

## CONFÉRENCE DE PRESSE FNAUT 02/02/24

# La FNAUT alerte sur la baisse tendancielle et régulière dans le temps de la vitesse des bus dans les grandes villes de France

*Présentation de l'expertise par Benoît Oillo & Jean-Marie Beauvais*

Dans l'étude présentée lors de la conférence de presse du 2 février à 9h30, la FNAUT a analysé la vitesse moyenne des autobus qui n'a de cesse de décroître dans les grandes villes de France et notamment à Paris.

Ces vingt dernières années, cette vitesse n'a cessé de baisser tant à Paris qu'en proche banlieue. **À Paris et en banlieue, l'évolution a été la suivante** (source : RATP) :

	2000	2008	2013	2016	2017	2018	2019
Paris	13,3	12,3	12,5	11,3	11	11	10,6
Banlieue	18,3	16,6	16,5	15,6	15,3	15,2	14,9



*Busway à Nantes (2023) - M. Debrincat*

La FNAUT alerte sur la baisse tendancielle de la vitesse des bus, assez générale en France et assez régulière dans le temps.

La vitesse est un élément essentiel de la qualité de service ; elle est associée à la ponctualité, à la fluidité de l'offre et un critère déterminant du report modal.

C'est un sujet peu étudié qui s'illustre par le peu de données disponibles :

- l'UTP recense les vitesses d'exploitation mais toutes les villes ne répondent pas. Les chiffres publiés en 2023 sont ceux de 2021 après deux ans de Covid (cf. annexe page 2)
- les données sur la voirie sont faibles et disparates : kilomètres de couloir de bus, avec ou sans vélo, priorités aux feux et couloirs d'accès, données sur le partage de la voirie voiture, transports publics, vélo, piétons rapportés au nombre de déplacements
- Peu d'entrain des autorités organisatrices (AO) et réseaux à partager ces données (pas d'info sur l'IDF)

La FNAUT a voulu commencer à objectiver ce débat par l'étude approfondie réalisée à Nantes. Merci à l'AO et au réseau. Cet exemple est un cas particulier mais il a valeur d'exemple dans une ville modèle en matière de transports publics et de priorités à celui-ci, comme en témoignent tous les prix reçus année après année par cette ville.

***NB : Il convient de distinguer la vitesse commerciale qui intéresse l'utilisateur et la vitesse d'exploitation prise en compte par les opérateurs.***

## **Annexe : vitesses d'exploitation autobus 2021 (source : UTP)**

22 réseaux :

### **Zone de plus de 250 000 habitants**

- **15 réseaux en baisse** dont : Angers, Grenoble, Le Havre, Nice, Rouen, Toulon
- **7 réseaux stables ou en hausse** dont : Valence, Valenciennes, Lens, Saint-Étienne

### **Zone 100 à 250 000 habitants**

- Réseaux en baisse : Bayonne, Brest (16 km/h)
- Réseaux en hausse : Amiens, Besançon (14 km/h)

\*\*

### **Les plus lents :**

		<b>2013</b>	<b>2021</b>
Les plus lents	Strasbourg	14,5 km/h	12,8 km/h
	Montpellier	13,2 km/h	13,1 km/h
	Nancy	13,8 km/h	10,6 km/h
	Marseille	12,1 km/h	12 km/h
Les champions	Rennes	18,4 km/h	19,1 km/h
	Nantes	18,1 km/h	17,8 km/h

Les vitesses récemment constatées en heures de pointe, c'est-à-dire quand le trafic est élevé, sont inférieures de 1,5 km/h donc 9,5 km/h pour Paris.

Les vitesses constatées pendant le confinement, soit 15 km/h, permettent d'apprécier l'impact de la densité du trafic (voitures particulières, camionnettes...) sur les conditions de circulation des bus.

Il convient de souligner que cette aggravation de la situation est paradoxale compte tenu de la baisse du trafic automobile constaté : réduction de moitié à Paris depuis la fin des années 1990 (65% des parisiens n'ont pas de voiture). Sur le territoire de la métropole, la baisse a été de 25% entre 2001 et 2018.

\*\*

### **Scénario 2009 (source SATIS) :**

Ligne 12 km/h : 56 allers-retours par jour

Vitesse commerciale : 15 km/h

- Si gain de 3 km/h**
- ➔ Moins 8 minutes sur la ligne
  - ➔ Moins 2 agents à temps plein : 100 000 €
  - ➔ Gain en exploitation (carburant, maintenance) : 19 000 €
  - ➔ Recettes supplémentaires (10% de voyageurs) 67 000 €

**TOTAL : 186 000 €**

### **Scénario Parisien :**

Sur la base d'un objectif de 15 km/h pour Paris (FNAUT IDF préconise 15 km/h, ce qui correspond aux vitesses constatées pendant la période du confinement) et 20 km/h pour la banlieue, on peut en déduire un coût de congestion de l'ordre de 25-30%.

Dans ces conditions, le coût de congestion annuel (hors temps perdu par les clients de bus) peut être estimé sommairement à 300 M€.

**TOTAL : 300 000 000 €**