

AVANT PROPOS

En 1956, l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord créa plusieurs comités spécialisés ayant pour mission d'examiner la coopération non-militaire entre les Etats membres. Une autre étape fut atteinte en 1969 quand fut établi le Comité sur les défis de la société moderne (CDSM) dont l'objet était

«d'examiner comment améliorer, d'une façon entièrement pratique, l'échange des opinions et de l'expérience au sein des pays alliés en vue de réaliser un environnement plus favorable pour leurs communautés et d'étudier des problèmes particuliers ayant trait à l'environnement humain dans l'intention de stimuler l'action des Administrations membres.»

Depuis la naissance du CDSM quelques 16 projets, dont plusieurs comprennent des sous-projets, ont été autorisés dans des domaines tels que secours en cas de désastre, sécurité routière, aménagement ayant trait à l'environnement et aux régions, soins perfectionnés de la santé, traitement des eaux usées et conservation d'énergie.

L'un des plus récents projets ajoutés est celui des Transports Urbains, sous la conduite des U.S.A., se divisant en 5 sous-projets:

1. Transports des marchandises en zone urbaine
2. Systèmes de priorité aux Autobus
3. Evaluation des systèmes de collection
4. Prévisions des déplacements urbains
5. Techniques des transports sur courte distance

Le présent rapport traite le sous-projet «Systèmes de Priorité aux Autobus» — sujet tout particulièrement choisi en raison du besoin toujours croissant de faire de l'autobus un mode de transport plus attrayant et plus concurrentiel que celui offert par la voiture particulière.

L'accroissement de l'usage des voitures dans les zones urbaines a été l'élément principal ayant causé la perte importante de la clientèle des autobus au cours des 30 dernières années, ainsi que la diminution de l'efficacité d'exploitation des autobus, tout particulièrement imputable aux encombrements survenant aux heures de pointe. Une étude approfondie des mesures relatives à la priorité des autobus est donc justifiable en raison du fait que non seulement de telles mesures ont pour objet d'assurer le bon service des autobus en dépit des encombrements de la circulation, mais servent également à améliorer le rendement de ceux-ci par rapport à la voiture particulière, aidant ainsi à rétablir un équilibre d'usage bus/voiture. La priorité aux autobus est également compatible avec les politiques récemment formulées concernant le besoin urgent d'améliorer l'environnement, d'éviter toutes solutions onéreuses aux problèmes relatifs au trafic et aux transports et, finalement, de préserver l'énergie. Or, l'étude de mesures ayant pour objet d'assurer la priorité aux autobus ainsi qu'aux véhicules à plusieurs passagers, tels les taxis et mini-bus, est donc très opportune.

Quatre pays acceptèrent de prendre part à cette étude «systèmes de priorité aux autobus»: le Royaume-Uni (chargé du sous-projet), la France, le Canada et les U.S.A. Les membres appartenaient à des organismes de recherche ainsi qu'à des Administrations centrale et locale, leurs noms et affiliations figurant à l'Annexe IV.

Les travaux du Groupe avaient comme objets:

- (a) d'examiner les méthodes de priorité aux bus, et d'établir un rapport conforme à la pratique de l'art décrivant les divers types de projets valables, les modes d'évaluation, les résultats obtenus et tous les autres problèmes ayant trait à la mise en exécution, la mise en vigueur et les accidents;

- (b) d'indiquer les principes directeurs relatifs aux types de priorité se prêtant le mieux à diverses situations;
- (c) d'identifier les lacunes existant dans les connaissances disponibles et d'encourager les autorités à fournir, dans les cas appropriés, une évaluation convenable des projets de priorité aux autobus, tout particulièrement pour ceux comprenant des caractéristiques nouvelles;
- (d) de choisir un nombre d'exemples servant à illustrer l'étendue des mesures de priorité aux bus, de préférence dans les cas où des évaluations économiques totales ont été effectuées;
- (e) de formuler des recommandations pouvant être soumises au Conseil de l'OTAN pour considération et diffusion aux gouvernements membres.

Dans le rapport proprement dit, chacun des Chapitres 3 à 11 est consacré à un type différent de priorité aux autobus. Ces chapitres décrivent l'exploitation de la priorité, exposent les détails pratiques s'y rapportant, comme il est requis en (a) ci-dessus. Ils fournissent également les principes directeurs des projets, conformément à (b), et signalent les lacunes dans les connaissances actuelles, (c). Dans la mesure du possible, les avantages pouvant découler de tels projets ainsi que le coût de leur mise en oeuvre, sont évalués; les méthodes d'appréciation des projets sont exposées dans le Chapitre 2 et dans l'Annexe III. Dans l'Annexe I sont données des informations portant sur des exemples choisis de projets d'exploitation servant à illustrer les divers types de priorité (voir (d), ci-dessus). La recherche associée à la priorité des autobus est décrite dans l'Annexe II.

Un exposé détaillé est prévu dans le but d'aider ceux qui ne s'intéressent pas tout particulièrement à tous les aspects des mesures de priorité; il ne donne qu'une vue d'ensemble de la question, formule les conclusions principales et énumère les recommandations du Groupe de Travail, selon ce qui est prescrit en (e) ci-dessus.