Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 43 (1970)

Heft: 11

Artikel: Les autobus londoniens sur le chemin du désastre

Autor: Thompson, J.-M.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-126975

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 22.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Les maux des grandes cités

Les autobus londoniens sur le chemin du désastre

par J.-M. Thompson,
chargé de recherche dans les transports

1969 fut une année décisive pour les autobus londoniens. Elle pourrait bien être désastreuse pour les services dont tant de Londoniens dépendent. Le danger peut encore être écarté, mais seulement si le peuple se rend compte de ce qui est en jeu.

A travers le monde, les experts en matière de transports en viennent à reconnaître que des services d'autobus de tout premier ordre sont indispensables pour la solution des problèmes de circulation dans les grandes villes. Pour la plupart, les trajets en ville sont courts et ne peuvent pas s'effectuer par rail, ni à la surface ni en souterrain, et doivent donc être faits par route: en voiture, taxi ou autobus.

Le grand avantage de l'autobus dans la circulation urbaine est qu'il exige très peu de surface de chaussée et de parcage par personne transportée. Une personne voyageant en voiture dans Londres utilise, en moyenne, dix fois autant d'espace routier qu'une personne voyageant en autobus, et nous ne parlons pas du parcage.

Les temps d'attente

La qualité d'un service d'autobus dépend de la vitesse, commodité des banquettes, espacement des arrêts et la dotation de ceux-ci d'abris bien conçus, propreté des véhicules, courtoisie du personnel, etc. La chose la plus importante est probablement le temps d'attente à l'arrêt. Si les autobus doivent arriver après une attente de seulement quelques minutes, il faut non seulement une haute fréquence, mais aussi la régularité dans la durée des intervalles, sans formation de colonnes. La haute fréquence présuppose une clientèle nombreuse (faute de quoi le service serait coûteux). Pour éviter la formation de colonnes d'autobus, il faut éliminer les encombrements et les embouteillages et cela appelle l'utilisation non de voitures, mais d'autobus par un grand nombre de voyageurs.

Ce nombre, étalé aussi uniformément que possible sur toute la journée, ne peut souvent être atteint – si le coût par unité doit être tenu bas – qu'à la condition que le prix soit modique. Les augmentations de tarifs entraînent invariablement des pertes de clientèle. Depuis 1949, les tarifs ont plus que triplé et la prestation en voyageurs-kilomètres a diminué de plus de moitié. La majorité des clients perdus par les autobus, à l'exception de ceux qui se déplacent le dimanche ou durant la soirée, n'ont pas adopté la voiture: ils voyagent maintenant par métro ou vont à pied ou renoncent au déplacement.

Depuis une vingtaine d'années, les autobus sont pris dans un processus de dégradation causé par l'encombrement des rues et l'obligation d'équilibrer leur bilan d'exploitation. Ces dernières années, l'obligation a été modifiée quelque peu par un modeste subside de l'Etat.

En dépit de la conduite et desserte par un seul homme, et autres efforts pour réduire les frais, ce processus continuera presque certainement, à moins que les autobus soient libérés dans une appréciable mesure de l'encombrement ou de l'obligation de joindre les deux bouts.

Deux nouveaux coups sont sur le point de leur être portés.

La transformation de l'entreprise des transports londoniens en une régie municipale s'effectue à la condition arrêtée par le Conseil du Grand-Londres que l'entreprise soit financièrement viable, condition non remplie par le modeste subside actuel servi par le Ministère des transports. Les tarifs ont été augmentés d'environ 8% en automne 1968, et de 12% à partir de septembre 1969. Ces deux augmentations peuvent entraîner une nouvelle perte de 10% de la clientèle (et donc une augmentation du revenu de 13% seulement). Il est difficile de prévoir combien de trafic automobile nouveau sera engendré et de combien les services d'autobus seront réduits, mais les jeux sont maintenant faits pour une dégradation supplémentaire de plus, dans peut-être un an.

Le second coup encore dissimulé est contenu dans le plan de développement du Grand-Londres, lequel projette la politique à long terme du Conseil municipal en matière de transport. L'intention semble être d'investir chaque disponibilité financière dans des autoroutes avec la perspective de stimuler une grosse augmentation du trafic automobile, notamment sur les routes interbanlieue desservies par autobus plutôt que par rail. Selon des supputations, la construction des autoroutes projetées entraînerait une réduction de 20% de la demande pour tous les transports en commun par rapport à 1962, en présumant qu'il n'y aurait pas d'augmentations de tarifs (par rapport aux autres prix).

Une large part de cette réduction se produirait en dehors des heures de pointe, c'est-à-dire aux moments où les transports en commun sont le moins en mesure de résorber des pertes de revenu. Une façon de prévenir ce déclin est de dépenser largement pour améliorer la qualité. Mais est-il possible de se procurer au moins 1,1 milliard de livres sterling pour les autoroutes et, en sus,

disons, 500 millions pour les transports en commun (y compris les chemins de fer et le métro)?

Les autobus ne pourront naturellement pas emprunter l'autoroute puisqu'ils doivent faire de fréquents arrêts, mais le Conseil municipal espère que les routes empruntées par les autobus seront moins encombrées, nombre de véhicules abandonnant ces routes pour circuler sur l'autoroute. Mais selon ses propres prédictions, la circulation sur les routes principales existantes augmentera, après la construction des autoroutes, de 25% par rapport à 1962.

Il semble donc que les autobus londoniens passent aux mains d'une autorité dont la politique à court et à long terme est susceptible d'entraîner l'effondrement d'un élément important de l'appareil des transports. Cela peut paraître incroyable, mais nombre de villes américaines ont appliqué la même politique et ont subi le même sort.

Où est la solution? En premier lieu, il faut se rendre à l'évidence que la rentabilité commerciale des autobus est un leurre économique et une injustice sociale dans une ville où il est permis aux automobilistes de faire usage de la précieuse surface de chaussée à titre quasi gratuit, la taxe sur l'essence ne couvrant qu'une fraction modique de la valeur d'usage de la route. Si la route était exploitée commercialement, il serait raisonnable d'exploiter les autobus commercialement. Si les autoroutes étaient exploitées commercialement, il n'y aurait pas le projet du réseau londonien parce qu'il ne serait pas viable commercialement.

En second lieu, puisque en pratique la qualité d'un service de transports en commun est liée à sa fréquence, donc à sa capacité, le choix unique pour une ville moderne est entre de grands établissements fournissant des services de haute qualité, et des petites entreprises rendant des services de qualité inférieure. Les services des uns et des autres doivent être bon marché (à moins d'introduire un système de recouvrement du prix de la route): les grands établissements parce qu'ils doivent recruter leur clientèle dans toutes les couches de la société, les petits parce qu'ils servent la minorité pauvre de la population qui dépend d'eux. Les uns et les autres auront probablement besoin d'une subvention.

Il pourra s'avérer nécessaire de distinguer entre la banlieue distante où un niveau élevé de motorisation est faisable, et la proche banlieue où il ne l'est pas. A la périphérie lointaine, on pourra peut-être se contenter d'un service minimal; dans les régions en deçà d'une certaine limite, les services pourraient être de haute qualité. Mais si Londres doit avoir à l'intérieur des services de premier ordre, il est nécessaire, en première urgence, de reconsidérer:

a) la politique actuelle selon laquelle la régie londonienne doit équilibrer son bilan;

b) les plans pour un réseau d'autoroutes à l'intérieur de Londres qui sera insuffisant pour accepter toute la circulation automobile sans aucune restriction, mais pourra bien être suffisant pour ruiner les services d'autobus.

Sur la subvention

Qui devrait payer la subvention? Logiquement, la subvention supplée partiellement un système de recouvrement des frais de route et l'on peut donc soutenir que l'automobiliste devrait payer; il trouverait que cela lui coûte moins cher que le recouvrement. Mais puisque les taxes sur les véhicules et l'essence sont encaissées par le gouvernement, qu'il continue de subventionner le transport londonien.

L'expérience américaine donne à penser qu'une modeste subvention immédiate peut faire l'économie d'une grosse opération de «sauvetage» plus tard. Mais, d'une façon ou d'une autre, la subvention devrait dépendre des conditions de service, elle ne devrait pas être indéfinie.

Les administrateurs de la régie londonienne ne désirent manifestement pas la subvention, et, en augmentant régulièrement les tarifs, ils pourront s'en passer, mais seulement au prix d'un avilissement continu du service au détriment des usagers et au prix de l'aggravation de l'encombrement des rues au détriment de tout le monde. L'intérêt de tous les usagers des rues de Londres rend la subvention nécessaire. «Journée du Bâtiment.»