.00	<i>Afficher des plans du réseau local au lieu des plans de zones à tous les arrêts ; Aménager un point d'information centralisé à la place du Soleil (Sonnenplatz) avec un plan des arrêts, des informations en temps réel pour toutes les lignes, plan de ville, signalisation des lieux où s'arrêtent les bus ; Introduire des abonnements transmissibles d'une personne à l'autre</i>
	Taux de remplissage (places assises)	23.6%	5.09	
	Offre en informations	–	5.50	
	Qualité des pôles de transbordement	Emmen, Sonnenplatz	5.00	
	Facilité d'utilisation	–	5.50	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 5,20) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 1,00).

Bilan

Rude concurrence avec les places de stationnement gratuites

En montant dans les bus à Emmen, on est salué par un cordial « Bonjour et bienvenue ». Le reste de l'offre ne respire malheureusement pas la même hospitalité. Les personnes arrivant pour la première fois sur la place du Soleil (Sonnenplatz) auront de la peine à trouver le bon arrêt du bus local. Les arrêts n'affichent pas tous des plans du réseau et le plan de zones n'est que peu utile pour savoir où l'on se trouve. Ce n'est qu'une fois qu'on a compris comment fonctionne l'offre diversifiée de bus et de trains à Emmen qu'on commence à apprécier les bonnes correspondances. Les bus d'Emmen, les bus régionaux de l'Auto SA Rothenburg et la ligne 2 des transports publics lucernois s'additionnent pour offrir une desserte étoffée. Cependant, face aux places de stationnement gratuites dans le grand centre commercial d'Emmen-Center, cette offre a de la peine à concurrencer la voiture individuelle au niveau des prix.

Périmètre Frauenfeld	Commune Frauenfeld
Note finale — impression générale 4.30 – suffisant	Fournisseur le plus important Stadtbus Frauenfeld
	Association tarifaire Ostwind

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	23.2 min.	4.07	<i>Introduire une cadence intégrale de tous les quarts d'heure de 6 heures du matin à 20 heures le soir ; Accorder la priorité aux bus</i>
	Distance jusqu'au prochain arrêt	125 m	4.93	
	Vitesse de parcours	21.5 km/h	4.30	
Coûts	Billets simples	1)	2.59	<i>Augmenter les droits de stationnement au centre ville (afin d'améliorer la compétitivité du bus local) ; Créer un tarif local pour la zone 21 de la communauté tarifaire Ostwind (vent d'Est)</i>
	Abonnements mensuels	0,61 CHF/km	2.17	
Qualité	Âge du parc de véhicules	3.0 ans	6.00	<i>Hiérarchiser plus clairement les lignes sur le plan de réseau ; Améliorer l'emplacement du bus local à proximité de la gare ; Remplacer les lignes regroupées par un service de ligne régulier ; Autoriser la transmission des abonnements à un tiers.</i>
	Taux de remplissage (places assises)	19.9%	5.34	
	Offre en informations	–	5.00	
	Qualité des pôles de transbordement	Frauenfeld, Gare	5.00	
	Facilité d'utilisation	–	4.50	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,00) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 2,00).

Bilan

Bus local «en miniature»

L'arrêt des bus locaux à la gare de Frauenfeld n'est certes pas grand, mais très agréable – en quelque sorte un pôle de transbordement « miniature ». Les bus de la ville s'y donnent rendez-vous et permettent de transborder d'un bus à l'autre sans problème. Par contre, il est irritant de constater que les bus locaux sont les derniers dans « l'ordre hiérarchique » des diverses lignes de transports publics. Les cars postaux, qui pourtant circulent bien plus rarement, occupent la plus grande partie de la place devant la gare. Les annonces électroniques des départs, à l'entrée du passage sous voie, réservent, elles aussi, seulement une portion congrue de l'écran à disposition aux bus locaux. L'offre est très bonne pour une petite ville (tant qualitativement que quantitativement). Le système de bus de Frauenfeld serait exemplaire – si les tarifs pratiqués étaient concurrentiels face à la voiture individuelle.

Périmètre Fribourg	Communes Fribourg, Granges-Paccot, Marly, Villars-sur-Glâne
Note finale — impression générale 4.60 – bon	Fournisseur le plus important TPF
	Association tarifaire Frimobil

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	10.1 min.	5.16	Priorité accordée partout aux bus
	Distance jusqu'au prochain arrêt	141 m	4.70	
	Vitesse de parcours	17.6 km/h	3.53	
Coûts	Billets simples	1)	4.39	
	Abonnements mensuels	0,52 CHF/km	2.92	
Qualité	Âge du parc de véhicules	6.4 ans	6.00	Plans de réseau dans les bus; Réaménagement de la place devant la gare (clarté, bonne disposition, plus de place pour les personnes attendant les bus)
	Taux de remplissage (places assises)	n.i.	–	
	Offre en informations	–	4.50	
	Qualité des pôles de transbordement	Fribourg, Gare	4.50	
	Facilité d'utilisation	–	5.00	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,40) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 3,00).

Bilan

Des éclats colorés dans la ville fondée par les Zaehringer

Fribourg dispose d'une offre fonctionnelle de transports, au sein de laquelle les bus sont comme autant d'éclats colorés. Les correspondances sont bien pensées, tant pour les trains que pour les autres lignes de bus – pour autant que les véhicules respectent l'horaire. Les bus circulent relativement souvent en semaine, mais la cadence descend déjà le samedi à un bus toutes les quarts d'heure, ce qui étonne au vu de la foule se pressant dans la vieille ville. L'information à l'intérieur des véhicules (pas de plans de réseau) ainsi que le pôle d'échange à la gare laissent à désirer. L'ambiance de garage souterrain pour le hall de départ des bus régionaux n'est pas très accueillante pour les passagères et passagers ; la place devant la gare paraît bien étroite et étouffante. Un déblaiement de ces espaces paraît urgent et indispensable. Nous osons espérer que l'inauguration du mini-RER prévu pour 2014 entraînera également un réaménagement de ces lieux.

Périmètre Genève	Communes Bardonnex, Bernex, Carouge, Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg, Confignon, Genève, Le Grand-Saconnex, Lancy, Meyrin, Onex, Plan-les-Quates, Thônex, Troinex, Vernier, Veyrier
Note finale — impression générale 4.73 – très bon	Fournisseur le plus important TPG Association tarifaire Unireso

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	6.1 min.	5.49	<i>Accorder la priorité aux trams et bus par rapport aux voitures privées</i>
	Distance jusqu'au prochain arrêt	151 m	4.56	
	Vitesse de parcours	15.2 km/h	3.03	
Coûts	Billets simples	1)	6.00	
	Abonnements mensuels	0,41 CHF/km	3.83	
Qualité	Âge du parc de véhicules	6.2 ans	6.00	<i>Extension de l'offre (plus de places assises)</i>
	Taux de remplissage (places assises)	48.8%	3.41	
	Offre en informations	–	5.50	<i>Réaménagement des pôles de transbordement Nations et Bel-Air (bus régionaux) ; Introduction de cadences faciles à se rappeler</i>
	Qualité des pôles de transbordement	2)	4.19	
	Facilité d'utilisation	–	5.00	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 5,00) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 5,60).

2): Moyenne à partir des arrêts suivants: Genève, Cornavin (4.50); Genève, Rive (4.00); Genève Nations (3.00); Genève Bel-Air 5.25).

Bilan

Un salon des trams au lieu de l'automobile à l'avenir à Genève?

Genève est en bonne voie pour se transformer d'une ville dédiée à la voiture à un eldorado du tram. L'offre a été très largement étendue ces dernières années. Certes, les prix pour les billets simples ont fortement augmenté, mais les tarifs pour les abonnements mensuels, eux, ont stagné : une exception en Suisse. Le nouveau réseau « simplifié » de trams représente par contre un bémol pour les usagers, obligés de transborder plus souvent. A propos du réseau : même six mois après l'introduction du nouveau système, les plans de lignes de réseau font toujours défaut aux arrêts. Les pôles de transbordement tels que Rive ou Nations pourraient être notablement améliorés. Et remarquons que les bus et les trams sont toujours les plus lents de Suisse et les places assises sont une denrée rare. Mais soyons justes : si Genève réussit à poursuivre sur sa lancée, le canton terminera certainement à l'avenir aux premiers rangs du classement suisse.

Périmètre Granges	Communes Bettlach, Granges, Lengnau
Note finale — impression générale 4.16 – suffisant	Fournisseur le plus important BGU
	Association tarifaire AboZigZag

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	25.9 min.	3.84	
	Distance jusqu'au prochain arrêt	140 m	4.72	
	Vitesse de parcours	21.9 km/h	4.38	
Coûts	Billets simples	1)	3.00	Réduire le prix de l'abonnement pour la zone 30 (Granges/environs)
	Abonnements mensuels	0,74 CHF/km	1.08	
Qualité	Âge du parc de véhicules	6.2 ans	6.00	Améliorer les correspondances avec les trains en gare de Granges sud et Bettlach (ligne 31); Création d'un groupement tarifaire intégral ; Autoriser la transmission des abonnements à un tiers
	Taux de remplissage (places assises)	11.1%	5.93	
	Offre en informations	–	5.00	
	Qualité des pôles de transbordement	Granges, Postplatz	5.25	
	Facilité d'utilisation	–	3.50	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,20) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 2,60).

Bilan

En progression

Les halls d'attente et les automates ont un air un peu décrépit, mais ne sont pas représentatifs de l'offre de bus à Granges, qui ces dernières années a connu une extension remarquable. Alors qu'au début des années 2000, l'offre en bus était inexistante après 19h30, aujourd'hui la mobilité est également assurée dans les périodes creuses. Auparavant, les quelques passages de transports publics le dimanche relevaient plutôt de l'exception que de la règle. Aujourd'hui, l'offre correspond en principe à celle de petites agglomérations comparables. Granges obtient donc désormais la note « suffisant ». Pour attirer une nouvelle clientèle, il faudrait adapter les prix des abonnements mensuels sur les trajets courts à l'intérieur de Granges et dans les proches environs. Les correspondances avec les trains dans les gares de Granges sud et Bettlach (ligne 31) et entre les différentes lignes de bus pourraient aussi encore gagner en attractivité.

Périmètre Höfe (SZ)	Communes Freienbach, Wollerau
Note finale — impression générale 3.93 – juste suffisant	Fournisseur le plus important Gemeindebus Freienbach/Busbetrieb Bamert
	Association tarifaire ZVV

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	37.6 min.	2.87	<i>Intensifier les cadences en soirée et durant le week-end</i>
	Distance jusqu'au prochain arrêt	122 m	4.97	
	Vitesse de parcours	18.5 km/h	3.71	
Coûts	Billets simples	1)	1.24	<i>Revoir les tarifs de stationnement dans le centre commercial Seedamm-Center (afin d'améliorer la compétitivité des transports publics)</i>
	Abonnements mensuels	0,18 CHF/km	5.75	
Qualité	Âge du parc de véhicules	5.0 ans	6.00	<i>Réaménager la gare routière dans la gare Pfäffikon (toît couvrant, informations centralisées avec plan de ville, information des usagers·ères en temps réel, etc.) ; Construire des abribus aux arrêts ; Relier les lignes 180/189 et 195 (liaison directe au centre commercial Seedamm-Center)</i>
	Taux de remplissage (places assises)	n. i.	–	
	Offre en informations	–	5.00	
	Qualité des pôles de transbordement	Pfäffikon, Gare	4.25	
	Facilité d'utilisation	–	4.00	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,40) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 1,00).

Bilan

Usagers·ères abandonnés en rade

Les tarifs bon marché pour se rendre à Zurich ainsi qu'un réseau assez dense d'arrêts sont à relever parmi les points positifs de l'offre de la région schwytzoise de Höfe. L'offre est suffisante pour les besoins de pendulaires en semaine, mais durant le week-end et en soirée les cadences chutent. Il semblerait que l'argent fasse défaut pour financer les transports publics aux abords du lac supérieur de Zurich (comptant pourtant un nombre considérable de millionnaires). Les usagers·ères sont exposés à la pluie aux arrêts car les abribus font souvent défaut. La gare de Pfäffikon SZ aurait, elle aussi, besoin d'un sérieux réaménagement. L'abribus est minuscule, il n'existe pas d'information en temps réel, la recherche d'un plan de ville s'avère compliquée. Nous en avons finalement déniché un de façon plutôt inattendue, entre un stand de taxis et un bar à sandwiches !

Périmètre Kreuzlingen	Communes Kreuzlingen, Tägerwilen
Note finale — impression générale 4.31 – suffisant	Fournisseur le plus important Eurobus
	Association tarifaire Ostwind

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	20.3 min.	4.31	<i>Introduire une cadence intégrale de tous les quarts d'heure de 6 heures du matin à 20 heures le soir ; Accorder la priorité aux bus</i>
	Distance jusqu'au prochain arrêt	149 m	4.58	
	Vitesse de parcours	19.0 km/h	3.80	
Coûts	Billets simples	1)	1.52	<i>Augmentation des droits de stationnement au centre ville (afin d'améliorer la compétitivité du bus local)</i>
	Abonnements mensuels	0,41 CHF/km	3.83	
Qualité	Âge du parc de véhicules	7.3 ans	5.88	<i>Bärenplatz : information des passagers-ères en temps réel, plan de ville; Abonnements transmissibles d'une personne à l'autre ; Simplification des regroupements de lignes ou encore mieux service régulier</i>
	Taux de remplissage (places assises)	16.5%	5.57	
	Offre en informations	–	5.25	
	Qualité des pôles de transbordement	Kreuzlingen, Bärenplatz	4.75	
	Facilité d'utilisation	–	4.75	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,00) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 1,50).

Bilan

Une gageure

La situation de départ pour le bus local à Kreuzlingen est tout sauf simple. Ainsi, à proximité immédiate du Bärenplatz (place des ours), le pôle central de transbordement, une affiche fait de la publicité pour des places de stationnement gratuites. En outre, le système de bus n'est effectivement pas concurrentiel pour des passagers-ères occasionnel-le-s. Les habitant-e-s de Kreuzlingen qui recourent à l'offre, par ailleurs assez attrayante, peuvent profiter d'un abonnement mensuel à prix assez modique (CHF 38.-). Les arrêts sont en général desservis tous les quarts d'heure durant la journée et le Bärenplatz offre de bonnes correspondances. En soirée par contre, ces lignes sont regroupées. Leur parcours n'est pas évident pour les passagers-ères. Terminons par une note positive : l'ameublement aux arrêts. Des sièges repliables ont été installés dans les arrêts où l'espace sur les trottoirs est limité.

Périmètre Küsnacht-Zollikon	Communes Küsnacht, Zollikon, Zumikon
Note finale — impression générale 4.51 – bon	Fournisseur le plus important AZZK
	Association tarifaire ZVV

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	17.9 min.	4.51	<i>Prolonger la ligne 77 des VBZ (transports publics zurichois) jusqu'à la gare de Zollikon pour améliorer la desserte à l'intérieur de la zone</i>
	Distance jusqu'au prochain arrêt	182 m	4.12	
	Vitesse de parcours	23.5 km/h	4.70	
Coûts	Billets simples	1)	2.06	<i>Augmenter les tarifs de stationnement pour améliorer la compétitivité des transports publics</i>
	Abonnements mensuels	0,30 CHF/km	4.75	
Qualité	Âge du parc de véhicules	8.6 ans	5.20	<i>Gare de Tiefenbrunnen : créer un passage à niveau en direction des arrêts de bus sur le côté du lac ; Informer les passagers-ères en temps réel</i>
	Taux de remplissage (places assises)	31.9%	4.54	
	Offre en informations	–	6.00	
	Qualité des pôles de transbordement	Zurich, Tiefenbrunnen	4.50	
	Facilité d'utilisation	–	5.50	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,40) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 1,00).

Bilan

L'être plutôt que le paraître

L'offre en bus des communes de Küsnacht, Zollikon et Zumikon est toujours aussi bonne dans son ensemble. Elle se distingue par une certaine « retenue » très britannique : sa qualité ne se dévoile pas au premier coup d'œil. Les communes de la « côte d'or » zurichoise sont les premières à profiter d'une bonne desserte rapide grâce au RER et au petit train de la Forch, qui ont été déterminants dans l'attribution d'une bonne note pour la vitesse de parcours. Les bus et trains dégagent une impression générale de fiabilité et d'homogénéité ; et dans les faits ils sont performants. L'offre pourrait être améliorée par une desserte plus fine dans les villages ainsi que par une augmentation des droits de stationnement. En effet, pour les usagers-ères occasionnel-le-s, le bus n'est pas concurrentiel au niveau des prix par rapport à la voiture.

Périmètre La Chaux-de-Fonds	Communes La Chaux-de-Fonds
Note finale — impression générale 4.20 – suffisant	Fournisseur le plus important TRN (TransN) Association tarifaire Onde Verte

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	12.4 min.	4.97	
	Distance jusqu'au prochain arrêt	140 m	4.71	
	Vitesse de parcours	17.6 km/h	3.53	
Coûts	Billets simples	1)	1.00	Parkings payants en ville ;
	Abonnements mensuels	0,68 CHF/km	1.58	Introduction d'une zone locale meilleur marché pour La Chaux-de-Fonds
Qualité	Âge du parc de véhicules	6.9 ans	6.00	Panneaux des arrêts perpendiculaires à la route (meilleure visibilité depuis le bus) ; Parcours identique à toutes les heures (suppression des trajets en commun de diverses lignes) ; Avancer les temps de départ des lignes 11 et 12 de 5 et 10 minutes (correspondance avec les bus).
	Taux de remplissage (places assises)	32.2%	4.52	
	Offre en informations	–	4.50	
	Qualité des pôles de transbordement	Gare	5.25	
	Facilité d'utilisation	–	4.50	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 3,40) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 0,00).

Bilan

Dans l'attente d'un avenir meilleur

Les bus flambant neufs entrant dans la gare routière resplendissent en vert clair, bleu ou rouge. Quel contraste par rapport à l'arrêt central de bus qui semble bien décrépi. Le béton s'effrite, les salles d'attente auraient besoin d'un coup de pinceau. Toutes les informations sont cependant disponibles. L'offre en bus est tout à fait acceptable, mais les prix des billets sont très (trop) élevés. 64 francs pour un abonnement général ne couvrant que des distances relativement courtes en ville est clairement excessif. Certes, le prix « courte distance » s'applique partout en ville, mais d'un autre côté les places de stationnement pour les voitures sont gratuites en ville ce qui constitue une concurrence colossale pour les TP. Les chances pour que les bus gagnent à l'avenir en parts de marché sont donc minces.

Périmètre Lausanne	Communes Belmont-sur-Lausanne, Chavannes, Ecublens VD, Epalinges, Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne, Lutry, Paudex, Prilly, Pully, Renens, St-Sulpice VD
Note finale — impression générale 4.53 – bon	Fournisseur le plus important TL Association tarifaire Mobilis

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	8.2 min.	5.32	<i>Priorité accordée partout aux bus (accélération des bus) ; Amélioration des correspondances avec les trains à Renens et à Pully</i>
	Distance jusqu'au prochain arrêt	148 m	4.60	
	Vitesse de parcours	17.0 km/h	3.39	
Coûts	Billets simples	1)	6.00	
	Abonnements mensuels	0,48 CHF/km	3.25	
Qualité	Âge du parc de véhicules	12.7 ans	3.14	<i>Traversée piétonne en surface sur la place St-François; Uniformisation des cadences (meilleures correspondances à St-François) Introduction de cadences pouvant être aisément mémorisées sur les lignes secondaires</i>
	Taux de remplissage (places assises)	43.2%	3.79	
	Offre en informations	–	5.00	
	Qualité des pôles de transbordement	2)	4.75	
	Facilité d'utilisation	–	4.50	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,40) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 6,00).

2): Moyenne à partir des arrêts suivants: Lausanne, Gare (5.25); Lausanne, St-François (4.50); Lausanne, Chauderon (4.50); Renens, Gare (4.75).

Bilan

Des superlatifs – positifs et négatifs

L'inauguration du métro M2 a été le coup d'envoi d'une nouvelle ère des transports. Lausanne est en effet la seule ville en Suisse à disposer d'un véritable métro. Cependant cette nouvelle donne n'influence que peu la note finale, qui en reste à un « bon ». Car les transports en surface ne sont pas exempts d'aspects critiques : une route à quatre voies sépare le pôle de transbordement central de St-François en deux et le passage d'un côté à l'autre de la route s'effectue sous terre. Les trolleybus (et surtout les remorques) ont la trentaine bien sonnée. Le matériel roulant est, après Bâle, le plus vieux de Suisse. En outre, Lausanne est la ville offrant le moins de places assises. Sans oublier une vitesse de parcours parmi les plus lentes de Suisse. Par contre, les jolis abribus, le pôle de transbordement à la gare, l'offre en horaires et la planification pour un nouveau tram sont autant de points positifs à relever.

Périmètre Lenzburg	Communes Lenzburg, Möriken-Wildegg, Niederlenz, Staufen
Note finale — impression générale 4.04 – juste suffisant	Fournisseur le plus important RBL Association tarifaire A-Welle

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	29.9 min.	3.51	
	Distance jusqu'au prochain arrêt	219 m	3.58	
	Vitesse de parcours	21.6 km/h	4.31	
Coûts	Billets simples	1)	3.13	Introduction d'un tarif local plus avantageux pour les abonnements
	Abonnements mensuels	0,55 CHF/km	2.67	
Qualité	Âge du parc de véhicules	5.5 ans	6.00	Gare : réaménagement complet prévu ; tableaux des horaires des diverses lignes ; moins de publicité sur et dans les bus.
	Taux de remplissage (places assises)	15.5%	5.63	
	Offre en informations	–	5.50	
	Qualité des pôles de transbordement	Lenzburg, Gare	4.75	
	Facilité d'utilisation	–	4.25	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,80) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 2,00).

Bilan

Claustrophobie

Lorsque le RegioExpress en provenance de Zurich arrive en fin de journée et déverse les pendulaires sur les quais bien trop étroits bordant les arrêts de bus devant la gare, la claustrophobie guette. Comme deux à trois bus arrivent immédiatement l'un après l'autre, les passagers-ères doivent déployer la plus haute attention pour monter dans le bon bus. La réfection prévue de la gare est certainement urgente même si hors des heures de pointe, la tranquillité règne. Les horaires des bus sont coordonnés avec les arrivées des trains toutes les demi-heures. Sans extension des horaires des trains la limite semble atteinte, car l'offre de bus n'est pas assez attrayante pour le trafic local. Les tarifs de la communauté tarifaire A-Welle sont trop élevés, alors que les prix du stationnement automobile sont trop bon marché au centre. Au surplus, les distances jusqu'au prochain arrêt de bus sont relativement longues.

Périmètre Liestal	Communes Frenkendorf, Füllinsdorf, Lausen, Liestal
Note finale — impression générale 4.00 – juste suffisant	Fournisseur le plus important AAGL
	Association tarifaire TNW

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	22.2 min.	4.15	
	Distance jusqu'au prochain arrêt	182 m	4.11	
	Vitesse de parcours	18.4 km/h	3.68	
Coûts	Billets simples	1)	3.41	Introduire un tarif local plus avantageux pour les abonnements
	Abonnements mensuels	0,63 CHF/km	2.00	
Qualité	Âge du parc de véhicules	9.1 ans	4.93	Etendre les capacités (ligne 78) ; Afficher des plans du réseau aux arrêts et dans les bus
	Taux de remplissage (places assises)	34.8%	4.35	
	Offre en informations	–	4.00	
	Qualité des pôles de transbordement	Liestal, Gare	4.75	
	Facilité d'utilisation	–	5.00	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,60) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 2,00).

Bilan

Une baisse de régime provisoire

Mieux vaut bien se préparer si l'on se rend à Liestal. En effet, c'est en vain qu'on y cherchera aux arrêts ou dans les bus des plans de réseau pour s'orienter. Si Liestal ne reçoit cette année que la note « juste suffisant », cela est surtout à cause du chantier sur la place de la gare. Ce que l'on aperçoit de la nouvelle installation suscite cependant beaucoup d'espoir – le pôle de transbordement devrait être à nouveau fonctionnel et esthétique et donc recevoir une meilleure note après les travaux. Cependant il faut aussi noter une légère baisse de l'offre en transports publics ainsi qu'une augmentation des tarifs du TNW. Les personnes ne circulant qu'à l'intérieur de la petite agglomération de Liestal déboursent plus que les Genevois ou Bernois, qui ont pourtant droit à un bien meilleur offre.

Périmètre Locarno	Communes Ascona, Brione sopra Minusio, Locarno, Losone, Muralto, Minusio, Orselina
Note finale — impression générale 4.34 – suffisant	Fournisseur le plus important FART
	Association tarifaire Arcobaleno

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	41.1 min.	3.94	<i>Densifier les cadences sur les lignes 1 et 7 (augmentation des capacités)</i>
	Distance jusqu'au prochain arrêt	135 m	4.36	
	Vitesse de parcours	18.4 km/h	3.82	
Coûts	Billets simples	1)	6.00	<i>Étendre les capacités (voir ci-haut) ; Mettre à disposition des plans de réseau à tous les arrêts ; Mettre à disposition des plans et les grilles horaires de tous les arrêts sur Internet ; Améliorer les correspondances des lignes 1 et 2 avec les trains en gare de Locarno</i>
	Abonnements mensuels	0,31 CHF/km	4.58	
Qualité	Âge du parc de véhicules	4.3 ans	6.00	
	Taux de remplissage (places assises)	19.0%	4.10	
	Offre en informations	–	4.00	
	Qualité des pôles de transbordement	Locarno, Gare	4.50	
	Facilité d'utilisation	–	4.00	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,00) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 4,00).

Bilan

Lost in Locarno

Le touriste moyen (et ce n'est pas ce qui manque à Locarno) aura de la peine à comprendre la logique du système de bus local. Non seulement des plans de réseau énumérant tous les arrêts font défaut, mais aussi l'offre est quelque peu poussièreuse. Il n'est ainsi pas possible d'imprimer depuis internet des horaires de départ clairs et lisibles de tous les arrêts. Les tarifs sont toutefois très concurrentiels. Les conditions seraient donc réunies pour transférer le trafic de la voiture aux transports publics. Cela est d'autant plus nécessaire que le transport individuel motorisé est par ailleurs omniprésent dans l'agglomération de Locarno. Pour atteindre un tel report modal, les horaires devraient être étoffés et les capacités augmentées.

Périmètre Lucerne	Communes Adligenswil, Ebikon, Horw, Kriens, Luzern, Meggen
Note finale — impression générale 4.64 – très bon	Fournisseur le plus important VBL
	Association tarifaire Passepartout

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	9.2 min.	5.23	<i>Accorder la priorité absolue aux bus (par exemple en créant des voies de bus en site propre)</i>
	Distance jusqu'au prochain arrêt	141 m	4.70	
	Vitesse de parcours	19.8 km/h	3.97	
Coûts	Billets simples	1)	4.76	
	Abonnements mensuels	0,49 CHF/km	3.17	
Qualité	Âge du parc de véhicules	9.8 ans	4.62	<i>Étendre les capacités ; Réorganiser le pôle de transbordement à la place du Pilate ; Relier les lignes 14 et 18, 20 et 24 ou 12 et 22/23 (liaisons directes) ; Introduire des abonnements transmissibles d'une personne à l'autre.</i>
	Taux de remplissage (places assises)	36.1%	4.26	
	Offre en informations	–	5.50	
	Qualité des pôles de transbordement	2)	4.25	
	Facilité d'utilisation	–	4.75	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 5,20) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 4,00).

2): Moyenne à partir des arrêts suivants: Lucerne, Gare (5.25); Lucerne, Place du Pilate (3.25).

Bilan

Une présence qui ne passe pas inaperçue

Non seulement le trafic individuel motorisé, mais aussi les transports publics marquent le centre ville de Lucerne de leur présence. Pourtant, les places assises dans les bus sont souvent une denrée rare, preuve s'il en est que le système de bus à Lucerne fonctionne à plein. Les nombreux bus donnent un éclat coloré à la place devant la gare. Il semble difficile d'y améliorer la bonne disposition des bus, mais la place du Pilate, nécessite, elle, de sérieuses améliorations. Elle ne correspond d'aucune façon à la réputation touristique de Lucerne. On manque ici autant de cheminements courts et sûrs lors des transbordements que de signalisation des divers arrêts, d'un plan de ville et de sièges en nombre suffisant. On ne peut donc qu'espérer que les améliorations prévues rendront à l'avenir le transbordement superflu à la place du Pilate. De toute façon, il est impératif de relier les nombreuses lignes radiales pour en faire des lignes diamétrales directes.

Périmètre Lugano	Communes Lugano, Massagno, Muzzano, Paradiso, Savosa, Sorengo, Vezia
Note finale — impression générale 4.59 – bon	Fournisseur le plus important TPL SA Association tarifaire Arcobaleno

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	14.2 min.	4.82	<i>Densification de l'offre en transports publics (en règle générale cadence de toutes les minutes lors des jours ouvrables) ; Priorité accordée partout aux bus</i>
	Distance jusqu'au prochain arrêt	129 m	4.87	
	Vitesse de parcours	16.5 km/h	3.30	
Coûts	Billets simples	1)	6.00	
	Abonnements mensuels	0,35 CHF/km	4.33	
Qualité	Âge du parc de véhicules	5.2 ans	6.00	<i>Amélioration de l'offre en informations dans les véhicules (plan de réseau, annonce de tous les arrêts en tout temps) ; Lugano, Centro : Amélioration de l'offre en informations (plan de ville, signalisation des bus régionaux ARL ; intégration de la ligne 12 dans le plan des arrêts) ; Lignes 4, 6 : amélioration des correspondances avec les trains durant les périodes creuses; Relier les lignes 1 et 7 (liaisons directes)</i>
	Taux de remplissage (places assises)	36.9%	4.21	
	Offre en informations	–	4.50	
	Qualité des pôles de transbordement	Lugano, Centro	4.25	
	Facilité d'utilisation	–	4.00	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,00) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 4,00).

Bilan

Beaucoup de transports en commun pour peu d'argent

À Lugano, le passager obtient une bonne contrepartie pour son argent, même si l'offre en soi est peu attrayante en comparaison avec d'autres villes de cette taille. La cadence « au quart d'heure » n'est disponible le dimanche que pendant quelques heures l'après-midi, le reste du temps les bus ne circulent que toutes les demi-heures. Les correspondances au pôle de transbordement sont bien agencées – pour autant que les bus ne soient pas coincés dans un embouteillage. Par contre, malgré un plan dudit pôle, la situation est des plus confuses et les passagères et passagers doivent péniblement se frayer un chemin, tant le manque d'espace est flagrant. La ligne 12, qui se trouve à l'extérieur, n'est pas signalisée. Idem pour la gare routière des bus régionaux de l'ARL, qui se trouve éloignée d'une distance d'environ 200 mètres. Un bon point : de nombreux arrêts disposent d'annonces de départs en temps réel. Par contre, il est fâcheux que presque tous les bus arborent de la publicité collée sur les fenêtres.

Périmètre Morges	Communes Echandens, Echichens, Lonay, Morges, Préverenges, Tolochenaz
Note finale — impression générale 4.46 – bon	Fournisseur le plus important TPM Association tarifaire Mobilis

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	17.5 min.	4.54	
	Distance jusqu'au prochain arrêt	150 m	4.58	
	Vitesse de parcours	21.4 km/h	4.06	
Coûts	Billets simples	1)	2.79	Tarif local plus avantageux pour la zone 30 de Mobilis
	Abonnements mensuels	0,22 CHF/km	5.42	
Qualité	Âge du parc de véhicules	n. i.	–	Amélioration des l'offre en informations (annonce des arrêts, panneaux bien lisibles, plan de réseau dans tous les bus et à tous les arrêts) ; Place de la gare : point d'information à la sortie du bâtiment de la gare (départs en temps réel, signalisation de la direction à emprunter pour atteindre les bus, plan de ville), abribus et toits auprès des arrêts des bus régionaux
	Taux de remplissage (places assises)	19.9%	5.34	
	Offre en informations	–	4.00	
	Qualité des pôles de transbordement	Morges, Gare	4.00	
	Facilité d'utilisation	–	5.50	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,40) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 2,00).

Bilan

Assez accueillant

L'offre de bus à Morges a connu une transformation profonde ces dernières années. L'offre a été considérablement étendue. Tant les bus que les arrêts ont un air pimpant et accueillant (exception faite de la situation devant la gare CFF, qui demande encore un effort de taille). Les arrêts des bus locaux ne sont ni visibles ni signalisés depuis la place de la gare. Cela revêt d'autant plus d'importance que le temps pour prendre les correspondances est calculé très juste. L'offre en informations paraît bien vieillotte. Il est quasiment impossible de déchiffrer les panneaux des arrêts depuis le bus, dans les véhicules on ne trouve pas de plan de réseau, les arrêts ne sont pas annoncés – les personnes étrangères à Morges se sentent à l'abandon. Pour ne manquer son arrêt, force est de s'adresser aux conducteurs qui, un bon point, sont très serviables.

Périmètre Neuchâtel	Communes Auvernier, Corcelles-Cormondrèche, Hauterive, Marin-Epagnier, Neuchâtel, Peseux, Saint-Blaise
Note finale — impression générale 4.45 – bon	Fournisseur le plus important TN (TransN) Association tarifaire Onde Verte

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	10.9 min.	5.09	<i>Densifier l'horaire le dimanche (aujourd'hui cadence de 20 minutes)</i>
	Distance jusqu'au prochain arrêt	149 m	4.59	
	Vitesse de parcours	21.4 km/h	4.27	
Coûts	Billets simples	1)	3.28	
	Abonnements mensuels	0,48 CHF/km	3.25	
Qualité	Âge du parc de véhicules	9.2 ans	4.92	<i>Offre en Informations : horaires pour tous les arrêts disponibles sur internet, plans de réseau dans les bus, panneaux des arrêts aisément reconnaissables ; Place Pury : traversée à niveau et non souterraine vers le « Littorail », kiosque centralisé pour informations auprès de l'annonce électronique des départs (plan de réseau, plan de ville) ; Relier les lignes 2 et 7/8 ainsi que les 9 et 11 (liaisons directes); Uniformisation des cadences (meilleures correspondances à la Place de Pury) ; Introduction d'une communauté tarifaire intégrale</i>
	Taux de remplissage (places assises)	38.0%	4.13	
	Offre en informations	–	4.00	
	Qualité des pôles de transbordement	2)	4.25	
	Facilité d'utilisation	–	4.75	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,40) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 1,50).

2): Moyenne à partir des arrêts suivants: Neuchâtel, Gare (3.25); Neuchâtel, Place Pury (5.25).

Bilan

Mise à jour indispensable

L'arrêt de bus se trouve sur une artère principale très fréquentée, à proximité immédiate du désolant passage souterrain sous la gare. Heureusement que les bus circulent relativement souvent, ainsi les passagers ne doivent pas attendre trop longtemps dans ce non-lieu. Cette impression désagréable est partiellement compensée par la charmante Place de Pury. Le pôle central de transbordement dégage une ambiance agréable. Elle est grouillante de vie, mais non fébrile et offre une bonne vue d'ensemble. Par contre, nombre de détails pourraient être modernisés, tels que les horaires souvent inexistantes aux arrêts. Il est seulement possible d'imprimer les horaires de départs pour les terminus, mais non pour les arrêts intermédiaires sur internet. Descendre au bon arrêt requiert une certaine adresse ; en effet les bus ne disposent pas de plan de réseau. L'annonce automatique des arrêts et la signalisation des arrêts sont très (trop) discrètes. En outre, la communauté tarifaire Onde Verte est l'une des dernières à n'offrir que des abonnements, mais pas de billets simples.

Périmètre Nyon	Communes Nyon, Prangins
Note finale — impression générale 3.76 – insuffisant	Fournisseur le plus important TPN Association tarifaire Mobilis

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	35.0 min.	3.08	<i>Densification de l'offre en direction de Prangins (en particulier après 20h le soir). Séparer les lignes 805 et 817 en deux lignes clairement distinctes.</i>
	Distance jusqu'au prochain arrêt	132 m	4.83	
	Vitesse de parcours	17.8 km/h	3.57	
Coûts	Billets simples	1)	1.00	<i>Introduction d'un tarif pour trajets courts (saut de puce) ; Tarif local plus avantageux pour la zone 30 de Mobilis</i>
	Abonnements mensuels	0,20 CHF/km	5.58	
Qualité	Âge du parc de véhicules	6.9 ans	6.00	<i>Délimiter plus clairement les arrêts des bus (panneaux visibles) ; Amélioration de l'offre en informations (plans de réseau dans les bus et aux arrêts, annonce des arrêts dans les bus) ; Réaménagement de la place de la gare (entre autres regroupement des arrêts de bus, toits) ; abribus aux arrêts ; Relier les lignes 801/805 et 802/803 (liaisons directes)</i>
	Taux de remplissage (places assises)	n.i.	–	
	Offre en informations	–	3.50	
	Qualité des pôles de transbordement	Nyon, Gare	3.50	
	Facilité d'utilisation	–	4.00	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,40) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 1,00).

Bilan

Extrême discrétion

L'offre en bus à Nyon est une alternative pour les pendulaires empruntant les trains vers Genève ou Lausanne, mais le reste de l'offre est décevant. La formule la plus adéquate pour le décrire serait probablement « extrême discrétion ». On risque de passer à côté des arrêts, sans même s'en apercevoir. Les abribus ou des panneaux visibles de loin sont une denrée rare. La plupart des arrêts de bus sont signalés par des panneaux interdisant le stationnement des voitures. Les bus semblent circuler tellement rarement que les conducteurs de voitures en profitent pour y garer leur voiture privée... L'aménagement du réseau de bus a tout du casse-tête. Les lignes de bus changent, selon qu'il s'agisse de la journée, de la soirée, du week-end. Les temps de départ de l'après-midi diffèrent de ceux de l'après-midi. En outre, les tarifs élevés pour des trajets courts n'incitent pas à faire le choix des transports publics à Nyon.

Périmètre Olten	Communes Aarburg, Dulliken, Olten, Starrkirch-Wil, Trimbach, Wangen b. O., Winznau
Note finale — impression générale 4.18 – suffisant	Fournisseur le plus important BOGG
	Association tarifaire A-Welle

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	20.4 min.	4.30	<i>Densification des cadences aux heures de pointe ; Prolongation de la ligne 1 en direction de la gare de Dulliken (avec correspondance en direction d'Aarau)</i>
	Distance jusqu'au prochain arrêt	169 m	4.30	
	Vitesse de parcours	20.2 km/h	4.04	
Coûts	Billets simples	1)	2.56	<i>Extension du champ d'application pour les trajets courts ; Introduction d'un tarif local meilleur marché pour les abonnements</i>
	Abonnements mensuels	0,65 CHF/km	1.83	
Qualité	Âge du parc de véhicules	5.4 ans	6.00	<i>Pôle de transbordement gare : traversée piétonne en surface sur le quai de gare ; Point central regroupant les informations (plan de ville, plan de réseau, information centralisée et dynamique des usagères et usagers) ; Simplification du réseau de lignes</i>
	Taux de remplissage (places assises)	23.1%	5.13	
	Offre en informations	–	5.00	
	Qualité des pôles de transbordement	Olten, Gare	4.25	
	Facilité d'utilisation	–	5.00	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,80) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 2,00).

Bilan

Potentiel d'améliorations pour le noeud ferroviaire

Olten fait sa publicité avec le slogan suivant : « Les pendulaires intelligents vivent ici ». Effectivement, l'offre en transports publics est excellente avec des connexions directes et rapides vers Bâle, Berne, Lucerne et Zurich. Il en va de même pour les correspondances entre bus et les trains. Cependant, celles et ceux qui ne circulent que dans les environs proches d'Olten hésiteront à deux fois avant d'emprunter le bus, au vu des tarifs qu'ils jugent prohibitifs. Les usagères et usagers occasionnels trouveront que la facilité d'usage des transports publics laisse à désirer. Le plan de réseau est difficile à déchiffrer, car les lignes sont très nombreuses. Trouver le bon bus à la gare peut également se révéler compliqué, car une fois qu'on se trouve du mauvais côté du quai de gare, on ne peut revenir qu'en empruntant un passage souterrain sous une route à quatre voies.

Périmètre Rapperswil-Jona	Commune Rapperswil-Jona
Note finale — impression générale 4.50 – bon	Fournisseur le plus important VZO
	Association tarifaire ZVV/Ostwind

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	18.2 min.	4.48	Priorité à accorder aux bus
	Distance jusqu'au prochain arrêt	142 m	4.69	
	Vitesse de parcours	20.3 km/h	4.06	
Coûts	Billets simples	1)	3.09	Augmentation des tarifs dans le parking couvert « Schanze » (meilleure compétitivité des transports publics)
	Abonnements mensuels	0,45 CHF/km	3.50	
Qualité	Âge du parc de véhicules	3.0 ans	6.00	Schéma des couleurs des plans de réseau sur les panneaux des arrêts afin d'en améliorer la clarté (ligne 991 en rose ; ligne 992 en brun ; ligne 993 en jaune etc.) Compléter les lignes manquantes dans les horaires dans le passage souterrain sous la gare; Atribus modernes aux arrêts
	Taux de remplissage (places assises)	20.9%	5.27	
	Offre en informations	–	5.75	
	Qualité des pôles de transbordement	Rapperswil, Gare	4.75	
	Facilité d'utilisation	–	4.50	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,40) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 2,50).

Bilan

Premier de sa catégorie!

Les bus locaux à Rapperswil-Jona roulent sous la devise «Stattauto Stadtbus» (soit littéralement « Bus de ville au lieu de voiture ») et affichent des slogans tels que « Adieu aux embouteillages » ou « Sans moi, un kilomètre de plus d'embouteillage ». Ces publicités incitent à délaissier la voiture individuelle pour passer aux transports publics. L'offre a fait un grand bond en avant ces dernières années : les horaires ont été étendus et la majorité des arrêts est reliée par une cadence tous les quarts d'heure au RER. En général, l'offre à Rapperswil-Jona est la meilleure de sa catégorie (petites villes) et mérite la note « bon ». Des améliorations sont toutefois encore possibles, en particulier en ce qui concerne le nombre d'arrêts munis d'atribus. En comparaison avec la voiture privée, les tarifs du bus local sont peu compétitifs, car les distances sont trop courtes. En outre, les correspondances calculées « très juste » ont aussi un désavantage : aux heures de pointe, on arrive souvent après le départ du train à cause des embouteillages.

Périmètre Rorschach	Communes Goldach, Rorschach, Rorschacherberg
Note finale — impression générale 3.94 – juste suffisant	Fournisseur le plus important Seebus/VBSG
	Association tarifaire Ostwind

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	31.2 min.	3.40	<i>Introduction d'une cadence de tous les quarts d'heure (meilleures correspondances avec le RER 2013) ; Amélioration et densification de l'horaire pendant les heures creuses</i>
	Distance jusqu'au prochain arrêt	140 m	4.72	
	Vitesse de parcours	21.3 km/h	4.27	
Coûts	Billets simples	1)	1.42	<i>Création d'un tarif local pour la zone 31 (abonnements et billets simple course)</i>
	Abonnements mensuels	0,67 CHF/km	1.67	
Qualité	Âge du parc de véhicules	4.0 ans	6.00	<i>Abribus aux arrêts ; Meilleures correspondances avec le RER ; Introduction d'un plan de lignes plus aisément compréhensible (cars postaux) ; Abonnements transmissibles d'une personne à l'autre</i>
	Taux de remplissage (places assises)	16.7%	5.55	
	Offre en informations	–	5.25	
	Qualité des pôles de transbordement	Rorschach, Signalstr.	5.25	
	Facilité d'utilisation	–	3.50	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,80) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 2,00).

Bilan

Un souffle d'air frais

Depuis quatre ans, le « bus du lac » de Rorschach amène un souffle frais aux communes situées au bord du lac de Constance. Il a aussi permis de donner une certaine structure au réseau de lignes par ailleurs assez confus dans la région de Rorschach. Cependant la note finale ne dépasse pas un « juste suffisant » (et cela, en étant généreux). En effet, les horaires sont très peu étoffés dans les heures creuses et la facilité d'utilisation n'est pas au rendez-vous. Citons outre le réseau de lignes assez confus le manque d'abribus et les correspondances non optimales avec les départs et arrivées de train. De plus, le niveau élevé des tarifs défavorise fortement le bus du lac. L'introduction d'une zone locale avec des tarifs plus avantageux pour les billets simple course et les abonnements serait indispensable.

Périmètre Schaffhouse	Communes Neuhausen am Rheinfall, Schaffhouse
Note finale — impression générale 4.64 – très bon	Fournisseur le plus important VBSH
	Association tarifaire FlexTax

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	11.5 min.	5.04	<i>Densifier les horaires aux heures de pointe.</i>
	Distance jusqu'au prochain arrêt	116 m	4.81	
	Vitesse de parcours	21.1 km/h	4.22	
Coûts	Billets simples	1)	3.47	
	Abonnements mensuels	0,51 CHF/km	3.00	
Qualité	Âge du parc de véhicules	8.9 ans	5.07	<i>Informers les passagers-ères en temps réel à la gare et dans tous les véhicules ; Compléter le plan de réseau avec les lignes régionales de bus (y c. du canton de Zurich) ; Introduire des abonnements transmissibles d'une personne à l'autre.</i>
	Taux de remplissage (places assises)	27.7%	4.82	
	Offre en informations	–	5.00	
	Qualité des pôles de transbordement	Schaffhouse, Gare	5.50	
	Facilité d'utilisation	–	5.00	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,40) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 2,60).

Bilan

Dans l'attente du RER

Si l'on fait abstraction de la nouvelle ligne de bus de quartier à Neuhausen am Rheinfall et de la création d'une communauté tarifaire intégrale, Schaffhouse n'a pas connu de changements majeurs depuis 2006. La parade de bus, qui déboule toutes les dix minutes devant la gare de Schaffhouse et assure ainsi d'excellentes conditions de transbordement, tient toutes ses promesses : une desserte dense de très bonne facture. En 2003, Schaffhouse avait terminé le classement en tête, mais en 2012 la ville ne se retrouve plus dans le peloton de tête. Pour regagner sa place, Schaffhouse devrait améliorer l'information des passagers-ères en temps réel à la gare et dans tous les véhicules, offrir des prix plus attractifs et densifier les cadences aux heures de pointe. Nous sommes impatients de savoir si Schaffhouse se retrouvera aux premiers rangs après la réalisation d'un RER prévu pour 2016.

Périmètre Sion	Commune Sion
Note finale — impression générale 3.79 – insuffisant	Fournisseur le plus important Bus Sédunois / CarPostal Valais
	Association tarifaire –

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	35.5 min.	3.04	<i>Densification de l'offre (cadence 15'/30' sur toutes les lignes)</i>
	Distance jusqu'au prochain arrêt	153 m	4.53	
	Vitesse de parcours	18.3 km/h	3.65	
Coûts	Billets simples	1)	1.92	<i>Réduction des coûts avec abonnement demi-tarif</i>
	Abonnements mensuels	0,46 CHF/km	3.42	
Qualité	Âge du parc de véhicules	5.7 ans	6.00	<i>Déplacer l'arrêt de la ligne 4 à la gare routière: Simplifier et réorganiser le réseau des lignes (moins de détours); Meilleures correspondances à la gare.</i>
	Taux de remplissage (places assises)	10.6%	5.96	
	Offre en informations	–	4.50	
	Qualité des pôles de transbordement	Sion, Gare	4.25	
	Facilité d'utilisation	–	3.04	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 5,40) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 2,40).

Bilan

Rattrapage

L'offre à Sion a été constamment améliorée ces dernières années. Et pour la première fois, Sion n'est plus la lanterne rouge du classement. Face à tous ces progrès, nous aurions aimé accorder une meilleure note qu'« insuffisant », mais malheureusement les bus circulent encore trop rarement sur la plupart des lignes et empruntent souvent des détours exigeant beaucoup de patience des passagers-ères (par ex. ligne 2). Les correspondances semblent plutôt obéir à la loi du hasard qu'à un système pensé. Avec leurs nombreuses notes de bas de page, consulter les horaires est un véritable défi. Le bus sur appel le dimanche est certes un progrès par rapport à la situation antérieure, mais ne saurait être qu'une solution temporaire. Notons en outre qu'emprunter les transports publics à Sion coûte toujours plus cher que dans des villes de taille comparable. L'aménagement de la place devant la gare a connu des améliorations notables, mais pourquoi donc avoir déplacé l'arrêt de la ligne 4 à 100m de la gare routière dans une zone en friche ?

Périmètre Soleure	Communes Bellach, Biberist, Derendingen, Feldbrunnen-St. Niklaus, Gerlafingen, Langendorf, Soleure, Zuchwil
Note finale — impression générale 4.43 – bon	Fournisseur le plus important BSU
	Association tarifaire Libero

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	17.5 min.	4.54	Densifier l'offre, en particulier aux heures creuses ; Raccorder la gare de Bellach au réseau de bus avec correspondances pour les trains en direction de Bienne ; Améliorer la desserte de Biberist, Schachenstrasse.
	Distance jusqu'au prochain arrêt	181 m	4.13	
	Vitesse de parcours	20.8 km/h	4.15	
Coûts	Billets simples	1)	4.64	Réduire le prix de l'abonnement pour la zone 30 (Granges/environs)
	Abonnements mensuels	0,50 CHF/km	3.08	
Qualité	Âge du parc de véhicules	8.1 ans	6.00	Rendre les panneaux aux arrêts mieux visibles et plus facilement déchiffrables ; Afficher les horaires de départ spécifiques à chaque arrêt ; Étendre l'offre en informations à la gare de Soleure (côté rue de la gare principale) ; Améliorer la signalisation des lignes sur le Amthausplatz ; Améliorer les correspondances en direction de Luterbach ; Autoriser la transmission des abonnements à un tiers
	Taux de remplissage (places assises)	31.5%	4.57	
	Offre en informations	–	4.75	
	Qualité des pôles de transbordement	2)	5.38	
	Facilité d'utilisation	–	4.25	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 5,40) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 4,00).

2): Moyenne à partir des arrêts suivants: Soleure, Gare (5.25); Soleure, Amthausplatz (5.50).

Bilan

Mieux vaut consulter l'horaire

Nous avons attribué la note finale « bon » à Soleure en grande partie à cause des tarifs relativement élevés des horodateurs, car cela améliore grandement la compétitivité des TP en comparaison d'autres agglomérations de cette taille. Mais les passagers-ères désirant transborder à Soleure ont tout intérêt à consulter auparavant l'horaire. En effet, les correspondances semblent aléatoires : tantôt le temps de transbordement est très (trop) serré, tantôt il faut attendre longtemps sa correspondance. En outre, les temps de départ changent selon le moment de la journée. En soirée et le dimanche, les bus circulent rarement. S'ils ne peuvent éviter des temps d'attente, les passagers-ères auront au moins la consolation de les passer dans un environnement agréable dans les deux pôles de transbordement à la gare (du côté de la rue de la gare principale Hauptbahnhofstrasse) et du Amthausplatz (place de la Préfecture). Une ombre au tableau cependant : la mauvaise signalisation des lignes sur le Amthausplatz ainsi qu'un centre d'informations manquant à la gare (côté rue de la gare). En empruntant le passage sous voie, on débouche directement sur les arrêts de bus, mais on se retrouve alors sans informations détaillées.

Périmètre St. Gall	Communes Gaiserwald, St. Gall, Wittenbach
Note finale — impression générale 4.77 – très bon	Fournisseur le plus important VBSG Association tarifaire Ostwind

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	9.2 min.	5.23	<i>Densifier les horaires sur les lignes 1 et 4 (cadences de toutes les 10 minutes, pour de meilleures correspondances avec les autres lignes, extension des capacités) ; Introduire des liaisons rapides entre St Gall ouest et St Gall est (éventuellement en passant par la A1)</i>
	Distance jusqu'au prochain arrêt	143 m	4.67	
	Vitesse de parcours	19.1 km/h	3.82	
Coûts	Billets simples	1)	5.17	
	Abonnements mensuels	0,49 CHF/km	3.17	
Qualité	Âge du parc de véhicules	3.7 ans	6.00	<i>Construire des abribus pour les arrêts des cars postaux ; Améliorer les correspondances avec les trains dans les gares extérieures ; Autoriser la transmission des abonnements à un tiers</i>
	Taux de remplissage (places assises)	33.3%	4.45	
	Offre en informations	–	5.25	
	Qualité des pôles de transbordement	St. Gall, Gare	5.25	
	Facilité d'utilisation	–	4.75	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,80) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 4,00).

Bilan

Le vainqueur !

L'offre s'est considérablement améliorée depuis 2006 à St Gall. La ville se retrouve aujourd'hui au premier rang, avec Zurich. Grâce à une extension du réseau de lignes la territoire de la ville est maintenant mieux desservi. L'offre en bus a également connu une extension. Après le remplacement de nombreux bus ces dernières années, les transports publics de St Gall offrent une apparence rajeunie. Malgré tous ces compliments, même St Gall peut encore améliorer certains points. La place de la gare est certes spacieuse et aménagée de façon fonctionnelle, mais un abribus fait défaut aux arrêts des cars postaux. Les cadences irrégulières des bus de ville sur les lignes principales ne permettent pas toujours une bonne correspondance. Enfin, les distances étant relativement longues à St Gall, des liaisons rapides seraient souhaitables.

Périmètre Thalwil	Communes Langnau a. A., Oberrieden, Thalwil
Note finale — impression générale 4.21 – suffisant	Fournisseur le plus important Zimmerbergbus
	Association tarifaire ZVV

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	32.5 min.	3.29	<i>Intensifier les cadences (tous les quarts d'heure) avec des correspondances supplémentaires pour les trains InterRegio de Zurich et de Zoug-Lucerne</i>
	Distance jusqu'au prochain arrêt	162 m	4.40	
	Vitesse de parcours	21.0 km/h	4.20	
Coûts	Billets simples	1)	3.64	
	Abonnements mensuels	0,22 CHF/km	5.42	
Qualité	Âge du parc de véhicules	8.2 ans	5.41	<i>Déplacer le bâtiment de la gare lors d'une couverture des voies de gare; regrouper tous les arrêts dans la rue du Gothard (à réorganiser); Améliorer la signalisation de l'emplacement des bus locaux depuis la gare; Relier les lignes 141 / 142 (liaison directe).</i>
	Taux de remplissage (places assises)	n. i.	–	
	Offre en informations	–	5.50	
	Qualité des pôles de transbordement	Thalwil, Gare	4.50	
	Facilité d'utilisation	–	4.25	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,40) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 3,00).

Bilan

Cachés derrière les voies

La situation à Thalwil n'a pas notablement évolué depuis la dernière analyse et le potentiel d'améliorations est donc toujours important. Thalwil dispose certes d'excellentes correspondances pour se rendre à Zurich, Zoug, Lucerne et Coire, mais l'offre de bus locaux est rudimentaire avec une cadence de toutes les 30 minutes. Le pôle de transbordement à la gare mériterait une mise à niveau. Ainsi, mieux vaut ne pas trop se fier à la signalisation dans la gare. En suivant le panneau indiquant un bus, on arrive au bâtiment de la gare, où un arrêt de car postal se retrouve bien esseulé. Les bus locaux, eux, circulent de fait à partir du centre, que l'on peut joindre par un passage sur voie. Un regroupement de tous les arrêts à proximité immédiate du bâtiment de la gare s'impose. Cette possibilité est tout à fait envisageable dans le cadre de la couverture des voies de gare lors d'une reconstruction du bâtiment de la gare, pour autant que l'on supprime quelques places de stationnement au centre au profit des bus.

Périmètre Zofingue - Wiggertal	Communes Brittnau, Oftringen, Rothrist, Strengelbach, Wikon, Zofingen
Note finale — impression générale 4.29 – suffisant	Fournisseur le plus important Limmat Bus SA
	Association tarifaire A-Welle

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	29.2 min.	3.57	
	Distance jusqu'au prochain arrêt	179 m	4.16	
	Vitesse de parcours	24.6 km/h	4.91	
Coûts	Billets simples	1)	3.25	Introduction d'un tarif local meilleur marché pour les abonnements
	Abonnements mensuels	0,51 CHF/km	3.00	
Qualité	Âge du parc de véhicules	5.2 ans	6.00	Connexions tous les quarts d'heure à la gare de Zofingue ; Relier les lignes 5 et 13 ainsi que 6 et 8/9 (liaisons directes)
	Taux de remplissage (places assises)	9.6%	6.00	
	Offre en informations	–	5.25	
	Qualité des pôles de transbordement	Zofingue, Gare	5.25	
	Facilité d'utilisation	–	4.25	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,80) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 2,17).

Bilan

En route dans le pays de l'autophilie

La région de Zofingue se distingue par le nombre de ses supermarchés, de marchés spécialisées et de lotissements de villas, ce qui rend la desserte en transports en commun peu aisée. Il est dès lors peu étonnant de constater que les deux dernières évaluations se sont soldées par la note « insuffisant ». Entre-temps, l'offre en transports a connu une nette amélioration. Non seulement les horaires ont été notablement étoffés, mais aussi la qualité de l'offre a fait un bond en avant et atteint désormais un niveau comparable à celui d'autres agglomérations de cette taille. Celles et ceux qui ne circulent qu'à l'intérieur de Zofingue/Oftringue, doivent s'acquitter de 72 francs par mois, soit autant qu'à Berne ou Bâle. Les connexions depuis Zofingue en train en direction de Berne, Olten, Bâle ou Lucerne laissent, quant à elles, à désirer.

Périmètre Thoune	Communes Hilterfingue, Steffisbourg, Thoune
Note finale — impression générale 4.60 – bon	Fournisseur le plus important STI Association tarifaire BeoAbo

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	12.6 min.	4.95	<i>Densifier l'horaire de la ligne 4 (cadence toutes les 10 minutes); Améliorer la desserte de Steffisbourg (par ex. par un bus local Steffisbourg – gare de Steffisbourg) ou prolongation de la ligne 3 en direction de Heimberg)</i>
	Distance jusqu'au prochain arrêt	159 m	4.45	
	Vitesse de parcours	19.5 km/h	3.90	
Coûts	Billets simples	1)	5.45	
	Abonnements mensuels	0,51 CHF/km	3.00	
Qualité	Âge du parc de véhicules	7.9 ans	5.55	<i>Rendre les panneaux d'arrêts plus visibles et les noms des arrêts facilement déchiffrables ; Construire une toiture plus généreuse sur la place devant la gare de Thoune ; Créer un point d'information après les escaliers menant au passage sous voie (annonces en temps réel ; plan de ville, plan de réseau) ; Relier les lignes 2 et 5 pour en faire un circuit en boucle ; Autoriser la transmission des abonnements à un tiers ; Introduire un groupement tarifaire intégral</i>
	Taux de remplissage (places assises)	33.4%	4.44	
	Offre en informations	–	5.00	
	Qualité des pôles de transbordement	Thun, Gare	4.75	
	Facilité d'utilisation	–	4.50	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,40) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 4,00).

Bilan

Suffisant, meilleur – bon !

Le réseau de bus à Thoune se transforme peu à peu pour devenir toujours plus attrayant. Ses principales qualités, à savoir des cadences de plus en plus denses et de bonnes correspondances des lignes entre elles, ne sont cependant pas évidentes au premier coup d'œil. Les panneaux de signalisation des arrêts, quant à eux, paraissent un peu vieillots et auraient bien besoin d'un relookage qui rendrait aussi attentif à l'offre fortement améliorée. Arrivés à la gare, les passagers-gères ne peuvent qu'invoquer la clémence du ciel. En effet, malgré le récent réaménagement de la place devant la gare une protection anti-pluie efficace fait toujours défaut, alors qu'il s'agit là d'un besoin évident dans un Oberland bernois généreusement arrosé. La desserte de la commune de Steffisbourg ainsi que la facilité d'utilisation du système pourraient également être améliorées. Un groupement tarifaire intégral pourrait aussi être introduit.

Périmètre Vallée du Rhin (SG)	Communes Altstätten SG, Au SG, Balgach, Berneck, Marbach, Rebstein, Widnau
Note finale — impression générale 4.26 – suffisant	Fournisseur le plus important RTB Rheintalbus
	Association tarifaire Ostwind

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	23.3 min.	4.06	Desservir à Widnau les rues Fuchsgasse-Schützenstrasse et à Altstätten le quartier de Tiefenacker
	Distance jusqu'au prochain arrêt	222 m	3.55	
	Vitesse de parcours	25.7 km/h	5.13	
Coûts	Billets simples	1)	2.33	Augmenter les tarifs de stationnement pour améliorer la compétitivité des transports publics
	Abonnements mensuels	0,45 CHF/km	3.50	
Qualité	Âge du parc de véhicules	7.2 ans	5.90	Gare de Heerbrugg : afficher des informations en temps réel pour les passagers-ères ; Autoriser la transmission des abonnements à un tiers
	Taux de remplissage (places assises)	28.3%	4.78	
	Offre en informations	–	5.50	
	Qualité des pôles de transbordement	Heerbrugg, Gare	4.75	
	Facilité d'utilisation	–	5.50	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,80) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 1,50).

Bilan

Des conditions cadre difficiles

Les conditions cadre dans la vallée saint-galloise du Rhin sont rendues difficiles à cause des tarifs de stationnement très bon marché (par ex. Altstätten SG). La faible densité d'habitat ne facilite pas non plus la desserte. La nouvelle ligne 351 depuis Heerbrugg en direction de Dornbirn en Autriche permet de desservir de nouveaux lotissements. Cependant, de grandes parts de Widnau et d'Altstätten ne sont quasiment pas reliées aux transports publics.

Une annonce des départs à la gare de Heerbrugg en temps réel permettrait d'améliorer l'offre en informations. Des abonnements transmissibles au sein de la communauté tarifaire de Suisse orientale seraient souhaitables. Terminons par une note optimiste : l'offre aux environs de la ligne phare 301 est plutôt correcte avec une cadence tous les quarts d'heure.

Périmètre Vallée de la Furt	Communes Buchs ZH, Dällikon, Regensdorf
Note finale — impression générale 4.19 – suffisant	Fournisseur le plus important VBG Association tarifaire ZVV

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	24.1 min.	3.99	<i>Étendre l'offre en soirée et le dimanche</i>
	Distance jusqu'au prochain arrêt	177 m	4.19	
	Vitesse de parcours	18.5 km/h	3.69	
Coûts	Billets simples	1)	1.00	<i>Augmenter les tarifs de stationnement pour améliorer la compétitivité des transports publics</i>
	Abonnements mensuels	0,16 CHF/km	5.92	
Qualité	Âge du parc de véhicules	n. i.	–	<i>Afficher des plans de réseau : schéma en couleurs ; Indiquer la branche de la ligne 491 jusqu'à Würenlos ; Gare de Regensdorf : créer un point central d'informations dans le passage sous voie ; Relier la ligne 491 au RER dans la gare de Zürich-Affoltern au lieu de Regensdorf.</i>
	Taux de remplissage (places assises)	n. i.	–	
	Offre en informations	–	5.50	
	Qualité des pôles de transbordement	Regensdorf, Gare	4.25	
	Facilité d'utilisation	–	5.25	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,40) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 0,50).

Bilan

Réservé aux pendulaires

Normalement, il suffit de suivre la foule débarquant d'un RER pour arriver directement aux arrêts de bus. Mais pas à la gare de Regensdorf. Car les pendulaires se séparent dans le passage sous voie pour se diriger vers trois arrêts distincts. Certes, les lignes sont indiquées, mais il faut bien se préparer à l'avance pour savoir quelle ligne prendre. En effet, le néophyte cherchant à s'orienter ne trouvera dans ce passage ni plan de ville, ni plan de lignes... En outre, le temps pour transborder est calculé de façon très juste. Les passagers-gères qui manquent la correspondance doivent patienter pendant une demi-heure – dans une gare qui n'a rien d'exaltant. Le système de bus dans la vallée de la Furt est axé presque exclusivement sur le RER arrivant en gare de Regensdorf et est donc surtout intéressant pour les pendulaires. En soirée et le dimanche, l'offre rétrécit comme peau de chagrin. Les tarifs trop bon marché des places de stationnement dans le centre de Regensdorf rendent les tarifs des ZVV (transports publics zurichois) très peu concurrentiels.

Périmètre Vallée de la Glatt	Communes Dietlikon, Dübendorf, Kloten, Opfikon, Wallisellen, Wangen-Brüttisellen
Note finale — impression générale 4.73 – très bon	Fournisseur le plus important VBG Association tarifaire ZVV

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	13.6 min.	4.87	
	Distance jusqu'au prochain arrêt	149 m	4.58	
	Vitesse de parcours	19.5 km/h	3.90	
Coûts	Billets simples	1)	3.00	<i>Gérer rigoureusement les places de stationnement des centres commerciaux et des marchés spécialisés.</i>
	Abonnements mensuels	0,32 CHF/km	4.58	
Qualité	Âge du parc de véhicules	6.7 ans	6.00	<i>Rendre le plan de lignes plus clair grâce à des couleurs pour les diverses lignes (autour de Kloten) ; Gare de Stettbach : rassembler toutes les informations en un endroit..</i>
	Taux de remplissage (places assises)	21.1%	5.26	
	Offre en informations	–	5.50	
	Qualité des pôles de transbordement	2)	5.25	
	Facilité d'utilisation	–	5.75	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 5,80) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 3,00).

2): Moyenne à partir des arrêts suivants: Stettbach, Gare (5.25); Kloten, Aéroport (5.25).

Bilan

Dynamique

Les nombreuses grues en sont la preuve incontestable : la vallée de la Glatt connaît un boom. La conséquence ? Plus d'emplois et de logements, des routes saturées ; toutes les conditions pour une offre attrayante de transports publics sont donc réunies. Et effectivement, il s'agit de la meilleure offre parmi les communes de banlieue. L'offre de la vallée de la Glatt a à nouveau profité du dynamisme de la région. Citons pour exemple les installations de transbordement à l'aéroport de Kloten ou à la gare de Stettbach. Une gestion plus rigoureuse des places de stationnement des centres commerciaux et des marchés spécialisés dans la vallée de la Glatt rendrait les transports publics encore plus attrayants et contribuerait à absorber une partie substantielle de la croissance du débit routier par les transports publics.

Périmètre Vallée de la Limmat	Communes Bergdietikon, Dietikon, Geroldswil, Oberengstringen, Oetwil a. d. L., Schlieren, Unterengstringen, Urdorf, Weiningen
Note finale — impression générale 4.51 – bon	Fournisseur le plus important Limmat Bus SA Association tarifaire ZVV

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	14.5 min.	4.79	
	Distance jusqu'au prochain arrêt	172 m	4.25	
	Vitesse de parcours	20.5 km/h	4.10	
Coûts	Billets simples	1)	1.86	Étendre la zone couverte par le billet « saut de puce » / courtes distances
	Abonnements mensuels	0,17 CHF/km	5.83	
Qualité	Âge du parc de véhicules	n. i.	–	Gare de Schlieren / centre : informer les passagers-gères en temps réel ; Adapter la signalisation de la ligne 367 (arrêt déplacé) ; Gare de Dietikon : installer un point d'informations avec un plan de ville, un plan de réseau et informer les passagers-gères en temps réel ; Créer des lignes diamétrales à Dietikon (liaisons directes).
	Taux de remplissage (places assises)	32.6%	4.49	
	Offre en informations	–	5.75	
	Qualité des pôles de transbordement	2)	4.38	
	Facilité d'utilisation	–	5.00	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 5,80) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 2,00).

2): Moyenne à partir des arrêts suivants: Dietikon, Gare (5.00); Schlieren Gare/Centre (3.75).

Bilan

Une offre solide et fonctionnelle

Dans l'ensemble, la vallée de la Limmat a connu peu de changements qui affectent la notation finale. L'offre obtient la note « bon », sans toutefois sortir vraiment du lot. Le pôle de transbordement de la gare de Dietikon est clairement agencé et ne connaît fort heureusement que peu de trafic automobile. Les bus sont certes bien alignés en vue de leurs passagers-ères ; cependant, un point d'informations avec un plan de ville, un plan de réseau et des informations des usagers-ères en temps réel seraient un atout. La situation à Schlieren est toujours insuffisante : suivant les correspondances, il faut transborder au centre, à la Ringstrasse ou à la Engstringerstrasse. Mais en général l'offre dans la vallée de la Limmat est éprouvée, solide et fonctionnelle.

Périmètre Vevey-Montreux	Communes Corseaux, Corsier-sur-Vevey, Montreux, La Tour-de-Peilz, Vevey, Veytaux, Villeneuve
Note finale — impression générale 4.34 – suffisant	Fournisseur le plus important VMCV Association tarifaire Mobilis

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	16.3 min.	4.64	<i>Densifier la cadence sur la ligne 201</i>
	Distance jusqu'au prochain arrêt	152 m	4.54	
	Vitesse de parcours	19.6 km/h	3.91	
Coûts	Billets simples	1)	4.33	<i>Introduction du tarif « saut de puce »</i>
	Abonnements mensuels	0,47 CHF/km	3.33	
Qualité	Âge du parc de véhicules	12.3 ans	3.34	<i>Indiquer la direction de parcours pour les lignes en boucle sur les plans de réseau ; Annonce des départs en temps réel sur la place de la gare à Vevey ; Meilleure connexion des lignes 204, 206, 211 et 212 avec les trains à Montreux ou Vevey ; Cadences faciles à mémoriser sur la ligne 202 (par ex. cadence toutes les 10 ou 15 minutes)</i>
	Taux de remplissage (places assises)	28.6%	4.76	
	Offre en informations	–	5.25	
	Qualité des pôles de transbordement	Vevey, Gare	4.25	
	Facilité d'utilisation	–	4.50	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,40) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 3,00).

Bilan

Plaisir et déconvenues

Lorsqu'un visiteur non averti étudie le plan de réseau à Vevey et à Montreux, face aux nombreuses lignes en boucle, il est tenté de s'interroger : « Dans le sens des aiguilles d'une montre ou inversement ? ». En effet, ces boucles entraînent parfois des détours considérables et le piéton est souvent plus rapide que les TP ! L'offre laisse une impression mitigée : d'une part, la ligne de trolleybus le long de la Riviera est très régulièrement desservie (même si les places assises sont rares). Mais à l'extérieur, l'offre de desserte pour les collines peu densément peuplées au dessus du lac Léman est tellement pauvre qu'elle n'attire probablement pas grand monde à part les écolières et écoliers. Pourtant les transports publics auraient aussi ici de l'avenir, à condition qu'une communauté tarifaire méritant vraiment ce nom soit établie et que les bus offrent de bonnes correspondances avec les trains. Pour terminer sur une note optimiste : l'offre a été légèrement améliorée ces dernières années et le long cheminement de puis la gare de Vevey jusqu'aux bus est désormais mieux marqué.

Périmètre Wädenswil	Commune Wädenswil
Note finale — impression générale 4.47 – bon	Fournisseur le plus important Zimmerbergbus
	Association tarifaire ZVV

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	25.2 min.	3.90	
	Distance jusqu'au prochain arrêt	121 m	4.98	
	Vitesse de parcours	20.0 km/h	4.00	
Coûts	Billets simples	1)	2.46	
	Abonnements mensuels	0,18 CHF/km	5.75	
Qualité	Âge du parc de véhicules	8.2 ans	5.41	Simplifier le réseau de ligne ; Relier les lignes 121 et 125 (liaisons directes) ; Desservir les arrêts Coop et Glärnisch par les lignes 150, 160 et 164 ; Insérer les lignes manquantes dans les horaires affichés dans le passage sous voie de la gare
	Taux de remplissage (places assises)	n. i.	–	
	Offre en informations	–	5.50	
	Qualité des pôles de transbordement	Wädenswil, Gare	5.75	
	Facilité d'utilisation	–	4.25	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,40) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 2,00).

Bilan

Un chaos prometteur

Le passage sous voie de la gare a l'air décrépit. Mais soyons indulgents puisque des travaux sont encore en cours. Du chantier se dégage une gare routière bien agencée. Cependant, le fouillis de lignes de bus sur le plan de réseau a de quoi rendre confus. Le même arrêt est desservi suivant le jour de la semaine et le moment de la journée par des lignes différentes circulant dans des directions parfois opposées. Ainsi, une seule et même ligne peut suivre un parcours différent. Les noms des arrêts qui se ressemblent beaucoup ajoutent à la confusion. S'agissait-il de piscine/Frohmatt ou simplement de Frohmatt ? De Meierhofrain ou de Meierhof ? De Tiefenhof, de Tiefenhofweiher ou peut-être même de Tiefenhofstrasse ? Ceci mis à part, l'offre de bus à Wädenswil est tout à fait appréciable. Les usagers-ères des transports publics trouvent partout un arrêt à proximité et de bonnes correspondances avec le RER – pour autant que tant les trains que les bus soient à l'heure.

Périmètre Wetzikon-Gossau ZH	Communes Gossau ZH, Wetzikon
Note finale — impression générale 4.33 – suffisant	Fournisseur le plus important VZO
	Association tarifaire ZVV

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	22.9 min.	4.09	<i>Prolonger les lignes de bus 862 et 869 en direction d'Oberwetzikon (utilisation judicieuse des temps d'attente à la gare)</i>
	Distance jusqu'au prochain arrêt	168 m	4.31	
	Vitesse de parcours	20.9 km/h	4.18	
Coûts	Billets simples	1)	2.67	<i>Augmenter les tarifs de stationnement afin d'améliorer la compétitivité des transports publics (centre de Wetzikon, marchés spécialisés de Hinwil)</i>
	Abonnements mensuels	0,20 CHF/km	5.58	
Qualité	Âge du parc de véhicules	n. i.	–	<i>Transformer le pôle de transbordement de la gare de Wetzikon (prévu)</i>
	Taux de remplissage (places assises)	n. i.	–	
	Offre en informations	–	5.50	
	Qualité des pôles de transbordement	Wetzikon, Gare	4.25	
	Facilité d'utilisation	–	4.50	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,40) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 2,00).

Bilan

Au domicile des pendulaires

Les trains RER arrivent toutes les demi-heures en gare de Wetzikon. Les passagers-ères peuvent compter sur d'excellentes correspondances avec les nombreux bus les attendant sur la place de la gare. Les passagers-ères ont aussi la possibilité de trouver des correspondances un quart d'heure avant et après l'arrivée des RER – surtout aux heures de pointe. Le RER en direction de Zurich est certainement très attrayant pour toute la région. Cette concentration exclusive sur le RER présente cependant aussi des désavantages. Comme les bus arrivent 5 minutes avant les RER et repartent 5 minutes après les trains, les personnes transbordant doivent attendre près de 10 minutes. Les distances de Gossau ZH à Wetzikon ou de Wetzikon vers les marchés spécialisés de Hinwil étant très courtes, ce temps d'attente s'avère trop long. La voiture individuelle reste donc encore la meilleure alternative pour le trafic local sur de courtes distances. Preuve en est d'ailleurs la circulation dense sur les routes.

Périmètre Wil SG	Communes Bronschhofen, Rickenbach TG, Wil SG, Wilen TG
Note finale — impression générale 4.09 – juste suffisant	Fournisseur le plus important BUS Ostschweiz
	Association tarifaire Ostwind

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	22.4 min.	4.13	<i>Extension de l'offre en soirée, le samedi et le dimanche (éventuellement en regroupant des lignes)</i>
	Distance jusqu'au prochain arrêt	150 m	4.57	
	Vitesse de parcours	19.0 km/h	3.80	
Coûts	Billets simples	1)	3.84	<i>Tarif préférentiel pour les abonnements en zone 16</i>
	Abonnements mensuels	0,77 CHF/km	1.00	
Qualité	Âge du parc de véhicules	8.1 ans	5.44	<i>Amélioration de l'offre en informations : plans de réseau affichés à tous les arrêts ; Tableau des horaires clair pour chaque ligne ; Gare de Wil SG ; information en temps réel des passagers-ères ; Abribus aux arrêts ; Uniformisation des cadences ; Abonnements transmissibles d'une personne à l'autre.</i>
	Taux de remplissage (places assises)	9.1%	6.00	
	Offre en informations	–	4.75	
	Qualité des pôles de transbordement	Wil SG, Gare	4.25	
	Facilité d'utilisation	–	3.50	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,00) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 3,00).

Bilan

Un potentiel encore inexploité

Durant la journée l'offre à Wil SG satisfait aux exigences de notre temps, à savoir une cadence de tous les quarts d'heure et de bonnes correspondances avec les trains. Mais le samedi l'offre est sensiblement moins étoffée et tard dans la soirée ainsi que le dimanche les bus font la sieste. D'autres détails cloquent également. Une annonce des départs de bus en temps réel fait défaut à la gare ainsi qu'une toiture généreuse couvrant les arrêts de bus. De nombreux arrêts manquent d'un plan de ligne permettant de mieux s'orienter. Les tableaux qui indiquent toutes les lignes sont confus et difficilement déchiffrables. Le point le plus critique semble cependant être les tarifs peu concurrentiels. Les personnes se déplaçant uniquement à Wil et dans ses environs paient davantage pour un abonnement mensuel de la zone « Ostwind » (vent d'est) que si elles empruntaient leur voiture.

Périmètre Winterthour	Commune Winterthour
Note finale — impression générale 4.54 – bon	Fournisseur le plus important Stadtbus Winterthur
	Association tarifaire ZVV

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	9.7 min.	5.19	Accorder partout la priorité aux bus.
	Distance jusqu'au prochain arrêt	167 m	4.33	
	Vitesse de parcours	18.7 km/h	3.72	
Coûts	Billets simples	1)	3.76	
	Abonnements mensuels	0,62 CHF/km	2.08	
Qualité	Âge du parc de véhicules	6.3 ans	6.00	Réorganiser de la gare de Oberwinterthur ; Relier les lignes 4 et 14 ainsi que 7 et 10 (liaisons directes) ; Créer une liaison transversale Töss-Waldheim-Seen/Hegi ; Desservir la ligne 4 dans les deux directions.
	Taux de remplissage (places assises)	32.3%	4.51	
	Offre en informations	–	5.75	
	Qualité des pôles de transbordement	2)	4.63	
	Facilité d'utilisation	–	5.25	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 5,80) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 3,00).

2): Moyenne à partir des arrêts suivants: Winterthour, Gare (5.75); Oberwinterthur, Gare (3.50).

Bilan

Toujours « bon »

Winterthour n'a connu que peu de changements depuis la dernière analyse TP en 2006 et ainsi l'offre obtient toujours la note « bon », même si elle est une des plus faibles parmi les grande villes. Les causes de ce résultat mitigé sont la relativement mauvaise desserte en profondeur ainsi que les prix élevés des abonnements mensuels. Ces derniers coûtent tout autant qu'à Zurich, alors que les distances à Winterthour sont nettement plus courtes. En outre, le pôle de transbordement à la gare d'Oberwinterthur mériterait d'être réaménagé. Les personnes ne connaissant pas les lieux s'y sentent perdues : les arrêts sont très éloignés les uns des autres ; insuffisamment signalisés et il n'existe pas d'information en temps réel aux passagers-ères. Par contre, la gare principale de Winterthour mérite des fleurs : malgré le chantier en cours, la situation est parfaitement maîtrisée et on se repère facilement.

Périmètre Yverdon	Communes Chamblon, Montagny-près-Yverdon, Yverdon
Note finale — impression générale 4.17 – suffisant	Fournisseur le plus important Travys
	Association tarifaire Mobilis

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	20.0 min.	4.33	
	Distance jusqu'au prochain arrêt	155 m	4.50	
	Vitesse de parcours	20.6 km/h	4.12	
Coûts	Billets simples	1)	2.12	Introduction d'un tarif pour trajets courts (saut de puce) ; Tarif local plus avantageux pour la zone 30 de Mobilis
	Abonnements mensuels	0,77 CHF/km	1.00	
Qualité	Âge du parc de véhicules	5.3 ans	6.00	Extension de l'offre en informations (par ex. horaires à tous les arrêts, plans de réseau dans les bus, plan de ville près de l'annonce des départs devant la gare) ; Davantage d'abribus aux arrêts ; Exploitation régulière même pendant les périodes creuses (supprimer les lignes communes)
	Taux de remplissage (places assises)	12.0%	5.87	
	Offre en informations	–	4.00	
	Qualité des pôles de transbordement	Yverdon, Gare	5.50	
	Facilité d'utilisation	–	4.50	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,40) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 2,40).

Bilan

Une petite ville idyllique

L'offre de la ville d'Yverdon-les-Bains donne une impression très aimable. Dès la sortie de la gare, le visiteur est informé des prochains départs de bus. Si, malgré les excellentes correspondances, le passager devait patienter, il peut se détendre dans un beau parc. La gare routière est clairement agencée, les véhicules presque exempts de publicité, et le chauffeur salue aimablement les passagers. Cerise sur le gâteau : l'offre a été considérablement étendue depuis 2006. Cependant, l'augmentation massive des tarifs dans le cadre de l'intégration à la communauté tarifaire Mobilis tire la note finale vers le bas, vers un « suffisant ». Les pendulaires qui ne quittent pas la ville d'Yverdon ne sont pas incités à emprunter les TP, car même en tenant compte de tous les coûts, la voiture sort gagnante de la comparaison. L'introduction d'un tarif bon marché pour une zone locale pourrait changer la donne et attirer une nouvelle clientèle.

Périmètre Uster	Commune Uster
Note finale — impression générale 4.47 – bon	Fournisseur le plus important VZO
	Association tarifaire ZVV

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	17.9 min.	4.51	<i>Intensifier les cadences aux heures de pointe (meilleures correspondances avec le RER S14 en direction de la vallée de la Glatt)</i>
	Distance jusqu'au prochain arrêt	160 m	4.44	
	Vitesse de parcours	19.5 km/h	3.90	
Coûts	Billets simples	1)	1.00	<i>Augmenter les tarifs des places de stationnement afin d'améliorer la compétitivité des transports publics</i>
	Abonnements mensuels	0,20 CHF/km	5.58	
Qualité	Âge du parc de véhicules	n. i.	–	<i>Relier les lignes 812 et 816 ainsi que 813/814 et 817 (liaisons directes).</i>
	Taux de remplissage (places assises)	n. i.	–	
	Offre en informations	–	5.50	
	Qualité des pôles de transbordement	Uster, Gare	6.00	
	Facilité d'utilisation	–	4.50	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 4,40) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 1,00).

Bilan

Précis comme une montre suisse

Le système de bus d'Uster est très facile à comprendre : les bus partent tous les quarts d'heure depuis la gare, pile au moment où tintent les cloches de l'église avoisinante. Les bus sont bien reliés avec les lignes S5 et S15 des RER en provenance de Zurich. L'offre est aussi par ailleurs très plaisante. L'agencement clair de la gare est un modèle à suivre, l'offre en informations sans faille. Seules ombres au tableau : le nombre d'abribus aux arrêts pourrait être plus conséquent, des lignes diamétrales de réseau directes et une offre plus étoffée lors des heures de pointe (surtout raccordements au RER S14 en direction de la vallée de la Glatt) seraient des atouts supplémentaires. Ceci dit, l'offre de bus à Uster ne prête que peu le flan aux critiques. Uster aurait pu obtenir la note maximale si le bus local avait été plus concurrentiel pour les usagers-ères occasionnels (tarifs des places de stationnement trop bas).

Périmètre Zoug	Communes Baar, Cham, Steinhausen, Zug
Note finale — impression générale 4.65 – très bon	Fournisseur le plus important ZVB
	Association tarifaire Tarifverbund Zug

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	14.1 min.	4.83	
	Distance jusqu'au prochain arrêt	136 m	4.77	
	Vitesse de parcours	19.1 km/h	3.82	
Coûts	Billets simples	1)	3.92	Introduire un tarif pour les trajets courts ; Augmenter les tarifs de stationnement afin d'améliorer la compétitivité des transports publics
	Abonnements mensuels	0,41 CHF/km	3.93	
Qualité	Âge du parc de véhicules	5.5 ans	6.00	Mettre à niveau les capacités (autobus articulés au lieu des bus standard, densification des horaires) ; Place de Kolin : déplacer les arrêts des lignes 1, 2, et 13 en direction du croisement
	Taux de remplissage (places assises)	39.4%	4.04	
	Offre en informations	–	5.50	
	Qualité des pôles de transbordement	2)	5.00	
	Facilité d'utilisation	–	5.50	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 5,60) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 2,00).

2): Moyenne à partir des arrêts suivants: Baar, Gare (5.50); Cham, Gare (5.75); Zoug, Gare (5.75); Zoug, Place de Kolin (3.50).

Bilan

Aussi ravissant que la vieille ville

Qu'il s'agisse du bus ou du métro léger, l'offre à Zoug a de quoi convaincre, en particulier sur le plan qualitatif. Les gares de Baar, Cham et Zoug se distinguent par des pôles de transbordement modernes, dégagés et clairs avec de bonnes correspondances. Pourtant, la situation de départ autour de la gare de Zoug était tout simple, avec des arrêts sur la place de la gare et devant l'usine métallurgique. Grâce à une signalisation sans faille, ce problème a trouvé une solution exemplaire. En augmentant encore un peu les capacités aux heures de pointe, en créant des cheminements de transbordement plus courts à la place de Kolin ou des prix plus attrayants face à la concurrence de la voiture, Zoug se serait retrouvée dans les premières places. Les tarifs des places de stationnement se situent au bas de l'échelle en comparaison avec d'autres agglomérations de cette taille, mais il s'agit là d'un détail par rapport à une prestation d'un très bon niveau par ailleurs.

Périmètre Zurich	Commune Zurich
Note finale — impression générale 4.77 – très bon	Fournisseur le plus important VBZ
	Association tarifaire ZVV

Évaluation détaillée

Critère	Critère partiel	Valeurs mesurées	Note	Améliorations possibles
Temps de parcours porte-à-porte	Fréquence de passage	5.6 min.	5.53	<i>Accorder partout la priorité aux bus et trams</i>
	Distance jusqu'au prochain arrêt	139 m	4.73	
	Vitesse de parcours	16.9 km/h	3.37	
Coûts	Billets simples	1)	5.29	
	Abonnements mensuels	0,51 CHF/km	3.00	
Qualité	Âge du parc de véhicules	8.8 ans	5.08	<i>Gare centrale : améliorer la signalisation près de la Sihlpost ; Place Escher-Wyss : mieux indiquer les arrêts de bus depuis la Limmatstrasse, construire un nouveau kiosque ; Place Buchegg : couvrir entièrement d'un toit ; Gare d'Altstätten : mieux indiquer le chemin à suivre depuis Altstätten nord jusqu'à la Hohlstrasse</i>
	Taux de remplissage (places assises)	37.7%	4.19	
	Offre en informations	–	6.00	
	Qualité des pôles de transbordement	2)	4.50	
	Facilité d'utilisation	–	5.50	

1) Comparaison des coûts d'une course aller/retour (en demi-tarif, CHF 5,80) avec les coûts d'un trajet en voiture (0,75 CHF/km) plus taxes de stationnement pour deux heures (CHF 5,00).

2): Moyenne à partir des arrêts suivants: Hauptbahnhof (4.25); Central (4.50); Bellevue (4.50); Paradeplatz (5.00); Milchbuck (5.00); Bucheggplatz (4.50); Escher-Wyss-Platz (3.25); Bahnhof Oerlikon (5.00); Bahnhof Altstätten (4.50).

Bilan

Le plus grand et le meilleur réseau, mais de plus en plus lent

Zurich se distingue en Suisse : ses bus et trams sont ceux qui circulent le plus fréquemment. Tous les quartiers sont bien desservis et l'offre en informations est sans failles. Les coûts sont relativement modérés, si l'on tient compte des droits de stationnement élevés et des longues distances. Un bémol cependant : les pôles de transbordement. Ainsi, à la gare principale, la signalisation de l'arrêt Sihlpost (poste près du ruisseau Sihl) est insuffisante. Le réaménagement de la place Escher-Wyss laisse également à désirer : les arrêts des bus et des trams sont trop distants les uns des autres, la signalisation fait défaut et l'ancien kiosque a été démonté. Relevons aussi deux défis majeurs pour l'avenir : d'une part la suppression des goulets pour les capacités et d'autre part l'entrave des transports publics par les transports individuels motorisés (TIM). En effet, la vitesse commerciale a fortement décru ces dernières années.