

La balle est dans le camp des politiciens

Quelques réflexions sur l'organisation des autobus de la Ville de Luxembourg

Le 12 mai 1987 a eu lieu la conférence de presse au cours de laquelle le professeur BRANDLI de l'ETH de Zürich a présenté les résultats de l'étude qu'il a menée pendant près de 3 ans sur la réorganisation du service des autobus de la Ville de Luxembourg (AVL).

Objectifs et méthode d'approche du rapport Brändli

La décision de commander une telle étude a été prise en 1983 par le conseil échevinal à cause de l'évolution inquiétante du taux de couverture des dépenses du service des autobus, c'est-à-dire que celles-ci et par là-même le déficit ne cessaient de croître; à l'époque le taux de couverture était de 28% et le déficit de 1 million flux par jour (supporté par la Ville de Luxembourg)!

Il fallait donc attendre une détérioration grave de la situation financière des AVL pour que les responsables politiques municipaux réagissent et ceci surtout dans le but d'un redressement économique. La mission initiale confiée au professeur Brändli était ainsi limitée à une amélioration du taux de couverture. Relevons au passage qu'à l'heure actuelle la Ville de Luxembourg ne commence qu'à introduire les premiers éléments de comptabilité analytique, instrument indispensable à tout calcul de productivité et de rentabilité.

Les principaux résultats



Mais grâce à la conception de travail (instauration d'un groupe de travail avec tous les concernés) du professeur Brändli, on a étendu le projet à une analyse globale du fonctionnement actuel des AVL avec comme objectif une restructuration complète des services offerts dans un souci et d'efficacité économique et de service public de transport en commun.

Parlant de service public, le professeur Brändli indique dès le départ que l'enjeu est politique, c'est-à-dire qu'il faut opérer des choix politiques claires et univoques en matière de circulation et de transports en commun (TC) et qu'il existe des incompatibilités dans ces domaines (p. ex. une augmentation permanente des flux de voitures privées rend impossible une offre de service correcte des TC.)

Brändli distingue alors 3 domaines de prestation sur un marché "lié" où on ne peut pas vendre les produits à leur prix coûtant:

- assurer un minimum de mobilité pour tous par les moyens de TC;
- décharger le trafic individuel aux heures de pointe et sur les itinéraires les plus fréquentés;
- substitution partielle du trafic individuel par les TC aux heures et sur les itinéraires les plus chargés.

En fonction de ces considérations on peut dresser un inventaire des prestations à fournir qui doit servir à l'établissement des tracés des lignes d'autobus et des horaires.

Nous voyons ainsi que cette approche part des besoins de la population, exige ensuite des arbitrages politiques en termes de service public et ne considère qu'en second lieu les exigences techniques. Une telle conception peut paraître relever du bon sens; mais jusqu'à présent trop souvent les tentatives d'amélioration se sont heurtées aux "contraintes" techniques, car on n'a fait que du rapiéçage au lieu de développer un concept global nouveau.

Partant de la densité de population très inégale sur le territoire de la Ville de Luxembourg, on a tracé des itinéraires nouveaux dont les caractéristiques essentielles sont:

- tracés en ligne droite sans boucle;
- arrêts espacés;
- quelques points de correspondance bien desservis (e.a. Centre Hamilius et Gare).

Il y aura donc une circulation continue des bus sur chaque ligne de terminus à terminus à des heures et avec une fréquence régulières et elles passeront toutes par le Centre Hamilius et à la Gare. Les horaires seront renouvelés et systématisés, afin de les rendre simples et transparents l'utilisateur.

Cette réorganisation part du postulat qu'il faut développer une offre primitive et simple pour l'utilisateur.

La tarification sera simplifiée et le support de base sera un abonnement (genre "Umweltabo") dépersonnalisé et transmissible d'un format 'carte de crédit'. Un abaissement des tarifs actuels n'est pas envisagé pour deux raisons essentielles: d'abord parce que la situation financière ne le permet pas et que par rapport à l'étranger les prix pratiqués sont d'un niveau assez bas; ensuite et surtout parce qu'on postule que la faible utilisation des TC ne résulte pas d'un niveau tarifaire trop élevé, mais plutôt d'une offre de service inadaptée et peu transparente.

Conséquences et options politiques

La mise en pratique complète des propositions Brändli s'avérerait être une amélioration substantielle des services offerts aux utilisateurs des TC. Toutefois cette réalisation ne pourra se faire qu'avec des décisions radicales en matière de circulation. Donner la priorité aux TC en ville équivaut à rendre la vie dure sinon impossible aux utilisateurs des voitures particulières. Priorité au feu rouge et couloirs spéciaux pour autobus signifient freiner les autres véhicules. Un tel programme de mesures est long à mettre en route, d'autant plus que plusieurs services techniques (AVL, voirie, circulation) sont concernés et ceux-ci ne fonctionnent pas selon la même logique et mentalité.

Le professeur Brändli a constaté qu'il y a lieu de réorganiser les plans de travail des chauffeurs d'autobus vu que 20% du temps de travail officiel est réservé aux usages "sociaux" tels les pauses-café et autres arrêts de travail extra-légaux (ce qui signifie en pratique que lorsqu'un chauffeur est en arrêt, l'autobus qu'il conduit est immobilisé aussi). Les calculs de productivité indiquent qu'au lieu des 80 autobus en service de nos jours (moyenne quotidienne de 100 km), la réorganisation permettrait d'assurer un meilleur service aux usagers avec seulement 40 à 50 autobus (moyenne quotidienne de 190 km).

L'initiative de la Ville de Luxembourg est louable mais l'organisation efficace des TC ne peut se faire au seul niveau local. La mise en place d'une nouvelle structure des AVL ne pourra être efficace que si elle a lieu en concertation avec le Ministère des Transports, les CFL et le Ministère de l'Education (horaire scolaire).

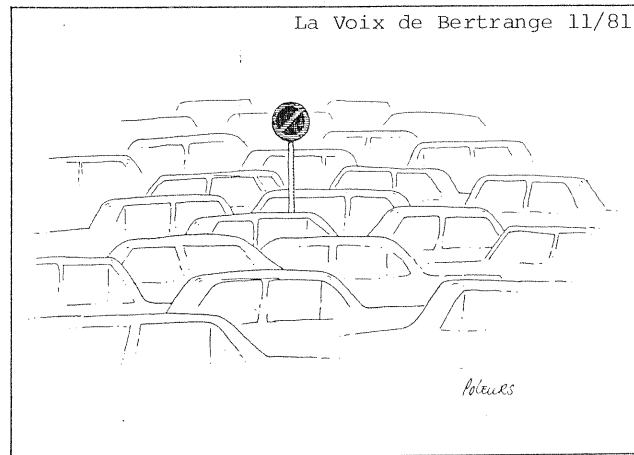
Nous voyons que la mise en pratique du rapport Brändli risque d'être longue après avoir esquissé ci-dessus quelques uns des obstacles à franchir.

Le citoyen-automobiliste aura du mal à laisser sa voiture-chérie au garage et à accepter de voyager en TC, surtout que dans un premier temps les inconvénients occasionnés risquent d'être plus importants que les avantages perçus.

Les chauffeurs d'autobus sont dès à présent très inquiets et sont sur leur garde pour défendre leurs fameux "acquis sociaux".

Enfin au niveau des instances politiques nationales et locales, il faudra apprendre à concevoir et à gérer ensemble en partageant équitablement compétences et financement.

Les élections municipales auront lieu en octobre 1987: le rapport Brändli passe maintenant dans une commission spéciale de conseillers municipaux dont très peu sont experts en la matière. A part l'introduction du fameux "Umweltabo", il ne faudra guère s'attendre à une amélioration notable des services offerts, car heurter de front automobi-



listes et syndicalistes en période électorale serait peut-être une preuve de courage politique, mais risque surtout d'être politiquement suicidaire.

macha