

FOCUS

PRISE DE POSITION DE L'UITP

Tarifification et mobilité urbaine

La congestion est une entrave à la mobilité des gens et des marchandises. Elle menace la santé économique, l'équilibre social et l'environnement de nos villes où il est de moins en moins agréable de vivre, travailler et jouer.

La congestion urbaine

La croissance du parc automobile et la progression de la demande de mobilité exercent une pression croissante sur le réseau de voirie qui est de plus en plus sollicité. Or, l'espace urbain affecté à la circulation et au stationnement n'est pas illimité et les dispositifs de gestion du trafic visant à optimiser l'usage de la voirie ne peuvent fournir qu'un répit temporaire face à la progression du trafic.

L'extension de l'espace de voirie ne résoudra pas le problème car, pour être performante, une ville doit avoir une densité élevée et limiter l'espace consacré à la circulation et au stationnement. La seule manière de satisfaire la demande croissante de mobilité est de gérer la demande et le choix du mode de transport. On peut y arriver par les moyens suivants:

- Attribution aux véhicules de transport public d'un espace de voirie réservé car les transports publics sont plus efficaces que l'automobile en termes de consommation d'espace par voyageur transporté : c'est-à-dire, développement de réseaux de transport urbain dotés d'une infrastructure de surface ou souterraine qui leur est propre. Le tableau ci-dessous montre que le transport public peut accueillir 20 fois plus de passagers que l'automobile sur le même espace de voirie.

- Limitation et contrôle du stationnement.
- Mise en place de mesures d'aménagement urbain et régional adaptées visant à encourager une occupation des sols plus dense à proximité des centre-villes.
- Utilisation du mécanisme de la tarification.

La tarification est également un instrument efficace de gestion harmonieuse de la mobilité urbaine. Or, pour l'instant, la tarification est rarement utilisée pour orienter les comportements de mobilité et les choix modaux de façon à limiter la congestion. Les dépenses de déplacements supportés par les voyageurs n'intègrent pas les coûts occasionnés par la congestion aux autres usagers du transport et à l'ensemble de la collectivité.

Consommation d'espace par mode de transport (en m₂ x heure)

	Circulation	Stationnement	Total
Déplacements domicile-travail			
Automobile	18	72	90
Bus ou tram	3 - 12	0	3 - 12
Déplacements domicile-achats			
Automobile	18	16	34
Bus ou tram	3 - 12	0	3 - 12

Valeurs calculées sur la base de déplacements domicile-travail et domicile-achats de 10 km. Source : " Politique de stationnement " UITP - 1999

Le présent document examine diverses politiques permettant d'améliorer la qualité et l'efficacité des déplacements urbains en agissant sur la tarification et en investissant dans le transport public urbain.

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.

La tarification des transports publics

Avec un parc automobile en constante augmentation, la décision d'utiliser l'automobile ou de fréquenter les transports publics est une question de choix individuel. Aussi, la solution au problème de la congestion urbaine consistera de plus en plus à convaincre les usagers de l'automobile à opter volontairement pour le bus, le tram ou le train. Le citoyen devrait prendre sa décision en fonction du coût financier (prix du billet ou prix du carburant et du stationnement), du temps de parcours ainsi que de la qualité et de la disponibilité globales du service. Des études ont montré que le prix du déplacement en transport public urbain ne jouait qu'un rôle limité dans le choix modal des citoyens - jusqu'à un certain point, bien entendu. D'un autre côté, le transport public doit continuer d'offrir à ceux qui ne disposent pas d'une automobile – c'est-à-dire à 40 % de la population urbaine européenne – un service qui, pour eux, est essentiel. La plupart de ceux-ci ne disposant que de revenus modestes, cette obligation a pour effet d'encourager la pratique de politiques de bas tarifs dans le transport public.

Lorsque le prix du billet ne permet pas de couvrir le coût financier du service proposé, il doit être subventionné. Cette subvention peut être motivée à la fois par un souci d'efficacité, le transport public étant un moyen efficace d'assurer la mobilité urbaine et par des impératifs sociaux, puisque l'usager des transports publics est souvent moins aisé que l'automobiliste.

C'est parce qu'elles souhaitent atteindre ces deux objectifs – promouvoir un transfert modal de la voiture vers le transport public et maintenir les tarifs à un bas niveau – que la plupart des villes subventionnent leurs systèmes de transport public.

Les tarifs des transports publics doivent être fixés en tenant compte des facteurs coût et qualité du service, de manière à trouver un équilibre qui permette de renforcer l'attrait du transport public en tant qu'alternative à l'automobile. Les mesures sociales en faveur de certaines catégories d'usagers conduisent par ailleurs à pratiquer des tarifs réduits pour lesquels l'opérateur doit percevoir des compensations.

Une politique de tarification du transport public urbain pourrait donc comporter les mesures suivantes:

- Tarifs réduits destinés à certaines catégories de passagers et financés par des subventions ou, plus généralement, mise en place d'une politique tarifaire globale (à l'intention, par exemple, des personnes âgées, des enfants, des personnes handicapées ou des étudiants) assortie d'une indemnisation des opérateurs.

L'utilisation de la tarification peut aussi contribuer à améliorer l'offre de transport public par la réduction des temps de parcours et par l'amélioration de la fiabilité du service.

- Mise en place, grâce aux développements technologiques, de tarifs différenciés conçus dans le but d'orienter la demande (p. ex. tarification en heure de pointe).

Tarification du stationnement et de l'usage de la voirie

L'automobiliste circulant dans les rues encombrées des villes n'assume pas la totalité des coûts internes et externes engendrés par ses déplacements. Le coût de la congestion n'est pas seulement supporté par l'usager qui contribue à la provoquer, il est aussi supporté par tous les autres usagers de la voirie. Les usagers des transports publics sont aussi

victimes de l'allongement des temps de trajet, du manque de ponctualité et des hausses de tarif qui peuvent en résulter. Pour que les déplacements en milieu urbain soient efficaces, il faut que l'usage de l'automobile soit facturé de telle façon que chaque utilisateur de la voirie supporte la totalité des coûts résultant de son choix modal. Il est certain que le montant résultant de l'application de ce principe dépasserait largement la dépense actuelle supportée par l'automobiliste et qu'il permettrait d'assurer la fluidité du trafic.

La Commission européenne a abordé la question dans un Livre blanc intitulé "Des redevances équitables pour l'utilisation des infrastructures". Le document suggère que tous les modes transport paient l'utilisation des infrastructures sur la base du coût social marginal total incluant "le coût des retards occasionnés par les encombrements de la circulation aux autres usagers et non-usagers". Et de faire valoir qu'un tel système "aura pour résultat l'utilisation la plus efficace possible de l'infrastructure".

Pour que le transport public puisse constituer une alternative attrayante à la voiture (ce qui est indispensable si l'on veut que le principe de la tarification routière soit accepté), il est essentiel que la congestion soit maîtrisée et que des sites propres ou couloirs réservés soient attribués au transport public. Toutefois, même si la diminution de la congestion obtenue grâce à la tarification routière améliorera la situation du transport public de surface, il est probable que d'autres améliorations seront jugées nécessaires. Or, la tarification routière offre précisément une source de financement potentielle pour ces dernières.



La maîtrise de la congestion doit donc constituer l'objectif premier de tout système de tarification, lequel doit viser à assurer la fluidité du trafic. Sous ce rapport, il est probable que les économies de temps réalisées par tous les intéressés compenseront largement le manque à gagner résultant de la faible diminution de débit par rapport à l'état de congestion antérieur.

Un système de tarification doit être conçu de manière à pouvoir gérer le mouvement et ainsi, favoriser, dans l'intérêt de tous les usagers, le mode d'utilisation de l'espace limité de voirie le plus efficace et le moins nuisible pour l'environnement. Ce résultat peut être obtenu si les usagers supportent la totalité des coûts internes et externes de leurs déplacements.

Un tel système de tarification peut être obtenu en:

- développant la tarification du stationnement sur voirie et en renforçant l'efficacité des contrôles et du recouvrement des amendes,
- contrôlant l'offre globale de stationnement et en adoptant des politiques de tarification conçues pour dissuader le trafic en heure de pointe, par exemple en imposant une redevance ou une taxe sur les places de parking fournies gratuitement par les employeurs,
- veillant à une tarification ou taxation adéquate des voitures de société,
- tarifant l'usage de la voirie urbaine.

L'investissement dans le transport urbain

La tarification constitue un moyen efficace d'optimiser l'usage de l'infrastructure existante. Tout aussi essentielle, est la nécessité de veiller à ce que les décisions en matière de création d'infrastructures nouvelles tiennent compte de leur impact potentiel sur l'environnement et sur le tissu social urbains.

En matière de transport urbain, les décisions d'investissement ont un impact global sur la qualité de vie dans les villes. Ces investissements sont essentiels pour maîtriser la croissance de la demande d'accès aux possibilités offertes par les villes. Or, ces décisions ne dépendent pas des choix effectués par chaque usager, mais des autorités et des opérateurs.

Ces décisions doivent tenir compte des éléments suivants:

- leur impact global sur la mobilité de l'ensemble de la population urbaine et sur l'accès de cette dernière aux possibilités offertes par les villes,
- leur impact environnemental et social,
- leurs conséquences à long terme sur la vitalité et le paysage urbains,
- la nécessité d'envisager toutes les options - pas seulement la création d'infrastructures routières - mais aussi les transports publics, la marche à pied ou la bicyclette et le recours à la gestion de la demande (notamment via la tarification routière) en tant que moyen de vaincre la congestion.



Il faut également tenir compte du fait que les stratégies d'urbanisme et les grands projets d'aménagement peuvent avoir un impact crucial sur la demande de transport elle-même et sur la capacité à satisfaire celle-ci de façon efficace. L'impact de ces stratégies et projets sur le trafic doit toujours faire l'objet d'une évaluation tenant compte de l'ensemble des facteurs cités précédemment.

Les recettes provenant de la tarification routière doivent être affectées aux modes de transport qui utilisent le plus efficacement l'espace limité de voirie.

Tarifification et mobilité urbaine

RECOMMANDATIONS

1. La tarification du transport public

Quel que soit le montant de la subvention, les tarifs du transport public doivent être fixés en fonction des facteurs coût et qualité du service de manière à maximiser l'attrait du transport public comme alternative à l'automobile. Le montant de la subvention accordée pour l'exploitation doit être fixé dans le cadre d'une politique globale fondée sur l'efficacité des déplacements urbains et la réduction des nuisances environnementales provoquées par la congestion.

2. Les aspects sociaux du transport public

Pour répondre aux besoins sociaux, il faut consentir des réductions tarifaires à certaines catégories d'usagers ou mettre en place des politiques tarifaires globales ; dans les deux cas l'opérateur doit obtenir une indemnisation complète de la part des pouvoirs publics.

3. Le financement et l'exploitation du public transport

Les conditions de financement et d'exploitation du transport public doivent être fixées dans le cadre d'une politique globale de mobilité efficace.

4. Le stationnement et les voitures de société

L'offre de stationnement et les voitures de société doivent faire l'objet d'une tarification adéquate.

5. La tarification de la voirie

La mise en place de péages urbains dans les zones congestionnées doit être envisagée afin de faire supporter par chaque usager de l'automobile la totalité des coûts internes et externes engendrés par ses déplacements et de gérer la demande de façon à améliorer les conditions de déplacement des automobilistes, l'efficacité opérationnelle des autobus et des tramways, et l'attrait du transport public dans son ensemble.

6. L'investissement de transport et son financement

Les décisions d'investissement de transports doivent tenir compte de toutes les options possibles (y compris celles du transport public et de la gestion de la demande) ainsi que des effets externes de ces diverses options. Il faut développer l'investissement de transport public si l'on veut que celui-ci représente une alternative crédible aux yeux des automobilistes. Les recettes provenant des péages urbains doivent pouvoir être utilisées pour financer des mesures destinées à améliorer le réseau de transport en général, un effort particulier devant être consenti en faveur du réseau de transport public en raison de son usage extrêmement efficace de l'espace limité de voirie.