

CONTINUER À FAIRE BOUGER LES CHOSES: RENDRE LES VILLES PLUS AGRÉABLES À VIVRE

De Lesley Brown



Selon la Banque mondiale, la majorité de la population de la planète vit aujourd'hui en milieu urbain. Un fait particulièrement significatif dans la mesure où les zones urbaines génèrent actuellement 80% du PIB de la planète. En fait, les villes sont déjà devenues le cœur de l'économie mondiale et d'une société toujours plus interconnectée. C'est pourquoi les Nations unies organiseront en octobre leur conférence Habitat III, entièrement consacrée à l'accompagnement de l'urbanisation mondiale. Une chose est certaine cependant: alors que les villes poursuivent leur croissance, les gouvernements nationaux devront rendre les villes plus attrayantes en centrant les efforts sur le renforcement de leur compétitivité économique, en améliorant la santé et le bien-être des citoyens et en réduisant au maximum leur empreinte carbone. Fondamentalement, l'accomplissement de toutes ces tâches sera d'autant plus aisé et efficace que le transport public sera performant et de qualité.

Faire bouger l'économie

Étant donné que le développement du transport public contribue à renforcer la densité et la productivité de l'emploi, il constitue sans nul doute un avantage pour les entreprises locales. La capacité d'attirer les entreprises et les talents dépend largement de l'offre de transport. Selon le dernier article de Greg Clark et Tim Moonen, *The Business of Cities 2013*, une majorité de cadres supérieurs d'importantes sociétés européennes estime que la qualité des liaisons de transport constitue l'un des principaux facteurs de décision lorsqu'il s'agit de choisir le lieu d'implantation de bureaux ou d'usines en Europe. En effet, lorsque les personnes et les infrastructures locales existantes bénéficient de bonnes liaisons urbaines, l'activité économique est plus efficace. Cela s'explique par une meilleure utilisation de l'espace urbain limité et par la possibilité pour les entreprises d'être accessibles par une partie plus dense et variée de la main-d'œuvre existante.

Un transport public de qualité joue également un rôle fondamental dans la réduction du trafic – et notamment de la congestion excessive, laquelle peut entraver la bonne circulation des marchandises. En fait, les économies globales et le stimulus économique générés par le transport public sont jusqu'à quatre fois supérieurs à ceux produits par les investissements financiers initiaux.

En Australie, selon l'évaluation du plan de Melbourne en vue de l'aménagement d'un système de métro souterrain (constitué d'un tunnel ferroviaire bitube de neuf kilomètres et de cinq stations souterraines), le système devrait non seulement favoriser le développement global du capital humain de la ville mais aider également à remédier aux déséquilibres importants entre différents quartiers, contribuant de la sorte à améliorer les conditions d'égalité dans l'ensemble de la zone métropolitaine.

Il existe sans nul doute des opportunités d'emploi au sein même du secteur du transport public, lequel offre à la population urbaine des emplois diversifiés et qualifiés. En effet, la mobilisation d'un éventail de compétences différentes, allant de l'ingénierie à l'informatique en passant par les services à la clientèle, combinée à la tendance actuelle en faveur du développement de compétences multiples pour le personnel, font du transport public l'un des principaux employeurs dans des villes telles que Bruxelles, Barcelone, Paris et Amsterdam.

- Une évaluation économique du Grand Paris Express, le système de métro automatique destiné à relier les zones suburbaines de la ville, met en évidence l'incidence significative probable de ce système sur la densité de l'emploi, et donc sur la productivité de la main-d'œuvre.
- À Londres, l'un des principaux défenseurs du projet Cross-rail, dont l'achèvement est prévu prochainement, était le secteur économique, qui s'est rendu compte que les investissements dans le transport public constituaient un moyen incontournable pour mettre en rapport employeurs et main-d'œuvre parfaitement qualifiée, ou commerçants et clients.
- Représentant environ 1 à 1,2% de l'économie annuelle de l'Union européenne, et garantissant 1,2 million d'emplois directs et 2 à 2,5 millions d'emplois indirects, le transport public constitue un moteur important du développement économique en tant que tel.

Pour un milieu de vie plus sain

Des villes saines sont des villes mobiles. Alors que divers facteurs contribuent manifestement au bien-être général des habitants, il suffit de se pencher sur Copenhague, Melbourne ou Vancouver, des villes qui figurent régulièrement parmi les villes les plus saines au monde, pour comprendre que la mobilité – transport public, pratique de la marche ou du vélo – constitue l'un des facteurs de réussite que partagent toutes ces villes. Considérées comme des lieux où il fait bon vivre, ces trois villes sont également considérées comme des lieux où il fait bon travailler.

Les bénéfices en matière de santé que procure une mobilité active (marche et vélo) combinée au transport public, comme le souligne la prise de position officielle de l'UITP sur la santé, jouent en effet un rôle dans la qualité de vie générale qu'offre une ville. Les utilisateurs du transport public marchent environ trois fois plus que les personnes dépendant exclusivement de véhicules privés, de sorte qu'ils sont davantage susceptibles d'exercer les 30 minutes minimum d'activité physique quotidienne recommandées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Cet exercice physique est considéré comme ayant un effet positif sur la réduction des risques de maladies cardiaques coronariennes, de l'obésité et de l'hypertension. Naturellement, un tel impact n'est possible que si les infrastructures adéquates pour la pratique de la marche et du vélo sont disponibles et reliées au réseau de transport public.

Une répartition modale plus favorable au transport public signifie également des taux de mortalité routière plus faibles. Un rapport d'Arthur D. Little et de l'UITP révèle que Copenhague possède le système de mobilité urbaine le plus sûr au monde, avec 4,1 victimes de la route par million d'habitants. Il est intéressant de noter que, dans la ville, le réseau de pistes cyclables est particulièrement dense, que le taux de pénétration des voitures de 0,24 par personne est le plus faible d'Europe occidentale, et que l'utilisation du transport individuel est en recul. Ensemble, les gains obtenus en matière de santé et de sécurité routière peuvent se traduire par des économies dans les dépenses de santé publique, allégeant de la sorte la charge sur les ressources de la ville.

Réduire l'empreinte carbone des villes

À la suite de la COP21, les villes qui relèvent les défis en matière de production d'énergie et de réduction des émissions en intégrant le transport public (comme partie de la solution globale) sont susceptibles de devenir des figures emblématiques dans la lutte contre le changement climatique mondial.

Le transport public consomme moins d'énergie et produit moins de pollution que les véhicules privés. Pourtant, il est loin de constituer une solution autonome. Dans le cadre du «nouvel agenda urbain» – un plan sur lequel travaillent actuellement de nombreux gouvernements nationaux afin de permettre un cadre de vie urbaine durable –, le secteur doit

bénéficier du soutien d'autres mesures visant à atténuer les émissions de CO₂ liées au transport urbain, telles que les restrictions d'accès – notamment par le prélèvement de taxes pour l'accès au réseau routier et pour son utilisation – ou la promotion de la mobilité active et de la mobilité combinée.

«Dans des régions marquées par une croissance et une urbanisation rapides, les stratégies d'atténuation [des changements climatiques] reposant sur une planification de l'espace et l'offre d'infrastructures efficaces peuvent éviter le verrouillage de modèles à haut volume d'émissions», déclare le professeur Jean-Pascal Van Ypersele, climatologue et vice-président, Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). «L'aménagement de zones mixtes, les développements autour du transport, un renforcement de la densité ainsi que la colocalisation des emplois et des logements sont susceptibles de réduire la consommation d'énergie directe et indirecte dans l'ensemble des secteurs», ajoute-t-il.

Une étude de l'Institut pour les politiques de transport et de développement (ITDP), qui s'est penchée sur un scénario de transfert modal largement favorable au public transport, donne un aperçu de chiffres pour l'avenir: «Si le monde renforce le transport public ainsi que la pratique de la marche et du vélo dans les villes, plus de 100 milliards de dollars [90 milliards d'euros] d'économies peuvent être réalisées dans les dépenses publiques et privées cumulées et 1.700 mégatonnes de CO₂ par an – soit une réduction de 40% des émissions liées au transport urbain de voyageurs – pourraient être éliminées à l'horizon 2050.»

Une valeur ajoutée à tous les niveaux

Selon les déclarations de Philippe Yvin, président, directoire de la Société du Grand Paris: «Ce réseau de métro automatique [Paris Grand Express] ultra moderne et connecté, en rocade, est le levier qui donnera à la métropole parisienne les moyens de s'inventer un avenir, une région plus inclusive, ancrée dans un développement durable et en phase avec les nouveaux modes de vie et la technologie.»

Le transport public a une contribution précieuse à apporter en augmentant la capacité des villes à jouer leur rôle central au cœur de nos économies et de nos sociétés collectives. Dans le cadre du «nouvel agenda urbain», le secteur a la possibilité de créer de la valeur à tous les niveaux, en faveur des citoyens, des entreprises, des pouvoirs locaux et des gouvernements nationaux. Une situation gagnant-gagnant pour tous si des mesures sont prises, et mieux vaut tôt que tard...

Disponible au téléchargement pour les membres de l'UITP, à l'adresse www.mobi-uitp.org