

# Le transport public régional dans la zone métropolitaine de Bucarest

O. Udriste

*Ancien Directeur Général de METROREX, Bucarest, Roumanie*

C. Ballo

*Ancien Directeur de RATB, Bucarest, Roumanie*

**RÉSUMÉ:** L'évolution des grandes communautés humaines dans les pays développés n'était pas possible sans la contribution d'un nouveau concept apparu dans les dernières décades: le transport public régional. Celui est rapidement devenu non seulement le meilleur moyen pour satisfaire les besoins de mobilité autour des grandes villes, mais aussi un vecteur de développement pour les régions traversées. Il est certain que l'application de ce concept à Bucarest est devenue obligatoire, comme une condition pour augmenter la qualité du transport public et de la vie en général. Les spécificités locales, comme le déficit d'infrastructure et la manque d'une autorité organisatrice, apportent des difficultés supplémentaires, mais la tâche devrait être accomplie comme une mission stratégique et prioritaire.

**ABSTRACT:** The evolution of great human communities in developed countries would be not possible without the contribution of a new draft appeared in the last decades: the regional public transport. This quickly became not only the best way to cover the mobility need around the great cities, but also a development vector for the attended region. It is for sure that the appliance of this draft at Bucharest is now compulsory, as a condition to get a better public transport service and a better life generally. Local specificities, like the infrastructure deficit and the lack of a dedicated authority, generate additional difficulties, but the task should be carried out as a strategical and prioritary one.

## 1 ARGUMENTS GENERAUX

Les villes ne sont plus, depuis long temps, des forteresses isolées et défendues par des murs. Une "osmose" permanente à travers les limites administratives, sans laquelle la vie sociale et économique de la ville serait impossible, produit des vagues importants de déplacements quotidiens. Une population de plus en plus importante s'évade des grandes agglomérations pour rejoindre un environnement plus naturel dehors, mais les places de travail et les écoles supérieures sont concentrées dans les grandes villes ou dans les zones d'industrie/services qui les entourent. Une partie importante des anciens habitants viennent eux aussi plus ou moins régulièrement dans le centre de la région, pour des raisons de travail, administratives ou commerciales. Le trafic de voyageurs généré par les aéroports et même celui vers les zones d'agrément s'ajoute pour donner les vraies dimensions du phénomène.

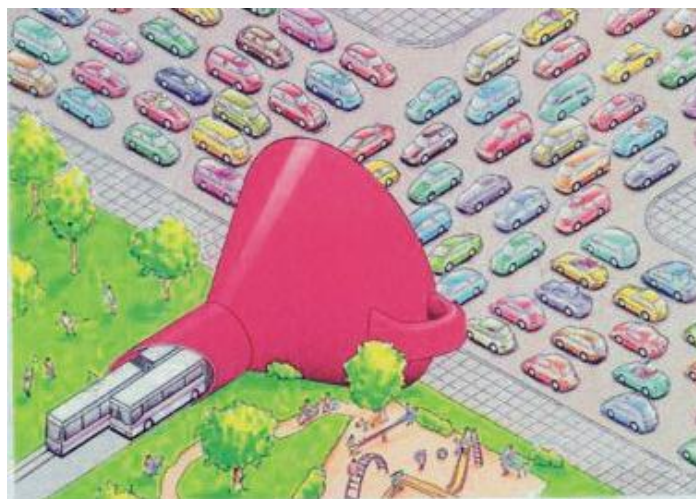


Figure 1, source VDV

Cette grande demande de transport ne peut pas être satisfaite d'une manière rationnelle avec les voitures privées et l'implication du transport public c'est la seule chance pour sauver les ressources de la société et pour assurer un développement durable.

## 2 SITUATION DE BUCAREST

### 2.1 Histoire et présent

La ville de Bucarest concentre environ 10% de la population du pays. A son tour, la région métropolitaine de Bucarest est très polarisée: elle fait 2,4 millions d'habitants, dont lesquels 2 millions appartiennent à la ville et le reste est partagé parmi deux petites villes et des nombreuses communes et villages. Le taux des habitants hors de la grande ville est faible, mais les chiffres absolus indiquent au moins 400.000, ce qui représente non seulement une responsabilité sociale, mais un bon marché aussi.

Cette concentration excessive des activités et des habitants, aussi qu'une infrastructure de transport faible, n'ont pas imposé jusqu'à ce moment là le concept de transport public régional. Le résultat c'est que les liaisons de transport entre le centre de la région et ces composants sont profondément insatisfaisants. En même temps, les liaisons entre les composants sont pratiquement inexistantes comme transport public, à l'exception de ceux qui sont situées au long des faibles lignes périurbaines de bus.

La conclusion ne peut pas être évitée: il n'y a pas dans la zone métropolitaine de Bucarest un vrai système de transport public régional, utile et attractif, intégré avec celui de la ville et capable de résoudre les besoins de mobilité en évitant les problèmes de plus en plus graves de congestion et de l'utilisation irrationnelle des ressources.

L'histoire de ces préoccupations n'est pas très récente à Bucarest! Une étude "avant la lettre" proposait, dans les années '30 du siècle passé, un passage sous la ville par le chemin de fer, un essai de réorganiser le réseau, de former des meilleures liaisons entre les grandes lignes. Malheureusement, non seulement que le projet a été abandonné, mais une structure assez développée a perdu après la deuxième guerre mondiale quelques gares et lignes dans la ville.

On a, à Bucarest et dans sa zone métropolitaine, 4 catégories d'opérateurs pour le transport public:

- La Régie Autonome de Transport Bucarest (RATB), appartenant au Conseil Général de la ville, avec 342 Km lignes de tramway, 152 Km lignes de trolleybus et 1478 Km lignes de bus. C'est le seul opérateur qui assure d'une manière systématique, même à un niveau

insatisfaisant, le transport régional avec ses 63 lignes de bus à 680 Km au total hors de la ville (Figure 2, source RATB);

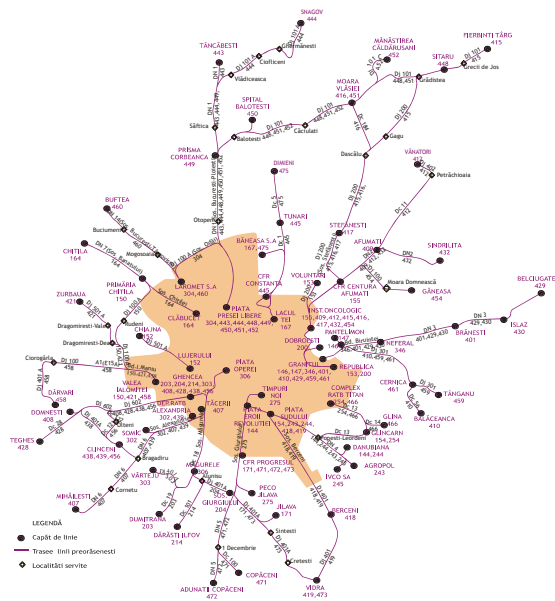


Figure 2

- METROREX, l'opérateur du métro, société commerciale appartenant au Ministère des Transports, avec 3 lignes, 63 Km et 43 stations seulement dans la ville (Figure 3, source METROREX). Le réseau a été conçu avant 1989, dans des conditions politiques, sociales et économiques bien différentes. A l'époque, l'idée était d'assurer un accès rapide vers les zones industrielles et moins un bon service dans les zones centrales ou très peuplées. La distance moyenne de 1,5 Km entre stations est restée une preuve de cette philosophie. Aujourd'hui, les anciennes zones industrielles ont beaucoup diminué d'activité et d'importance. En même temps, les nouvelles zones de service ont généralement un placement différent, ce qui a des conséquences dramatiques pour le nombre des voyageurs. Mais ce qui est maintenant un défaut de configuration pourrait se transformer dans un avantage et le métro dans un opérateur de transport public régional.

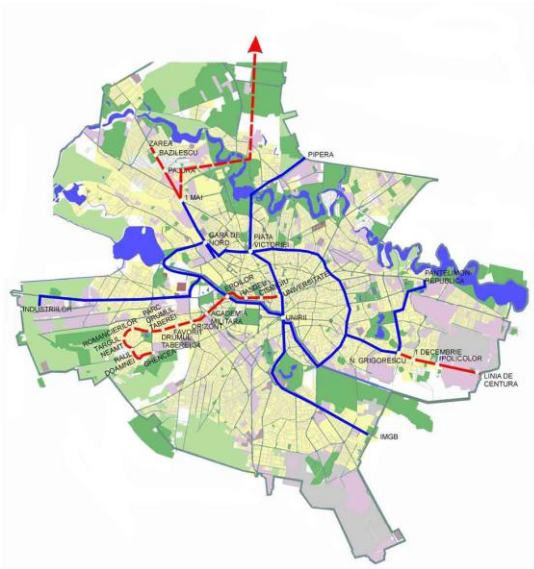


Figure 3

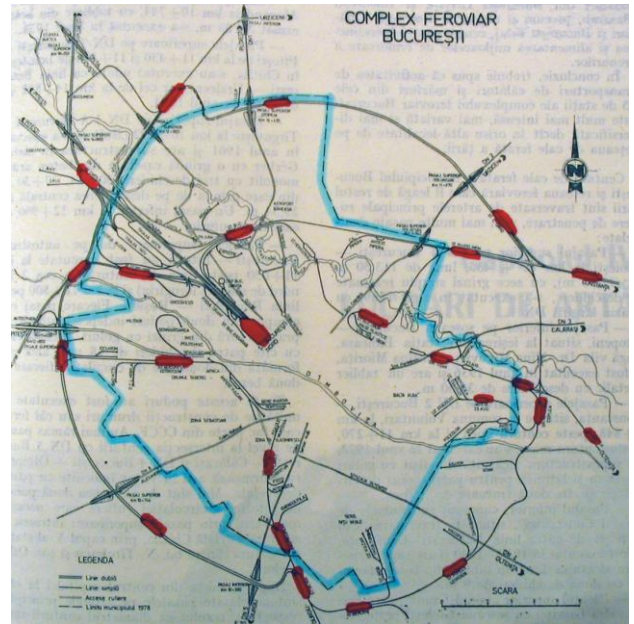


Figure 4

➤ Les Chemins de Fer Nationaux, appartenant aussi au Ministère des Transports, qui disposent de 5 stations voyageurs, dont 4 terminus et situées (à l'exception de la station centrale, Gare de Nord), dans les zones périphériques de la ville. Les Chemins de Fer ont gardé aussi quelques tronçons de ligne, réminiscences de l'anneau urbain supprimé dans les années '60. Les chemins de fer apportent aussi leur contribution au transport régional par 32 stations situées dans un rayon d'environ 30 Km au long des 7 grandes lignes qui quittent Bucarest et dans l'anneau extérieur (Figure 4, source Société Nationale des Chemins de Fer Roumaines), mais sans avoir encore une vraie philosophie appropriée à ce concept: horaires, fréquence, tarification. Si la couverture de la surface (la capillarité du réseau) est plus ou moins typique pour un réseau ferré, les autres paramètres restent insatisfaisants. Pour prendre seulement la fréquence, il faut noter qu'un train à 2-3 heures c'est l'habitude même dans les heures de point;

➤ Quelques petits opérateurs qui utilisent des mini buses pour quelques lignes dans la ville et dans quelques directions plus attractives du point de vue commercial.

Touts les opérateurs de transport public qui ont traversé cette période de transition ont perdu une partie importante de leurs voyageurs – entre 30 et 50% au moyen (sources RATB et METROREX). Pour les Chemins de Fer, la chute est dramatique: 2,6 fois pour les voyageurs, 3,5 fois pour les voyageurs x Km (Figure 5, source CFR Calatori-SA). Les chiffres totalisent l'ensemble du réseau national, mais la tendance pour la Région Bucarest n'est pas différente.

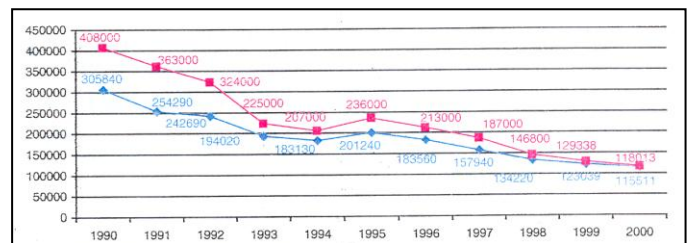


Figure 5

Il y a plusieurs explications valables pour cette situation, en Roumanie comme dans les autres pays ex-socialistes, mais la croissance du nombre des voitures privées (du simple à double pour Bucarest dans les dernières 14 années) et de leur degré d'utilisation est la plus importante. C'est un résultat naturel des changements dans le niveau et dans la



Dans un réseau ferroviaire combiné chemin de fer-métro (Figure 7, source INCERTRANS Bucarest), chaque composant pourra apporter sa contribution spécifique: les chemins de fer au long des 7 directions principales et sur l'anneau extérieur, le dernier capable de réunir sur environ 60 Km et d'une manière très efficace les quartiers "satellites" et les nouvelles "portes" de la ville; le métro prolongé à la surface, avec un accès direct des autres directions importantes dans le centre ville.

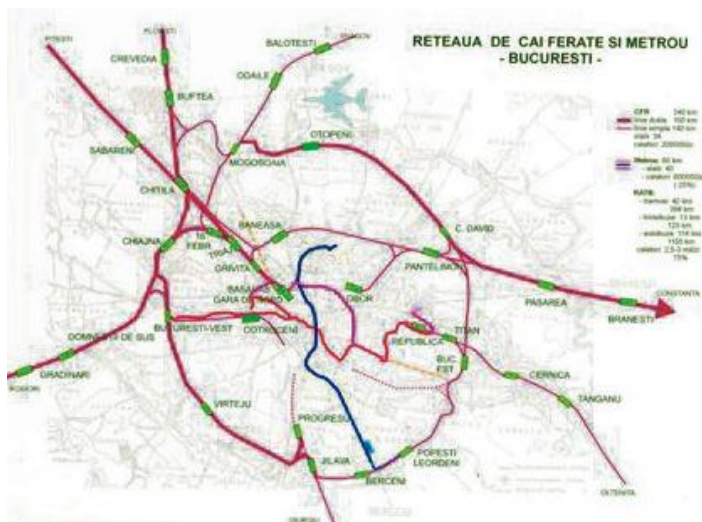


Figure 7

Un bon service sera capable de répondre à la demande de transport au long de ces axes, les plus importantes.

Quant à la demande de transport entre les axes, sans aller nécessairement au centre de la région, elle pourra être satisfaite par des liaisons ayant une capacité beaucoup inférieure, mais qui n'exigent pas une infrastructure dédiée et qui peuvent être gérées par des opérateurs privés: lignes de bus.

### 3.3 L'infrastructure

Les grands axes mentionnés si dessus sont à être réalisés en système ferroviaire, le seul capable de réunir la capacité de transport demandée, la sécurité et le contrôle du trafic, les plus bas coûts globales d'énergie et l'impact minimal sur l'environnement. Il y a, à notre avis, deux directions de développement:

- l'extension à la surface (sauf les zones des deux aéroports), qui pourra transformer le mode actuel métro dans un mode combiné métro – réseau rapide régional et

- la réhabilitation du réseau ferré (le commencement des grandes lignes, l'anneau extérieur et même les lignes qui on survit dans la ville), au but d'adapter l'infrastructure au trafic voyageurs en régime de transport public.

En même temps, voir les bons résultats des solutions tram-train ou métro-train (Amsterdam, Saarbrücken, Karlsruhe, etc.), on peut penser aux connexions entre les deux types de réseaux. Cela impose des conditions techniques (matériel roulant bi-mode) et administratives (conventions entre opérateurs) supplémentaires, mais les avantages sont évidents.

### 3.4 Le cadre institutionnel et législatif

Il est évident que les bons résultats ne sont pas possibles sans un cadre institutionnel et législatif approprié. Ce cadre devrait assurer un partage nécessaire des investissements entre l'Etat, les autorités locales et les contributions privées, mais aussi la coordination de ces investissements et de l'exploitation des réseaux.

C'est ne pas le cas de re-inventer la roue ou de risquer l'application des formules pas testées; la seule solution qui a donné des bons résultats c'est l'autorité régionale de transport public. Cela ne signifie pas la centralisations des opérateurs dans une seule entité, mais une structure syndicalisée capable d'assurer la cohérence d'une activité ou les lois économiques de l'efficacité et de la concurrence s'appliquent avec les corrections imposées par le fort caractère social de ce service public (au moins d'après la philosophie dominante en Europe). Sans cette coordination, la situation du transport public urbain et régional à Bucarest reste pas seulement insatisfaisante, mais aussi sans une vraie chance de progrès. Chaque opérateur regarde surtout vers son autorité organisatrice que sur le marché, chacun insiste sur sa liste des investissements en ignorant souvent un paramètre de base - la demande de transport et les moyens les plus appropriés de la satisfaire, les autorités locales sont ignorées par les opérateurs qui dépendent de l'administration centrale, les facilités intermodales et tarifaires pour les voyageurs sont considérées des détails sans importance.

Une autorité régionale de transport public devrait réunir des opérateurs indépendants, pour se constituer dans une interface entre les autorités organisatrices et

les autorisés locales, considérées les représentants des utilisateurs. Les contrats de services entre cette structure et les autorités locales, une notion encore ignorée ici comme base légale des subventions, devraient s'ajouter à la coordination des investissements et des politiques d'exploitation.

#### 4 CONCLUSIONS

La création et le bon fonctionnement d'un system de transport public dans la zone métropolitaine de Bucarest, intégré avec celui de la ville, c'est une condition pour le développement durable de la région. C'est pourquoi nous la considérons un défi de responsabilité pour les professionnels en domaine et pour les autorités.

Bucarest doit profiter dans cette action de son transport public urbain encore bien articulé et de grande tradition, aussi que du réseau ferré existant, prêt à être amélioré. Le service dans la ville doit encore augmenter sa qualité, mais le réseau actuel pourrait être un bon point de commencement. D'autre parte, pour les chemins de fer il ne s'agit pas de grands travaux d'infrastructure, mais surtout de l'adoption des principes du transport public pour le trafic régional des personnes: accessibilité et fréquence, combinés avec ses fortes principes ferroviaires: régularité et sécurité.

Le traitement professionnel de ce problème impose la détermination de priorités, leur justification et leurs dimensions financières dans un Master Plan pour Bucarest et sa zone métropolitaine, une continuation de celui réalisée en 2000 par JICA seulement pour la ville et ses aéroports. La préparation d'un tel projet exige aussi beaucoup des actions préliminaires; la réservation des terrains publics encore disponibles est seulement une d'entre eux, mais pas la moins importante.

Les dimensions et les implications de ce projet imposent une décision stratégique des autorités centrales, les seules capables de réunir toutes les ressources techniques, financières et institutionnelles nécessaires. La loi de la Capitale, une initiative en préparation du Gouvernement roumain, pourrait faire le commencement.