

FOCUS

PRISE DE POSITION DE L'UITP

Les transports publics pour une mobilité durable

L'UITP a constitué une base de données sur 100 villes du monde, la "Millennium Cities Database for Sustainable Transport" (MCD), en collaboration avec les Dr Jeff Kenworthy et Felix Laube de la Murdoch University de Perth, Australie.

Les données recueillies concernent la démographie, l'économie, la structure urbaine, le parc et l'usage des véhicules privés, les taxis, le réseau routier, le stationnement, les réseaux de transport public, la mobilité individuelle et le choix du moyen de transport, l'efficacité globale du système de transport et son impact sur l'environnement.

La MCD permet à chaque utilisateur d'évaluer les performances de sa ville et de son réseau de transport, mesurées par 230 indicateurs, et de constituer un argumentaire adapté à sa situation. C'est aussi un outil remarquable de connaissance de l'économie de la mobilité qui a permis de mettre en évidence les liens qui existent entre l'urbanisme, l'utilisation des divers modes de transport et les performances des systèmes de transport.

L'étalement urbain et la dépendance vis-à-vis de l'automobile coûtent cher

La croissance démographique des villes s'est accompagnée d'une extension considérable des aires urbanisées. Les conséquences de l'étalement urbain sont bien connues : dissolution des liens sociaux de voisinage, dépendance vis-à-vis de l'automobile, allongement des déplacements, augmentation des dépenses de transport, congestion de la circulation et dégradation de l'environnement. La MCD permet de mesurer les effets de l'étalement urbain et de la dépendance vis-à-vis de l'automobile :

- dans les pays développés, le coût pour la collectivité des déplacements urbains représente 5 % à 7 % du PIB dans les villes de densité moyenne ou élevée où plus de la moitié des déplacements sont effectués à pied, en vélo ou en transport public, tandis qu'il peut atteindre 15 % du PIB dans les villes peu denses où l'automobile règne en maître,
- dans les villes des pays en développement, le coût pour la collectivité des déplacements dépasse 25 % du PIB lorsque la densité est faible et le taux de motorisation élevé au regard du revenu par habitant.



La MCD et les analyses réalisées par l'UITP sont disponibles sur CD-ROM (pour tous renseignements : publications@uitp.com).

Ceci est une prise de position de l'UITP, l'Union Internationale des Transports Publics. L'UITP comprend 2 000 membres appartenant à 80 pays du monde et représente les intérêts des principaux acteurs du secteur des transports publics. Ses membres sont des entreprises de transport collectif, publiques ou privées, des autorités organisatrices de transport et des fournisseurs de matériel roulant et d'équipement. L'UITP s'intéresse à tous les aspects du transport public, économiques, techniques, organisationnels et managériaux, ainsi qu'aux politiques de mobilité dans le monde entier.

Dans les villes des pays développés, quand la densité est divisée par 3 (20 habitants/ha au lieu de 60) :

- la part des déplacements quotidiens effectués à pied, en vélo ou en transport public est divisée par 4,
- le coût total des déplacements pour la collectivité augmente de plus de 50 %,
- la consommation d'énergie et les rejets de gaz à effet de serre dus au transport de personnes sont multipliés par 3,
- les décès dus aux accidents de transport augmentent de 50 %,
- le temps d'accès aux activités urbaines pour les personnes captives du transport public est augmenté de 50 % à 100 %.

Villes	Densité de population (habitant/ hectare)	Part des déplacements à pied, en vélo et en transport public	Coût des déplacements pour la collectivité (en % du PIB)	Consommation annuelle d'énergie par habitant (Mjoules/hab)	Nombre annuel de tués par accident de transport par million d'habitants	Temps d'accès en transport public à 500.000 emplois
Houston	9	5 %	14,1 %	86.000	130	70 mn
Melbourne	14	26 %	11,8 %	32.000	75	57 mn
Londres	59	51 %	7,1 %	14.500	35	31 mn
Paris	48	56 %	6,7 %	15.500	85	31 mn
Munich	56	60 %	5,8 %	17.500	55	26 mn
Tokyo	88	68 %	5,0 %	11.500	55	32 mn *
Hong-Kong	320	82 %	5,0 %	6.500	40	21 mn

* temps d'accès à 2 millions d'emplois

Les transports publics sont plus économes et respectueux de l'environnement que l'automobile

La MCD donne les éléments de comparaison des performances de l'automobile et du transport public : par voyageur x km transporté, le transport public est plus économe que l'automobile dès lors que la densité dépasse 20 habitants par hectare. Le transport public consomme 4 fois moins d'énergie par personne transportée. Enfin, les transports publics de surface utilisent l'espace de voirie beaucoup plus efficacement que l'automobile.

Le succès du transport public nécessite une combinaison de mesures alliant la maîtrise de l'usage de l'automobile et le développement d'une offre de transport public compétitive

La MCD permet de mettre en évidence les conditions du succès du transport public :

- la facilité d'accès à pied au transport public, sa vitesse et sa régularité sont les conditions indispensables de son succès face à la concurrence de l'automobile,
- les réseaux de transport public les plus attractifs et les plus efficaces desservent des agglomérations denses et utilisent principalement les modes ferrés en site propre,
- la limitation du nombre de places de stationnement en centre-ville est un outil majeur de la politique de mobilité durable et de priorité au transport public : les villes où le transport public est bien utilisé offrent peu de places de stationnement dans le centre.

Villes	Part de marché du transport public (% des passagers x km motorisés)	Nombre d'automobiles pour 1.000 habitants	Nombre de places de parking par 1.000 emplois dans le CBD	Densité d'offre de transport public : nombre de sièges x km annuels par hectare (en milliers)	Vitesse moyenne des transports publics / moyenne sur le réseau routier	Part de l'offre de transport public en métro, métro léger et rail régional
Houston	0,5 %	695	700	7	0,40	0 %
Melbourne	8 %	595	350	45	0,65	59 %
Londres	27 %	330	120	510	0,95	65 %
Paris	25 %	420	140	150	0,85	77 %
Munich	30 %	470	270	300	1,05	71 %
Tokyo	57 %	305	40	430	1,55	91 %
Hong-Kong	73 %	45	35	2.600	0,85	16 %

Recommandations de l'UITP

Pour un modèle de développement urbain plus économe en espace, en énergie et plus respectueux de l'environnement

L'utilisation optimale des ressources économiques impose de mettre un terme à l'étalement urbain qui est responsable de l'augmentation continue des dépenses de transport et de la consommation d'énergie non renouvelable. La préservation du patrimoine historique et culturel des cités, la concentration des activités dans des pôles facilement accessibles à tous les citoyens et la lutte contre les phénomènes de ségrégation et d'exclusion sont d'une importance majeure pour assurer la vitalité et la créativité propres à la civilisation urbaine.

Pour limiter la dispersion de l'habitat et des activités et permettre aux zones denses de conserver leurs habitants et leurs emplois, l'UITP recommande de :

- assurer la cohérence entre les politiques d'urbanisme et de transport au niveau de l'agglomération,
- établir des plans d'urbanisme limitant la construction sur les espaces libres à la périphérie des villes et favorisant la densification, notamment à proximité des stations et gares desservies par des transports publics performants,
- encourager les opérations intégrées urbanisme-transport, liant l'implantation de bureaux, de commerces et d'activités de loisir à la réalisation de nouvelles infrastructures de transport public,
- appliquer une politique du logement favorisant la construction de quartiers d'habitation suffisamment denses (ce qui n'implique pas nécessairement des immeubles collectifs) et le maintien en bon état du parc de logements anciens dans les centres-villes et les banlieues denses,
- limiter le nombre de places de parking par m² de bureaux ou de locaux commerciaux neufs ; ces normes doivent être d'autant plus strictes que le niveau de desserte de l'immeuble neuf par le transport public est élevé.

Pour une "croissance zéro" du trafic automobile

L'usage excessif de l'automobile en ville est encouragé si le stationnement à la destination des déplacements est gratuit, ou sous tarifé. De plus, l'automobiliste utilise gratuitement la voirie et ne supporte pas financièrement les coûts externes engendrés par la congestion, la pollution, le bruit et les accidents.

Afin de maîtriser le trafic automobile, l'UITP recommande de :

- limiter le nombre de places de stationnement dans les centres-villes,
- étendre le stationnement payant sur voirie et relever les tarifs de stationnement

Recommandations de l'UITP (suite)

- des non-résidents sur la voirie et dans les parcs publics,
- intensifier le contrôle du stationnement et améliorer l'efficacité du recouvrement des contraventions,
- décourager la mise à la disposition des employés de voitures de société et de places de stationnement gratuites sur le lieu de travail,
- réaffecter l'espace de voirie en faveur des piétons, des vélos et des sites propres réservés aux véhicules de transport public,
- réserver l'accès aux centres-villes aux autobus, aux tramways, aux véhicules des résidents et aux véhicules de livraisons (à certaines heures),
- introduire le péage routier urbain si les mesures précédentes sont jugées insuffisantes.

L'objectif n'est pas d'augmenter le montant total des taxes sur l'automobile, mais d'utiliser des redevances ou des péages définis avec soin pour limiter un usage non indispensable de la voiture en ville.

La " croissance zéro " de la circulation automobile n'est cependant pas concevable sans l'application simultanée d'une politique d'urbanisme capable de mettre un terme à l'étalement urbain et d'une politique de développement des transports publics offrant une alternative réelle à l'usage de l'automobile. En outre, les mesures de restriction du stationnement dans les centre-villes doivent être accompagnées d'un accroissement du service offert par les transports publics et d'une amélioration de la qualité des espaces urbains afin d'assurer la prospérité des activités commerciales et culturelles.

Pour le développement de transports publics attractifs et performants

Le transport public a un rôle irremplaçable à jouer pour assurer à tous les citoyens, qu'ils soient ou non motorisés, l'accessibilité à l'emploi, aux commerces, aux services et aux loisirs. C'est le dynamisme économique et la cohésion sociale qui sont en jeu. Le transport public coûte moins cher à la collectivité que l'automobile et il est aussi beaucoup moins consommateur d'espace de voirie et d'énergie et plus respectueux de l'environnement et de la santé des citoyens.

Pour offrir une réelle alternative à l'automobile, le transport public doit continuer d'améliorer sa vitesse, sa régularité et son confort. L'UITP recommande de :

- augmenter l'investissement en transport public de telle façon qu'il soit au moins égal à l'investissement routier,
- rationaliser le choix des investissements en évitant, par exemple, de construire trop de parkings publics dans les centres-villes, ce qui a pour effet d'annuler les efforts d'amélioration du transport public,
- développer les transports publics de surface en site propre (autobus et tramways) ainsi que les métros légers, les métros et les chemins de fer suburbains pour la desserte des zones denses et les liaisons radiales vers le centre,
- contrôler efficacement le respect par les automobilistes des voies réservées aux véhicules de transport public,
- assurer l'intégration physique et tarifaire des modes de transport public,
- fixer les tarifs à un niveau qui permette, pour un montant de subvention donné, d'offrir un service suffisant pour inciter les automobilistes à emprunter le transport public. Les bas tarifs peuvent être justifiés pour des raisons sociales mais ils n'ont que très peu d'effet pour attirer les automobilistes vers le transport public,
- affecter au financement du transport public le produit des redevances de stationnement et du péage urbain ainsi que des contributions versées par les acteurs économiques qui bénéficient de l'accessibilité apportée par les réseaux (employeurs, promoteurs immobiliers...).
- organiser le transport " informel " dans les villes des pays en développement et faciliter l'accès des plus pauvres au transport public par une tarification adaptée ou une aide directe.

Cette prise de position de l'UITP a été préparée par l'UITP, Département Programmes et Etudes.