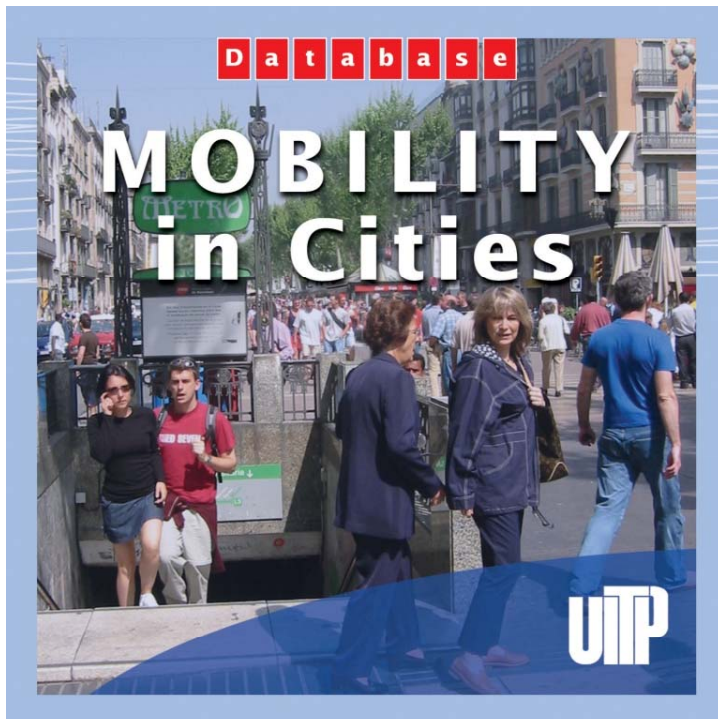




International Association of Public Transport
Union Internationale des Transports Publics
Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen
Unión Internacional de Transporte Público



Base données sur la Mobilité Urbaine: Enseignements, Recommandations et Bonnes pratiques

Mohamed Mezghani
Directeur
Union Internationale des Transports
Publics (UITP)

Better mobility for people worldwide

Le contexte de la mobilité urbaine

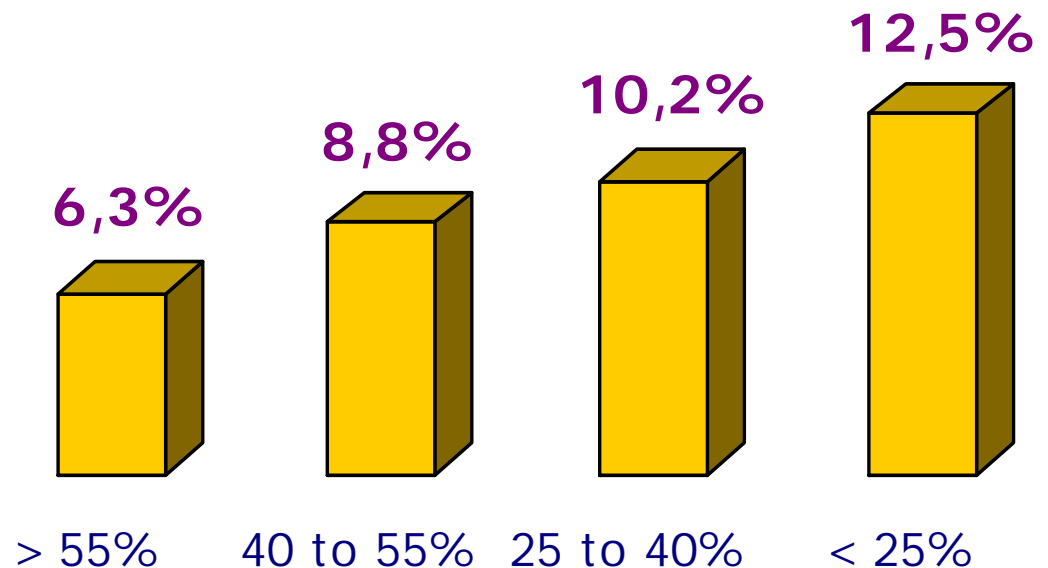
Entre 1995 et 2001 dans les villes européennes:

- La densité urbaine a baissé de 6% passant de 50 à 47 habitants/hectare
- Le taux de motorisation est passé de 400 à 445 voitures pour 1000 habitants (+11%)
- La part de marché du transport public est restée stable à environ 28%.
- La fréquentation du transport public est passée de 325 à 340 voyages par an et par habitant (+4,5%)

Coût du transport

Le coût du transport est moins élevé dans les villes denses ayant une part modale élevée des transports publics, des deux-roues et de la marche. La différence peut atteindre 2000 €/an/habitant.

Coût du transport pour la communauté (% du PIB) vs. Part modale des TP, marche et vélo



Coût du transport

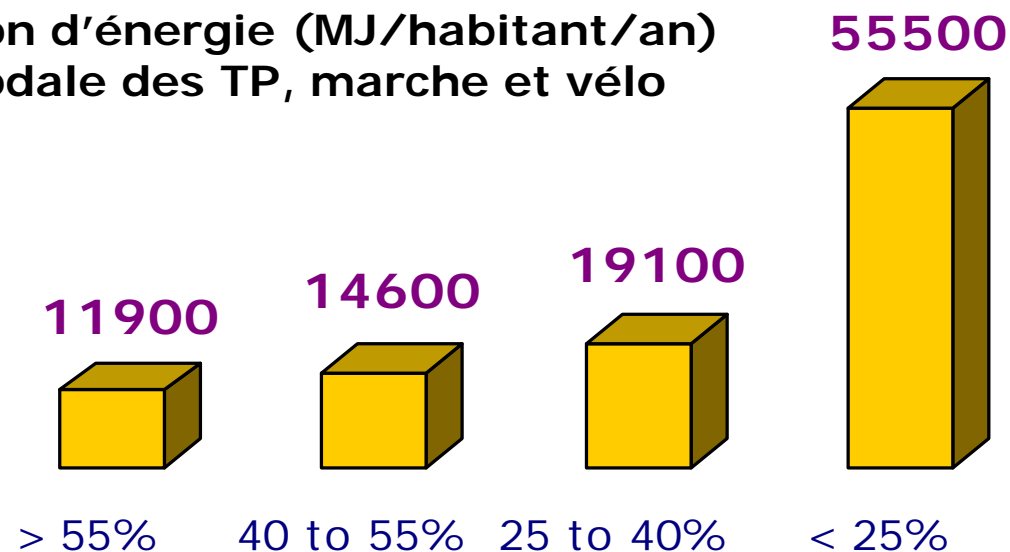
Les villes qui ont vu la part modale des transports publics augmenter ont enregistré une baisse du coût du transport pour la communauté.

	Part modale du TP (voyages mécanisés et motorisés)		Coût du transport pour la communauté (% du PIB)	
	1995	2001	1995	2001
Genève	18,8 %	21,7 %	10,2 %	9,4 %
Londres	23,9 %	26,8 %	8,5 %	7,5%
Madrid	23,4 %	29,1 %	12,2 %	10,4 %
Paris	27,1 %	27,5 %	6,8 %	6,7 %
Vienne	43,2 %	46,6 %	6,9%	6,6%

Consommation d'énergie

La consommation d'énergie par habitant est plus faible dans les villes denses ayant une part modale élevée des transports publics, des deux-roues et de la marche. La différence peut atteindre l'équivalent de 500 litres de pétrole par an et par habitant.

Consommation d'énergie (MJ/habitant/an)
vs. Part modale des TP, marche et vélo



Consommation d'énergie

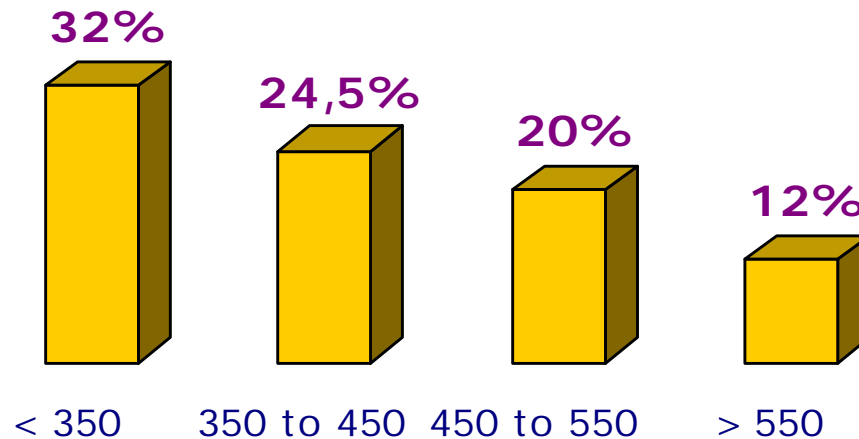
Les villes qui ont vu la part modale des transports publics, des deux-roues et de la marche augmenter ont enregistré une baisse de la consommation d'énergie par habitant.

	Part modale des TP, deux-roues et marche		Consommation moyenne (MJ/habitant/an)	
	1995	2001	1995	2001
Athènes	34,1 %	40,9 %	12.900	12.600
Genève	44,8 %	48,8 %	23.600	19.200
Rome	43,2 %	43,8 %	18.200	17.100
Vienna	62 %	64 %	10.700	9.050

Motorisation

La part de marché du transport public baisse quand le taux de motorisation augmente.

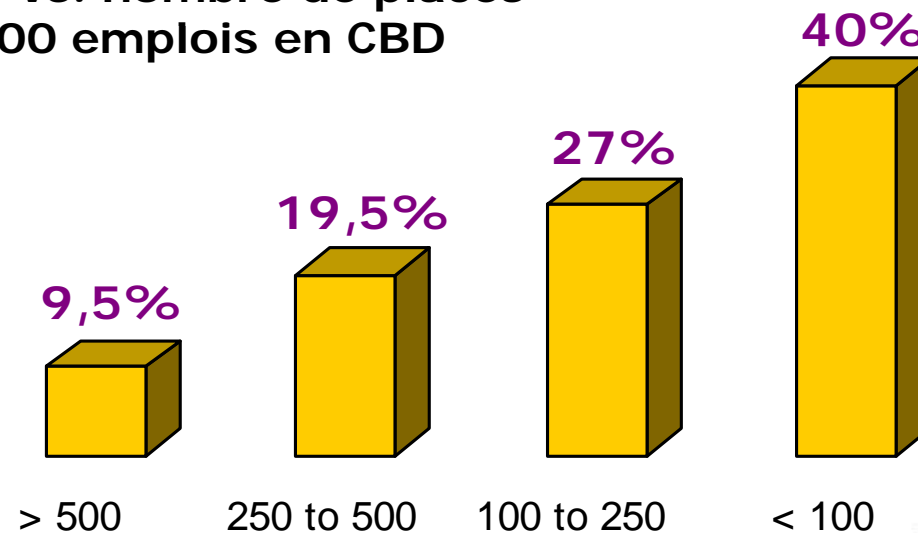
Part de marché des TP vs. Taux de motorisation
(véh./1000 habitants)



Stationnement

La part de marché du transport public est plus élevée dans les villes où la politique du stationnement est plus restrictive.

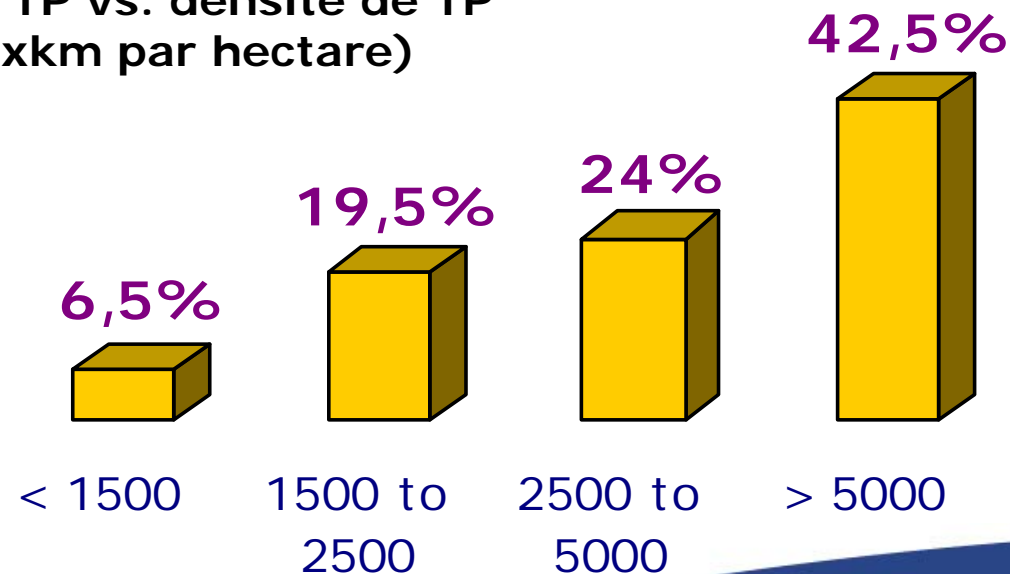
Part des TP vs. nombre de places pour 1000 emplois en CBD



Offre de transport public

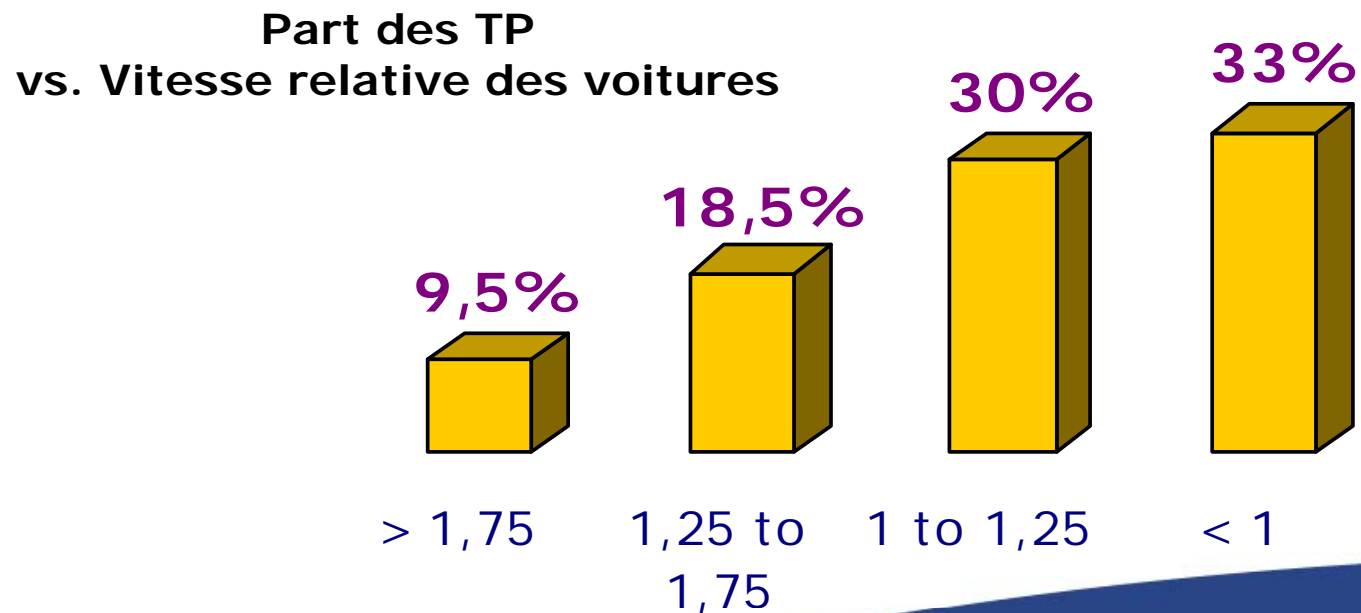
La part de marché du transport public est plus élevée dans les villes où la densité du réseau de TP est plus élevée.

Part des TP vs. densité de TP
(véh.xkm par hectare)



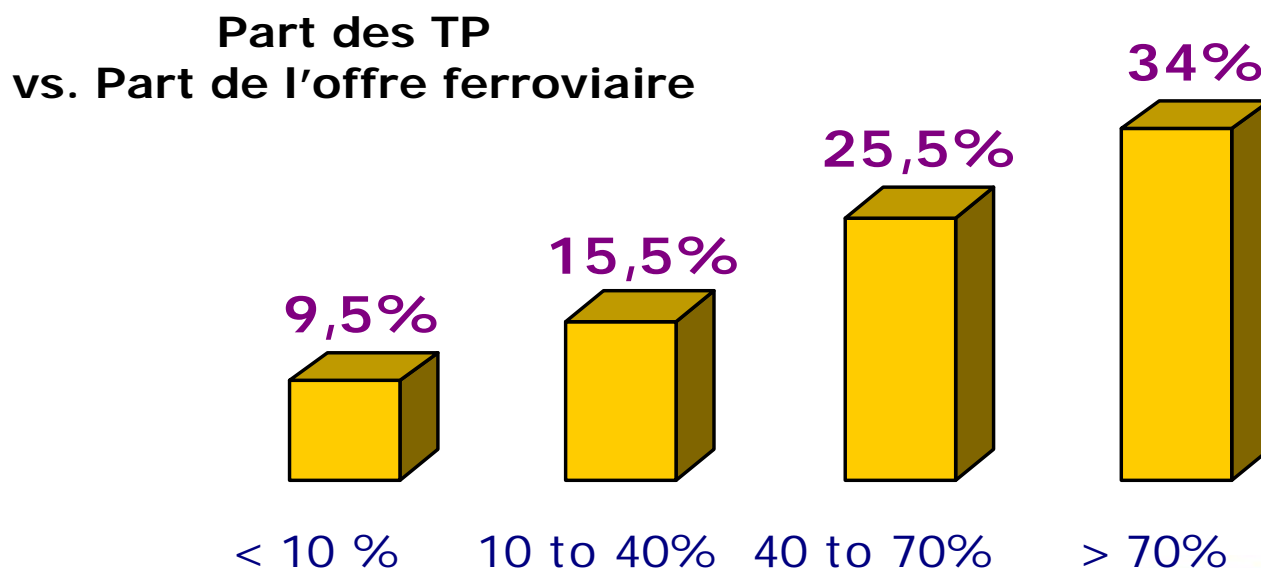
Vitesse et régularité du transport public

La part de marché du transport public est plus élevée quand la vitesse relative des voitures augmentent.



Vitesse et régularité du transport public

La part de marché du transport public est plus élevée quand la part de l'offre ferroviaire est plus importante.



Tarifification du transport public

- Dans les villes de l'échantillon, il n'y a pas de corrélation entre les niveaux tarifaires du TP et la part de marché des TP.
- Toutefois, la part de marché des TP est souvent plus élevée quand le rapport "Coût d'utilisation de la voiture / Coût d'utilisation du TP" est plus élevé. (Coûts exprimés en €/passagerxkm)

Recommandations (1/3): **Planification Urbaine**

- Encadrement de la construction sur les espaces libres aux abords des villes.
- Accompagnement des projets de développement urbain d'un schéma de desserte par les transports publics.
- Maintien de zones d'habitation suffisamment denses.

Recommandations (2/3):

Contrôle de la circulation et du stationnement

- Reaffectation de l'espace de voirie en faveur des piétons, vélos et transports publics; et développement de "quartiers tranquilles"
- Limitation de l'accès en voiture au centre-ville
- Limitation de l'offre de parking dans le centre ville et renforcement des contrôles.

Recommandations (3/3):

Développement des transports publics

- Politique d'investissement
- Développement des transports publics en site propre et de priorité pour les bus et tramways
- Rapports avec les autorités organisatrices

Possibilités de stationnement et choix modal

City	Automobile	Public Transport	Other Mode	Total
Besançon				
Guaranteed parking	90%	6%	4%	100%
No guaranteed parking	46%	29%	25%	100%
Grenoble				
Guaranteed parking	94%	3%	3%	100%
No guaranteed parking	53%	29%	18%	100%
Toulouse				
Guaranteed parking	99%	1%	0%	100%
No guaranteed parking	41%	24%	35%	100%
Bern				
Guaranteed parking	95%	3%	2%	100%
No guaranteed parking	13%	55%	32%	100%
Geneva				
Guaranteed parking	93%	3%	4%	100%
No guaranteed parking	36%	25%	39%	100%
Lausanne				
Guaranteed parking	94%	3%	3%	100%
No guaranteed parking	35%	35%	30%	100%

Source: *Les citoyens face à l'automobilité; les déterminants du choix modal (City dwellers and driving; the factors determining modal choice)* (UTP, ADEME, CERTU, CTB, SEMITAG, SEMVAT).

Madrid

- Création d'une autorité organisatrice
 - Extension du réseau de métro (+10 km/an)
 - Réorganisation du réseau de bus et création de couloirs réservés
 - Optimisation des stations de correspondance
 - Intégration tarifaire
- ➔ +60% de fréquentation des TP (1986-2003)

Bogota

- Développement d'un réseau de BRT (41 km en 2002, 388 km en 2015)
- Hiérarchisation des lignes de bus
- Restriction de la circulation automobile
 - ➔ -32% durée des trajets
 - ➔ -40% pollution
 - ➔ -93% accidents

Dublin

- 100 km de couloirs bus
- Parcs relais sur les itinéraires des bus
- ➔ Vitesse des bus 30 à 50% supérieure à celle des voitures
- ➔ +29.7% fréquentation des bus (+38% aux heures de pointe)
- ➔ 65% de nouveaux clients proviennent de l'automobile

Helsinki

- Intégration des transports dans la planification urbaine (développement suivant des axes lourds)
 - Extension du métro (Vuosaari)
- ➔ -10% usage de la voiture

Bruxelles

- Renforcement de l'offre de TP
 - Amélioration de la qualité
 - Mesures tarifaires
- ➔ +50% fréquentation entre 1999 et 2004

Région de Naples

- Réforme et intégration tarifaire
 - Introduction de la billettique sans contact
- ➔ 10% d'automobilistes sont passés au TP après un an

Strasbourg

- Développement du tramway
 - Plan de circulation restrictif (pas de transit)
 - Politique de stationnement
 - Zones piétonnes
- ➔ 16% de voitures en moins



International Association of Public Transport
Union Internationale des Transports Publics
Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen
Unión Internacional de Transporte Público

www.uitp.com

mohamed.mezghani@uitp.com

Better mobility for people worldwide