

16^{ème} café de géo de Mulhouse
Jeudi 7 avril 2005
Cyber café de l'université de haute Alsace

Quel avenir pour les transports urbains en Europe ?
Quel avenir pour les transports urbains en Europe en 7 affirmations

1. Est-ce que la congestion et la pollution vont s'aggraver ?

>>> L'évolution des nuisances du transport urbain

Les trois-quarts des Européens vivent en ville et 30 % des km européens se font en ville. Les déplacements augmentent constamment (la mobilité des passagers est passée en Europe de 17 km/jour en 1970 à 35 km en 1998 et le parc automobile européen s'accroît de 3 millions d'unités par an). Les atteintes à l'environnement sont multiformes : le bruit, perçu comme la 1^{ère} nuisance par les Français - et la pollution (10% du CO2 total vient du trafic urbain). Le coût de la pollution urbaine due aux transports est estimé à 1,7% du PIB.

La congestion traduit le jeu de l'offre et de la demande de transport. Elle peut s'aggraver, mais pas de façon infinie car vient un moment où les gens renoncent à leur déplacement ou le déplacent dans le temps. Il faut certes une politique de lutte contre la congestion, mais ne pas oublier que la demande se réajuste par exemple par la suppression de trajets non essentiels, ce qui est plus simple et bien moins cher que la mise en place d'une nouvelle infrastructure. En outre, quand on met en place une nouvelle infrastructure, une demande latente se manifeste, qui induit un nouveau trafic, qui sature plus ou moins rapidement la nouvelle infrastructure et retarde la solution du problème.

>>> Une nouvelle éthique du transport : la durabilité

La durabilité appliquée au transport recherche la minimisation du nombre d'infrastructures, de l'usage de l'énergie et du sol. Une véritable éthique de développement durable commence à se créer face aux nuisances du transport. Il existe en fait deux lectures du transport : une lecture individuelle et une lecture collective. Chaque individu veut favoriser le mode le plus rapide pour lui (il veut que la congestion soit résorbée, aller plus vite, se lever plus tard pour aller au travail), mais c'est la collectivité qui paie et elle n'en a pas les moyens. En effet, s'il est bien vrai que les individus paient pour leur mobilité, la collectivité paie bien plus (pollution, traitement des maladies respiratoires, accidents de la route, consommation d'espace, construction et entretien des infrastructures).

Transition. Face à ces questions, l'éthique de développement durable crée une nouvelle philosophie de l'aménagement, avec des nouveaux leviers valables pour tous les pays, mais ils se montrent plus ou moins frileux, comme par exemple la France avec le péage urbain et les financements accordés à la route.

2. Est-ce qu'on paiera pour rouler en voiture dans Mulhouse ?

S'inscrit dans deux problématiques

- la redistribution de l'espace viaire en faveur des modes doux

- la régulation de la circulation automobile par le prix

Le principe de la « juste tarification » pour réguler les déplacements automobiles.

Mais la tarification, ce n'est pas seulement le péage urbain, c'est aussi stationnement et la taxation nationale.

La mise en place du péage dépendra de son acceptabilité. Risque politique. Les sondages montrent certes que l'acceptabilité progresse : par exemple, un sondage effectué en France, Allemagne, GB, Italie et Belgique a montré que 72 % des Européens (63 % en France) étaient favorables à l'interdiction de l'accès au centre-ville aux voitures non propres. Mais entre répondre à un sondage et se voir interdire l'accès de la ville car son beau véhicule briqué avec soin est considéré comme « sale », c'est une autre paire de manches. Programme CIVITAS mis en place par l'UE et doté de 50 millions d'euros. Par ailleurs le maire de Londres a été élu en partie pour le péage, donc acceptable lorsque la congestion est chronique et l'usage de l'automobile est déjà limité (15% des déplacements domicile-travail vers le centre de Londres se font en automobile).

Pour certains, c'est injuste socialement, mais en fait pas tant que cela. Il faudrait baisser certains impôts tels la TIPP pour que la taxation directe variable soit acceptable. On cite beaucoup l'exemple de Londres (plus que Singapour ou Bergen) mais il est difficilement transposable, malgré son succès en termes de réduction de la congestion. La vitalité du centre ville semble en pâtir (mais reste à confirmer par d'autres études). Le péage généralisé serait plus efficace et acceptable, mais la probabilité de sa mise en place (une fois les problèmes techniques résolus) est repoussée à une échéance plus lointaine.

3. - Il n'y aura plus d'heure de pointe -

Les temporalités urbaines changent. Les pointes sont écrêtées, mais parce que les mobilités hors heures de pointe augmentent plus vite. Les télécommunications n'ont d'ailleurs pas ralenti cette tendance (augmentant parfois le besoin en déplacement). Apparition de nouvelles pratiques urbaines et donc de nouvelles mobilités. Va-t-on s'adapter et quels sont les enjeux de l'adaptation des transports aux nouveaux modes de vie ? Désynchronisation des horaires au sein même des ménages : le « métro-boulot-dodo » de 1973 c'est fini ! Aujourd'hui ce serait plutôt « métro-boulot-shopping-restau-boulot-loisirs-amis-dodo » à travers toute la ville, ville elle-même diluée, éclatée (le shopping dans les centres commerciaux hors la ville, les amis qui ne sont que très rarement les voisins de palier...).

Va-t-on vers des t.c. 24/24 ? La nuit (cf. Noctabus à Paris) ?

Transition : On vient de le voir, la ville s'éclate, nos pratiques aussi, la limite entre l'urbain et l'interurbain devient floue, les déplacements s'allongent. Ce qui pose la question de l'intégration des périmètres de Transports, de l'intermodalité.

4. Mon billet de train me permettra-t-il de prendre le bus (voire le vélo) ?

La question de la coordination des politiques publiques de transport se pose, car, si les centres sont bien desservis (à partir d'une certaine taille de la ville, certes), il n'en va pas de même des périphéries (le taux moyen de couverture par les transports urbains des zones périurbaines n'est que de 11%). Il faut donc une approche globale à l'échelle de l'agglomération. Or, aujourd'hui, les périmètres d'action des autorités responsables sont souvent inadaptes, comme en France où les PTU (périmètres des transports urbains) sont trop souvent plus restreints que l'espace fonctionnel des agglomérations (ex de Lyon et de Palavas).

Cela n'empêche pas qu'il y ait des transports privés ou de multiples opérateurs, mais à condition que la coordination soit forte. Il faut éviter le cas anglais où un ticket n'est pas toujours valable d'un opérateur à un autre...où existe une compétition entre des bus hyper fréquents sur certains axes et personne sur les axes moins rentables (mais en Suède où en Allemagne, il peut y avoir plusieurs opérateurs sous tarification commune). Par ailleurs ne pas oublier que la lutte contre l'auto ne passe toujours par un choc frontal, assurer l'intermodalité peut s'avérer efficace avec des parcs relais.

Transition. A côté du périmètre « idéal » pour gérer les transports, on discute aussi beaucoup du mode de transport « idéal » pour nos agglomérations et le « light rail » (tramway ou tram-train) est souvent mis en avant.

5. Les « light rail » vont-ils triompher dans les agglomérations moyennes ?

Entre réponse aux besoins de mobilité, politique de requalification urbaine, politique d'embellissement urbain, politique de durabilité et calendrier électoral, le tramway apparaît comme la panacée. Qu'en est-il réellement ? Est-ce une danseuse comme le dit Gérondeau ?

Il a pour lui la flexibilité, la souplesse et souvent l'esthétique. Il a ainsi été mis en service non seulement dans des villes moyennes mais aussi dans des métropoles (comme Paris et Londres). Toutefois le rapport coût/bénéfices est parfois limité (il coûte en gros 2 fois plus cher que le bus et 3 fois moins cher que le métro à mettre en place). Les politiques veulent laisser leur marque (un tramway peut être construit en une mandature...) mais la rentabilité est souvent lente, l'endettement important et par ailleurs, un tramway peut induire une détérioration des services (cf. fac Bron Lyon car le but principal était la requalification urbaine). Les utilisateurs des trams sont souvent encore des captifs (transferts de l'automobile assez modeste). En fait, l'élément clé, qui est décisif, c'est le pouvoir de requalifier la ville par des opérations qui, autrement, auraient été jugées trop chères, et jouer sur l'image de la ville et du transport public. Ce type de raisonnement n'est pas encore en place partout, comme en GB, où l'analyse coûts/avantages domine encore l'expertise. De récents rapports mitigés se sont traduits par un coup de frein mis au tram et un fort désengagement de l'Etat (le mode de financement britannique y est ultra centralisé ; les projets de taxes sur la plus value foncière induite par la construction de nouvelles infrastructures de transport pourront peut-être remplacer ce recul du financement étatique).

L'avenir est donc incertain, avec un désengagement de l'Etat présent ailleurs (cf. la France).

Transition : ces coûts vont grever de plus en plus les budgets. Souvent les accessibilités sont améliorées en corridor, la ville est plus belle, mais hors de ces corridors, il ne faudrait pas que les autres TC (bus) se dégradent faute d'argent. Cela pose la question du droit à l'accessibilité pour tous.

6. Le droit aux transports pour tous

Les transports urbains sont aussi liés à la question sociale : outre la mobilité connue, existent des désirs de mobilité cachés (que l'on commence à mieux prendre en compte). Par ailleurs, il faut traiter la concurrence et la vie commune des différents modes (doux ou durs) dans des espaces contraints (« la rue pour tous » après « la rue pour la voiture »). Actuellement, la gestion des transports est relativement peu appréciée par les Européens. Une enquête européenne a été menée en 2002 sur la satisfaction des usagers par rapport aux services : les services plébiscités étaient la poste (79% de satisfaits, l'électricité 73% et le téléphone 71 %) alors que les transports urbains étaient en queue de peloton pour les satisfaits (59%) et en tête pour les insatisfaits (23%).

Malgré les politiques menées depuis une génération, le pourcentage de captifs ne baisse pas. Parmi les causes, on trouve le vieillissement, l'essor des non motorisés et ceux qui en font le choix (bobos, cf. Lyon ou d'autres villes où se met en place un système de partage sur abonnement d'un parc de voitures). Pourquoi faudrait-il que l'automobile ait accès partout ? Pourquoi ceux qui ne disposent pas d'une automobile ne pourraient-ils pas accéder partout ? Il faudrait ajouter au droit au transport inscrit dans la LOTI (1982) le « droit aux transports efficaces » !

Transition. Pour assurer le droit au transport, il faut de la densité et minimiser la longueur ce qui rend viables les transports collectifs.

7. Transports et utilisation du sol seront coordonnés

« Le manque d'approche intégrée dans les politiques de l'urbanisme et des transports offre à la voiture particulière un monopole quasi total ». Qui a dit cela ? Un dangereux gauchiste ? Non le *Livre Blanc de la Politique Européenne des Transports* de 2001, qui plaide pour le report modal, la densification et une « utilisation responsable de l'automobile ».

La question de la densité. Triomphe du modèle de la ville dense compacte ? Mais, un modèle des transports idéaux existe-t-il vraiment ? Pour les Anglais, le modèle, ce serait plutôt les Pays-Bas ou Hong Kong, à en juger par l'intensification urbaine actuelle.

L'intérêt d'intégrer les politiques des transports et d'aménagement c'est de ne pas avoir de lotissement à proximité des nouveaux arrêts de tram lorsqu'on veut maximiser l'usage des transports collectifs et minimiser la consommation d'espace. Mixité, densité, choix des occupations du sol permettent de réduire les distances, de diminuer l'usage de l'automobile et d'augmenter celui des transports collectifs, et d'augmenter la marche à pied et l'usage du vélo. Un français effectue 0,6

déplacement par semaine à vélo, un allemand 2,6, un danois 3,5 et un hollandais 7,4. La différence n'est certainement pas affaire de climat, et pas plus de relief...

L'intégration de la politique d'usage du sol et des transports passe enfin par l'intégration de l'expertise. Si les textes de loi (SRU, GB *Planning Guidances*) entendent coordonner les deux approches, les ingénieurs, aménageurs, urbanistes n'ont pas les mêmes cultures, méthodes et ne se concertent pas toujours.

Conclusion

La question de la durabilité est multiforme :

Veut-on de HK en Europe ? les différentes dimensions de la durabilité ne sont pas compatibles. ET culturellement pas possibles. Mais en UK, on glisse de la maison à l'appartement dans les tours (60% des nouveaux logements sont des appartements).

cf. HK où les transports sont très bien mais où nous, Français, pourrions trouver la qualité de la vie insuffisante d'un point de vue densité ou culturel.