

Logement, transports publics et villes durables :

mettre en œuvre l'Objectif de développement durable 11 (ODD 11)



OBJECTIF 11.2



SYSTÈMES DE TRANSPORT
ABORDABLES ET DURABLES

Rendre les villes et les établissements humains inclusifs, sûrs, résilients et durables est au cœur de l'Objectif de développement durable 11 (ODD 11). La réalisation de cet objectif dépend des progrès accomplis dans plusieurs cibles associées, notamment la cible 11.2 de l'ODD. Celle-ci vise à assurer à toutes et à tous l'accès à des systèmes de transport sûrs, abordables, accessibles et durables, notamment en développant les transports publics.



Union Internationale des Transports Publics (UITP)
Rue Sainte-Marie, 6 | B-1080 Brussels | Belgium

Tel: +32 2 673 61 00
info@uitp.org
www.uitp.org

© UITP – Union Internationale des Transports Publics, (mai 2026)

Tous droits réservés / Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite ou transmise, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, sans l'autorisation écrite de l'Union Internationale des Transports Publics.

SOMMAIRE

04

Introduction

05

Performance mondiale

Performance régionale

07

Lacunes et défis du suivi des données

09

La décennie à venir : villes durables grâce
aux transports publics et au logement

12

Conclusion et Études de cas

Introduction

En complément, la cible 11.1 de l'ODD 11 vise à garantir à toutes et à tous l'accès à un logement adéquat, sûr et abordable, ainsi qu'aux services de base. Pour les ménages, le choix du lieu de résidence et du mode de déplacement constitue l'une des décisions les plus déterminantes du quotidien, l'accès à l'emploi, à l'éducation, aux soins de santé et aux autres services essentiels influence fortement ces choix. L'accès aux transports publics permet aux populations de rejoindre ces services de manière abordable et durable, favorisant ainsi l'inclusion sociale et le bien-être de tous.

Les transports publics et le logement sont intrinsèquement liés. En effet, la localisation et le coût du logement influencent les habitudes de déplacement, tandis que l'accès à des transports publics de qualité oriente les choix résidentiels. Dans le contexte actuel de crise du logement et des défis urbains, il est essentiel de privilégier la proximité entre les logements, les services et les réseaux de transport afin de renforcer la résilience et la sécurité des villes. Cette approche réduit la dépendance à l'égard des véhicules individuels, diminue les coûts de déplacement et favorise des modes de vie plus sains en encourageant les mobilités actives (marche et vélo) tout en limitant les émissions de CO₂, contribuant ainsi à la lutte contre le changement climatique.

Par ailleurs, un meilleur accès aux services publics et privés renforce l'équité sociale et constitue un facteur essentiel de la qualité de vie. La proximité favorise les interactions sociales, renforce les liens de voisinage et nourrit le sentiment d'appartenance, de sécurité et de bien-être.

En intégrant la planification du logement et celle des transports publics, les villes peuvent développer des communautés compactes, organisées autour des transports publics (« transit-oriented development »), limitant l'étalement urbain, réduisant les émissions de gaz à effet de serre ainsi que les coûts de déplacement, améliorant l'accès aux services essentiels et favorisant des villes plus inclusives, plus résilientes et plus durables. Une telle approche contribue directement à la réalisation des cibles 11.1 et 11.2 de l'ODD 11.

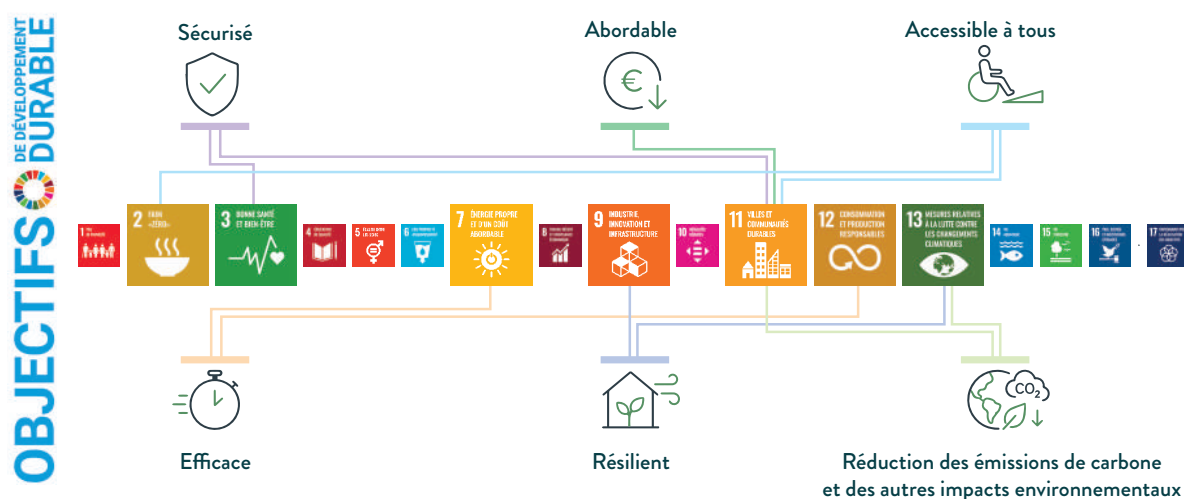


Figure 1 : Caractéristiques des transports publics durables et liens avec les ODD (source: UITP et ONU-Habitat)

ODD 11.2 : Accès aux transports publics – Vue d'ensemble et principales tendances

Performance mondiale

Sur la base d'un échantillon de 414 villes réparties dans 126 pays, environ quatre citoyens sur dix ne disposent toujours pas d'un accès pratique aux transports publics. Cette situation traduit des progrès modérés vers la réalisation de la cible 11.2 de l'ODD, mais reste encore loin de l'objectif d'un accès universel.

À l'échelle mondiale, seuls environ six citoyens sur dix ont un accès pratique aux transports publics

Selon cet échantillon de villes, la proportion de la population urbaine bénéficiant d'un accès pratique aux transports publics est passée de 53,2 % en 2020 à 61,5 % en 2025. Cette amélioration

reflète probablement une combinaison de facteurs, notamment l'extension des infrastructures et les investissements dans les transports publics, ainsi que l'amélioration de la collecte et du suivi des données, qui permettent de dresser un tableau plus précis de l'accessibilité.

Les autobus et les autres modes de transport à faible capacité représentent la majeure partie de l'offre de transports publics prise en compte dans le cadre de l'indicateur ODD 11.2.1, tandis que les systèmes de transport informels et semi-formels jouent un rôle déterminant dans la plupart des villes des pays en développement. Les systèmes de transport à grande capacité, tels que les réseaux de métro et de chemin de fer, ne desservent qu'environ un cinquième de la population urbaine de l'échantillon.

À seulement quatre ans de l'échéance de 2030, l'accès universel demeure un objectif encore éloigné, les progrès réalisés dans de nombreuses villes restant insuffisants. Si plus d'un tiers des villes de l'échantillon présentent un niveau élevé ou très élevé d'accès aux transports publics (au moins 75 % de la population bénéficiant d'un accès pratique), environ une ville sur quatre compte moins d'un quart de sa population ayant accès à des services de transports publics (figure 2).

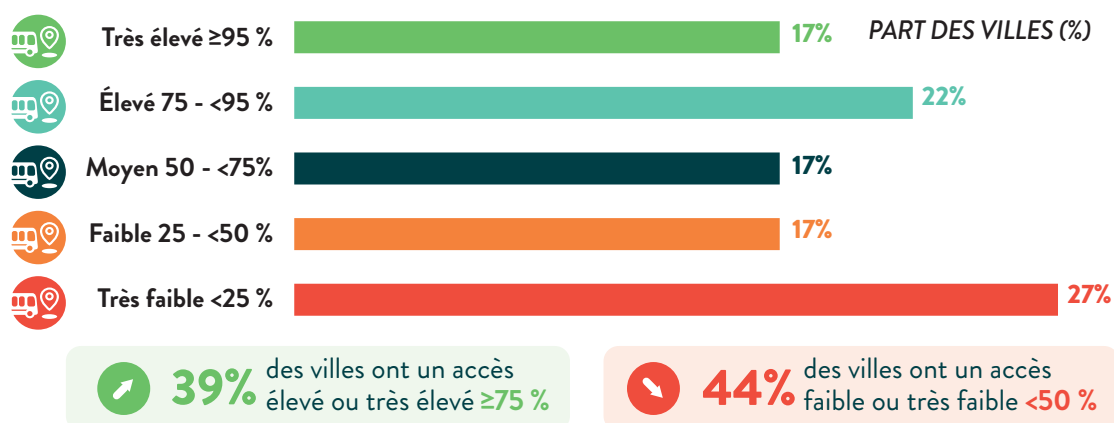


Figure 2 : Répartition des villes selon leur niveau d'accès aux transports publics, 2025

Cette forte disparité met en évidence la nécessité d'accélérer les investissements et de mettre en œuvre des politiques ambitieuses afin de développer rapidement les infrastructures et les services de transports publics au bénéfice des populations insuffisamment desservies, en particulier dans les pays du Sud.

Performance régionale

L'accès aux transports publics varie considérablement d'une région à l'autre, les niveaux de couverture étant nettement plus élevés dans les régions les plus développées que dans les régions en développement.

Les déficits les plus importants sont observés en Afrique subsaharienne ainsi qu'en Asie occidentale et Afrique du Nord, où près des deux tiers des villes de l'échantillon en Afrique subsaharienne et près de la moitié de celles d'Asie occidentale et d'Afrique du Nord restent très éloignées des niveaux visés. Cette situation s'explique par une croissance urbaine rapide qui a dépassé le rythme de développement des infrastructures de transports publics, des investissements insuffisants dans les réseaux de transport public structurés, ainsi qu'un recours important aux services de transport informels, souvent insuffisamment pris en compte dans les dispositifs officiels de suivi et de planification.

À l'inverse, des régions telles que l'Australie et la Nouvelle-Zélande, l'Amérique du Nord et l'Europe, ainsi que l'Amérique latine et les Caraïbes, démontrent qu'il est possible d'atteindre des niveaux élevés d'accès aux transports publics. Dans plus de la moitié des villes de l'échantillon de ces régions, plus des trois quarts de la population bénéficient d'un accès pratique aux transports publics. Ces résultats témoignent des effets d'investissements soutenus sur le long terme, de cadres réglementaires et institutionnels solides, de réseaux de transport denses et d'une planification urbaine intégrée. Toutefois, même dans ces régions plus performantes, ces bons résultats globaux peuvent masquer d'importantes inégalités d'accès entre les différents quartiers d'une même ville.



→ Medellín
© Metro
Medellín



L'accès crée de la valeur

Les transports publics génèrent de la valeur grâce à l'accès. Cela en fait un investissement stratégique, et non un coût. Les preuves sont claires à travers le monde, où l'accès a réduit les temps de déplacement, stimulé l'emploi et la création d'emplois, et amélioré l'égalité.

Lacunes et défis du suivi des données

L'ODD 11.2 est mesuré par la part de la population ayant un accès pratique aux transports publics, selon le sexe, l'âge et la situation des personnes en situation de handicap. L'accès est considéré comme pratique lorsqu'il est possible de rejoindre un point d'arrêt dans un rayon de marche à pied le long du réseau viaire, soit dans un rayon de 500 mètres pour les services à faible capacité (par exemple les bus),

et dans un rayon de 1 kilomètre pour les systèmes à forte capacité (par exemple le rail ou le métro). Toutefois, la notion de praticabilité dépasse la seule mesure de la proximité. Comprendre dans quelle

L'ODD 11.2 est mesuré par la part de la population ayant un accès pratique aux transports publics, selon le sexe, l'âge et la situation des personnes en situation de handicap

mesure les zones de desserte des transports publics sont sûres, faciles d'accès et attractives est essentiel pour en favoriser l'utilisation.

Bien que l'indicateur soit conceptuellement clair, qu'une méthodologie internationalement établie existe et que des normes soient disponibles, et que les données soient régulièrement produites par les pays, un problème majeur demeure : l'absence de données standardisées et désagrégées entre les pays, rendant difficile la comparaison des niveaux d'accès.

Si des progrès ont été réalisés dans la mise en place d'un environnement propice au suivi et à l'établissement de rapports, le suivi de l'ODD 11.2 nécessite un inventaire des arrêts de transports publics et du réseau viaire, une analyse spatiale pour délimiter les zones de desserte des transports publics, ainsi que leur superposition avec les données démographiques afin de calculer la population bénéficiant d'un accès pratique aux transports publics par rapport à la population totale de la ville.

Il s'agit d'un processus complexe ; les données ne sont pas toujours facilement accessibles ou disponibles, leur qualité et leur niveau de granularité sont souvent insuffisants pour étayer une analyse robuste, et de nombreuses autorités locales ainsi que certains systèmes statistiques nationaux ne disposent pas des capacités nécessaires pour rendre compte de ces informations. Toutefois, les avancées technologiques et le développement des données ouvertes offrent diverses possibilités.

Étant donné que le développement des infrastructures de transport public nécessite du temps — de la conception à la mise en œuvre finale du projet — selon le mode concerné, il peut être difficile de rendre compte des évolutions de la performance urbaine sur la période des ODD. L'ODD 11.2 peut potentiellement inclure l'accès aux services de mobilité partagée et aux transports à la demande, ainsi que les systèmes de transport informels largement utilisés dans les régions en développement et jouant un rôle crucial dans la mobilité quotidienne. Cependant, ces systèmes ne disposent souvent pas d'itinéraires ou d'arrêts définis, ce qui rend leur intégration dans les modèles d'accessibilité spatiale très difficile. Des sources de données alternatives, telles que les enquêtes sur les déplacements des ménages, qui pourraient fournir des informations complémentaires, nécessitent un traitement important pour dériver des indicateurs d'accessibilité spatiale à

partir des comportements observés. En outre, l'intégration des données d'accès aux transports publics avec des informations démographiques et socio-économiques est complexe, ce qui limite la capacité à suivre si différents groupes de population — tels que les femmes, les personnes âgées et les personnes en situation de handicap — bénéficient d'un accès équitable. Ces limites créent des angles morts pour les décideurs publics, rendant difficile une planification et un suivi fondés sur des données probantes de l'ODD 11.2.

L'UITP, en collaboration avec ONU-Habitat et des partenaires clés, joue un rôle essentiel dans le renforcement des capacités de suivi de l'ODD 11.2 en apportant son appui aux villes, aux autorités organisatrices des transports publics et aux gouvernements nationaux au moyen d'orientations, de méthodologies relatives aux données, de formations et d'échanges de connaissances, afin de renforcer la collecte, l'analyse et l'établissement de rapports sur les indicateurs de mobilité urbaine durable et l'accès aux transports publics.

Enfin, la mesure de la proximité spatiale aux transports publics ne permet pas de refléter l'usage réel ni la performance du système. Des données complémentaires, par exemple sur la fréquentation, la qualité du service, la fréquence, la fiabilité, la part modale et la satisfaction des usagers, sont nécessaires pour déterminer si les populations bénéficient réellement du système. Il est également important de comprendre comment l'âge, le genre et les capacités influencent la perception de la qualité de l'accès en termes de sécurité, de confort et d'attractivité dans les zones de desserte. Sans ces informations, un niveau élevé d'accès déclaré peut masquer la capacité réelle de l'indicateur de l'ODD 11.2 à refléter les résultats de mobilité et de connectivité. Cela s'explique par le fait que l'accès, par la proximité spatiale, ne se traduit pas toujours par une utilisation accrue des transports publics. Par exemple, de nombreuses zones urbaines des pays de l'OCDE présentent un accès élevé à pied aux arrêts de transport public, mais l'utilisation des transports publics reste faible dans les zones périurbaines et les zones de desserte des déplacements domicile-travail. Ainsi, aux États-Unis, de nombreuses zones métropolitaines disposent de réseaux de bus étendus et d'infrastructures ferroviaires dans les centres urbains, mais seulement environ 5 % des travailleurs utilisaient les transports publics en 2019, l'usage étant concentré dans quelques villes.



→ Oslo
© Ruter-Fartein
Rudjord

De multiples facteurs ont contribué à la baisse de la fréquentation des transports publics dans le monde, et à l'échelle mondiale, plus de la moitié des opérateurs de transport public (57 %) n'ont pas encore retrouvé leurs niveaux d'avant la COVID-19. À l'avenir, la fréquentation mondiale des transports publics devrait augmenter de manière significative au cours de la prochaine décennie, sous l'effet de l'urbanisation et de la croissance démographique qui accroissent la demande de solutions de mobilité urbaine efficaces et durables. Cette expansion du marché s'accompagnera d'investissements accrus dans les infrastructures de métro, de bus à haut niveau de service (BRT) et de rail. Les innovations technologiques, la numérisation et les systèmes de communication contribueront également à transformer rapidement les systèmes de transport public, améliorant l'expérience quotidienne des pas-

La Décennie des Nations Unies pour le transport durable représente une opportunité déterminante pour accélérer les progrès vers l'ODD 11.2

sagers et rendant les transports publics plus attractifs pour un plus large éventail d'utilisateurs.

Pour que ce développement des infrastructures et ces innovations dans les transports publics se traduisent par une utilisation accrue des transports publics, il est essentiel de garantir un accès sûr, simple et attractif à des services abordables et de qualité, caractérisés par leur fiabilité, leur fréquence, leur vitesse commerciale, une meilleure satisfaction des utilisateurs et une qualité de service globale élevée.

La prise en compte de ces facteurs permettra aux gouvernements et au secteur des transports publics d'encourager un plus grand nombre de personnes à utiliser les autobus, les trains, les tramways, les vélos en libre-service et d'autres solutions de mobilité durable.

Il est essentiel que ces progrès reposent sur des systèmes multimodaux reliant les transports publics à grande capacité à la marche, au vélo et aux services de mobilité partagée grâce à des correspondances fluides, une billettique intégrée et des pôles d'échanges multimodaux. En l'absence de cet écosystème plus large, même des investissements importants dans les transports publics risquent de ne pas produire tous les bénéfices attendus.

La décennie à venir : des villes durables grâce aux transports publics et au logement

Pour créer des villes et des établissements humains fondés sur une proximité intégrée, centrée sur le logement et les services, il est nécessaire de mettre en œuvre une politique à moyen et à long terme intégrant l'aménagement du territoire, le logement et les transports multimodaux, afin de garantir la disponibilité et l'abordabilité du logement. Cette politique devrait soutenir la construction de divers types de logements, notamment des logements sociaux, abordables et familiaux, et favoriser leur intégration dans un tissu urbain vivant et connecté, où les courtes distances améliorent la qualité de vie, renforcent la cohésion sociale et favorisent un environnement urbain durable et résilient. Elle devrait également améliorer l'accès aux services et à l'emploi pour les populations marginalisées, tout en favorisant les interactions sociales, la diversité et l'inclusion. Cette approche rapproche les habitants des services et des opportunités économiques, réduit les coûts de transport et libère des ressources pour répondre à

d'autres besoins essentiels. Ainsi, la proximité entre le logement, les services et les opportunités économiques contribue à la diversité sociale, à l'équité et à la résilience, ouvrant la voie à la construction d'une ville véritablement accessible à toutes et à tous.

Au cours de la prochaine décennie, l'accès aux transports publics et le développement du logement dans les villes devraient devenir de plus en plus interconnectés, à mesure que l'urbanisation et les politiques de planification encouragent des villes plus compactes, connectées, accessibles et durables. La Décennie des Nations Unies pour le transport durable (2026-2035) représente une opportunité déterminante pour accélérer les progrès dans ce domaine et vers l'ODD 11.2.

Au cœur de la vision de la Décennie se trouve la nécessité de façonner une mobilité urbaine centrée sur les personnes et des villes habitables. Elle appelle à la promotion de systèmes de transport public de haute qualité, intégrés et accessibles, associés à des réseaux de mobilité active, reconnaissant que des environnements sûrs pour la marche et le vélo sont essentiels à une connectivité fluide et à des communautés plus saines. Elle souligne l'importance d'intégrer la mobilité dans la planification urbaine, en veillant à ce que les réseaux de transport public soient alignés avec les plans d'aménagement du territoire et le zonage du logement abordable, des services essentiels et des espaces publics. Dans ce contexte, le logement, la planification urbaine et l'accès aux transports publics — en tant que service urbain de base essentiel pour tous — sont considérés comme fondamentaux pour parvenir à une urbanisation durable durant la Décennie des Nations Unies.

La Décennie met en avant l'importance d'un suivi et d'une évaluation continus afin de garantir que les politiques, les investissements et les actions restent efficaces et adaptés pour assurer un transport durable au-delà de 2030. Elle recommande de s'appuyer sur les indicateurs existants des ODD, rendant indispensable la mesure et le reporting continus de l'accès aux transports publics pour suivre les progrès et orienter des politiques fondées sur des données probantes visant à développer les infrastructures et services de transport public. Ce suivi doit constituer un élément central de la Décennie et de son examen à mi-parcours en 2030, permettant d'évaluer les progrès, de renouveler l'élan politique en faveur des transports publics et d'aligner la seconde moitié de la Décennie sur les opportunités et défis émergents aux niveaux mondial et régional.

Pour y parvenir, une action urgente est nécessaire au cours des quatre prochaines années afin d'accélérer les progrès vers l'ODD 11.2 et de faire avancer la vision de la Décennie des Nations Unies en faveur d'une mobilité urbaine centrée sur les personnes et de villes habitables.



→ Berlin
© Andrey Danilovich



Établir une gouvernance et une planification solides et favorables

Les gouvernements locaux devraient élaborer des plans de mobilité urbaine durable (Sustainable Urban Mobility Plans – SUMPs), intégrant la planification de l'aménagement du territoire, du logement et des transports multimodaux. Les SUMPs constituent un cadre stratégique permettant d'aligner les investissements dans les transports publics, la marche, le vélo et les services de mobilité partagée sur les objectifs climatiques et d'équité. En outre, la création d'institutions chargées des transports, telles qu'une autorité intégrée des transports urbains et des transports publics, ou, mieux encore, d'agences de la mobilité, peut contribuer à garantir un système de transport urbain intégré et performant. Ces institutions favorisent la coordination entre les différents services municipaux et les différents niveaux de gouvernement, soutenant ainsi l'intégration de la planification de l'aménagement du territoire et des transports. Cette approche améliore la connectivité entre les zones résidentielles, les pôles d'emploi, les services et les équipements, tout en permettant le suivi des progrès accomplis vers la réalisation de l'ODD 11.2. En renforçant la gouvernance et la coordination, elle favorise le développement de quartiers compacts, inclusifs et durables, améliore l'accès à un logement abordable et garantit que les investissements dans des transports publics intégrés et accessibles produisent de larges bénéfices sociaux, économiques et environnementaux.



Développement orienté vers les transports (TOD)

Le TOD est une stratégie de planification urbaine éprouvée qui promeut des quartiers denses et à usages mixtes situés à distance de marche des arrêts de transport public (généralement dans un rayon de 500 à 800 mètres, conformément à l'ODD 11.2). Le TOD encourage le développement résidentiel, commercial et récréatif autour des transports publics, réduisant l'étalement urbain, les trajets longs et la dépendance aux véhicules privés, tout en favorisant des communautés dynamiques et connectées. Les gouvernements peuvent encourager le TOD par un soutien technique, des orientations en matière de planification et des mécanismes financiers (par exemple, des subventions TOD).



Captation de la valeur foncière (LVC)

Ce mécanisme de financement permet aux gouvernements de capter l'augmentation de la valeur des terrains générée par les investissements dans les transports publics. Les revenus issus des mécanismes de captation de la valeur foncière — qu'ils soient fondés sur la fiscalité ou liés à des projets, par exemple via la vente de droits de développement au-delà des limites des réglementations d'usage des sols — peuvent être utilisés pour renforcer le TOD et les équipements communautaires, tels que le logement abordable, tout en développant et en intégrant les services de transport public, créant ainsi des connexions fluides, accessibles et de qualité entre les logements, les lieux de travail et les principaux équipements urbains.



Réformes du zonage et de l'usage des sols

La réforme des réglementations restrictives de zonage est essentielle pour permettre un développement dense et à usages mixtes à proximité des transports publics. Des cadres de zonage actualisés, y compris le zonage spatio-temporel, peuvent soutenir une plus grande diversité de logements, promouvoir des quartiers accessibles à pied et mieux aligner l'usage des sols avec les objectifs de transport durable. La simplification des procédures d'autorisation et la mise à jour des codes de construction et des normes de conception peuvent également accélérer la réalisation de projets compacts et orientés vers les transports publics.



Politiques de voirie centrées sur les personnes

La conception des rues donnant la priorité aux piétons, aux cyclistes et aux usagers des transports publics — lorsqu'elle est intégrée au logement et à l'usage des sols à proximité — améliore un accès sûr, facile et attractif aux logements, aux services et aux équipements. La réforme des règles de stationnement — par exemple en fixant des limites maximales — grâce à une gestion et une régulation efficaces peut également libérer de l'espace pour des usages favorables aux personnes, créant des rues et des zones résidentielles plus sûres et plus accessibles, en lien avec les transports publics.

Conclusion

La réalisation de l'ODD 11.2, parallèlement à celle de l'ODD 11.1, est essentielle pour garantir un logement adéquat et intégré pour toutes et tous, et faire en sorte que les villes et les établissements humains soient inclusifs, sûrs, résilients et durables. En améliorant l'accès de bonne qualité aux transports publics, en développant les infrastructures et la qualité des services, en réformant l'usage des sols et en promouvant des aménagements mixtes et orientés vers les transports collectifs, les villes peuvent réduire l'étalement urbain, améliorer l'accès aux services essentiels et transformer les modèles de logement. La mise en œuvre de ces mesures sera déterminante pour accélérer les progrès vers l'ODD 11.2 et les transports publics dans le cadre de la Décennie des Nations Unies pour le transport durable.

Le maintien de la dynamique de suivi et de reporting des progrès en matière d'accès aux transports publics au-delà de 2030 sera essentiel pour renforcer la coordination et la collaboration entre les États membres et le secteur des transports publics, mobiliser des ressources pour les projets de transport public à tous les niveaux, et développer la sensibilisation ainsi que les capacités en matière de bonnes pratiques. Cette approche permettra de renforcer la visibilité des transports publics dans les discussions relatives aux ODD et de soutenir les efforts visant à placer la mobilité active et les transports publics au cœur d'une mobilité urbaine centrée sur les personnes et de villes habitables tout au long de la Décennie des Nations Unies.

ÉTUDE DE CAS :

Un modèle de planification orientée vers les transports à Curitiba, Brésil

Curitiba, au Brésil, est un exemple de référence en matière de développement orienté vers les transports, où la croissance urbaine est alignée avec les transports publics. En réponse à une croissance démographique rapide et à la congestion, la ville a adopté un modèle de planification linéaire qui concentre le développement à haute densité et à usages mixtes le long des corridors de transport. En intégrant l'usage des sols et la mobilité, les services et le logement sont situés à proximité des transports publics, réduisant ainsi la dépendance à la voiture et favorisant la marchabilité.

Une caractéristique clé est son système de BRT, introduit en 1974. Grâce à des voies dédiées et à une exploitation efficace, il transporte des millions de passagers chaque jour tout en réduisant l'usage de la voiture, la consommation de carburant et les émissions. La vision à long terme de Curitiba, sa gouvernance solide et son engagement en faveur de transports publics abordables et accessibles en font un modèle mondial de développement urbain durable et habitable.

→ Curitiba © Shutterstock



ÉTUDE DE CAS :

Le modèle « rail + immobilier » de Hong Kong

Hong Kong est l'une des rares villes où les transports publics sont rentables, principalement grâce à son approche de captation de la valeur foncière (LVC). La MTR Corporation acquiert des terrains à des prix pré-développement, puis les vend ou les loue à leur valeur marchande, captant ainsi l'augmentation de la valeur foncière.

Ce modèle est renforcé par le programme « Rail + Property », qui intègre les infrastructures de transport au développement urbain. La LVC est utilisée par la MTR, opérateur de transport public, pour couvrir la construction, l'exploitation et la maintenance du réseau ferroviaire ; entre 2013 et 2015, elle a contribué à 44 % des bénéfices de la MTR. Une planification de l'usage des sols favorable et une gestion foncière solide ont été essentielles à ce succès. En raison de la rareté du foncier, les directives de planification encouragent un développement à haute densité et à usages mixtes autour des stations de train, garantissant une utilisation efficace des sols et une cohérence avec les transports publics.



→ Hong Kong ©

ÉTUDE DE CAS :

Les autorités de transport intégrant la fourniture des services à Casablanca, Maroc

Depuis 2009, Casa Transports pilote la mise en œuvre du plan de mobilité urbaine de Casablanca, visant à promouvoir un développement durable en priorisant un système intégré de transport public de masse et en transformant les infrastructures de mobilité afin d'améliorer l'accès des habitants.

En tant que modèle de gouvernance innovant, Casa Transports fonctionne comme une société à financement public impliquant plusieurs parties prenantes, garantissant une forte coordination et un financement stable. Un fonds dédié soutient les investissements dans les transports et couvre les déficits d'exploitation initiaux. L'organisation

agit comme interface clé entre la ville et ses partenaires, supervisant le développement intégré des réseaux de tramway et de bus à haut niveau de service (BRT), ainsi que la restructuration des services de bus. Elle favorise également l'intégration multimodale à travers des initiatives telles que la billetterie sans contact et les pôles de mobilité.



→ Casablanca
© Oussama Rahib



→ Casablanca

ÉTUDE DE CAS :

Ville de Medellín, Colombie : améliorer l'inclusivité grâce à la connectivité et à la mobilité

Medellín, en Colombie, a utilisé les transports publics comme moteur d'inclusion sociale et de transformation urbaine. Depuis le lancement du Metro de Medellín en 1995, la ville a développé un réseau multimodal intégré — comprenant des lignes de métro, des systèmes de vélos en libre-service, des BRT, des tramways, ainsi que des téléphériques Metrocable et des escaliers mécaniques de flanc de colline conçus pour surmonter une topographie difficile. Au delà de la mobilité, les projets de transport ont été liés à des initiatives plus larges de rénovation urbaine, créant plus de 1,6 million de mètres carrés d'espaces publics, incluant des parcs, des promenades et des bibliothèques, améliorant la sécurité, réduisant la pauvreté et renforçant la qualité de vie globale.

La réussite de Medellín repose sur l'adaptation des solutions de transport aux conditions locales et sur la participation active des communautés. Le Metrocable a réduit des trajets pénibles de deux heures en zones de colline à environ 30 minutes, tandis que les escaliers mécaniques et les tramways ont amélioré l'accessibilité dans les zones escarpées, facilitant la connexion des habitants vivant dans des établissements informels en périphérie montagneuse, en particulier ceux des quartiers défavorisés, en élargissant leur accès à l'emploi, à l'éducation et aux services essentiels. Des programmes tels que Cultura Metro ont renforcé l'engagement communautaire à travers l'éducation, des initiatives culturelles et des actions d'inclusion, garantissant que les transports publics ne soient pas seulement des infrastructures, mais un catalyseur de transformation urbaine équitable. La planification coordonnée, l'innovation technique et l'implication communautaire ont fait de Medellín un exemple mondial de la manière dont les transports publics peuvent transformer les villes.





Il s'agit d'une publication officielle de l'UITP, l'Union Internationale des Transports Publics. L'UITP regroupe plus de 2 000 organisations-membres dans 100 pays à travers le monde et représente les intérêts des principaux acteurs du secteur. Ses membres comprennent des autorités organisatrices de transport, des opérateurs publics et privés, couvrant l'ensemble des modes de transport collectif de voyageurs, ainsi que les acteurs de l'industrie.

L'UITP traite des dimensions économiques, techniques, organisationnelles et de gestion du transport de voyageurs, ainsi que de l'élaboration des politiques de mobilité et de transport public à l'échelle mondiale.