

LE RÔLE CLÉ DE LA MOBILITÉ URBAINE DURABLE POUR MIEUX RECONSTRUIRE DANS LES VILLES MÉDITERRANÉENNES

Pere CALVET, PDG, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC). Président, Association internationale de transport public (UITP)

INTRODUCTION

Cette crise générée par la COVID-19 a eu un impact important sur le système des transports publics à travers beaucoup de pays méditerranéens. Les acteurs des secteurs publics et privés ont adopté toutes les mesures nécessaires pour garantir la continuité du service, en assurant la mobilité des travailleurs essentiels de première ligne.

Les services existants ont été maintenus en activité, ou de nouveaux services ont été mis en place pour que les personnes ne pouvant pas rester à la maison et qui doivent se déplacer disposent de solutions alternatives adéquates de mobilité. L'offre a été adaptée aux nouvelles mesures requises de distanciation sociale, les masques ont été rendus obligatoires dans la plupart des villes et le nettoyage des gares et des véhicules a été intensifié sans tenir compte des coûts supplémentaires. Tout ceci a été réalisé en protégeant les employés et les usagers.

Cependant, la situation sanitaire a entraîné une chute généralisée et insoutenable de la fréquentation des transports publics et des recettes des boîtes de perception associées, de près de 90 % dans certaines villes, alors que l'offre dépasse largement la demande depuis le début de la crise. Avec une reprise progressive des activités après le confinement, il est impératif d'intervenir avec des mesures exceptionnelles ou le système s'effondrera.

Nous faisons face à une pandémie mondiale qui creuse profondément les inégalités et qui annule le progrès des objectifs de développement durable (ODD). Dans le même temps, nous continuons de faire face à de nombreux défis mondiaux aux conséquences irréversibles pour les populations. En réponse à ces crises interconnectées, nous ne pouvons nous permettre de nous attaquer à l'un ou à l'autre. En effet, le climat, la santé, l'inclusion sociale, la sécurité routière et l'économie sont attaqués et les transports publics, conduits par l'innovation et la qualité de service, sont une part importante de la solution.

LES BÉNÉFICES ÉVIDENTS DES TRANSPORTS PUBLICS DANS NOS SOCIÉTÉS

Dans les phases de réponse, de réparation et de récupération, les citoyens et les politiciens ont réagi différemment selon les régions. Cette fois-ci, nous devons mieux reconstruire. Pour ce faire, il est essentiel de renforcer le rôle des transports publics, la colonne vertébrale de la mobilité urbaine, en tant que catalyseur d'autres objectifs économiques, sociaux et environnementaux urbains.

Les avantages économiques des transports publics sont cinq fois supérieurs aux sommes qui y sont investies¹. Les transports publics ont des effets positifs sur l'économie au sens large en reliant les personnes à leur travail, à leurs études, et à leurs loisirs, en permettant le regroupement des activités et le développement d'entreprises, en améliorant la qualité de vie, en

soutenant le tourisme, en réduisant les embouteillages, en stabilisant la valeur des propriétés et en aidant à la redynamisation des villes ou les zones défavorisées grâce aux liaisons de transport. Des études font état d'une augmentation significative de la valeur des biens immobiliers situés à proximité de projets de transport conçus selon une approche axée sur les transports en commun, ce qui se traduit par la présence de magasins de détail à proximité, de zones piétonnes de qualité et d'espaces ouverts.

Plus de 13 millions d'emplois locaux sont reliés à des services de transports publics, dans le monde. Pour chaque emploi direct dans les transports publics, 2,5 emplois additionnels existent dans la chaîne de production et l'économie locale. Une étude² récente menée par l'Organisation des Nations Unies et l'Organisation Internationale du Travail (OIT) suggère que des opportunités d'embauche seraient effectivement ouvertes par la promotion de transports verts et sains. Stimuler l'utilisation des transports publics en doublant les investissements pourrait créer au moins 2,5 millions d'emplois additionnels dans le secteur des transports, dans le monde. Ce chiffre passe à au moins 5 millions d'emplois si l'on tient compte de l'impact plus large sur d'autres secteurs de l'économie.

Les transports publics rassemblent les gens et assurent l'égalité des chances à tous les citoyens, en tant qu'option accessible et abordable pour assurer l'accès aux services publics. Ils jouent un rôle crucial dans le développement local, en offrant la mobilité pour tous et en maintenant la cohésion sociale et territoriale, en ne laissant personne ni aucun espace sur le côté après la crise.

Selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), sept millions de morts prématurées seraient dues à la pollution de l'air. Cela représente un tiers des décès dus aux principales maladies non transmissibles (accidents vasculaires cérébraux, cancer du poumon, crises cardiaques et bronchopneumopathies chroniques obstructives). Plus de 90% de la population mondiale vivent dans des zones où la pollution de l'air est supérieure aux niveaux recommandés. Cependant, il ne peut y avoir un "retour à la normale" là où il est dangereux de respirer.

Selon l'Agence Européenne pour l'Environnement, les transports publics sont quatre fois plus efficaces en termes de passagers par kilomètres que les voitures privées. Chaque kilomètre parcouru en transport en commun sauve 95 grammes d'émissions de GES et 19 grammes de NOx par rapport aux transports privés motorisés.

Investir dans la prévention sanitaire en réduisant la pollution atmosphérique permettrait de réduire le coût des traitements des maladies non transmissibles au XXI^e siècle. Une part importante de la solution sanitaire consisterait à équiper les villes et leurs habitants de transports publics intégrés, réduisant ainsi les risques d'accidents de la route, d'obésité, de pollution atmosphérique et de bruit. Ces mesures profiteraient à tous et réduiraient les inégalités sociales face à ces risques³.

La diminution du trafic due aux confinements dans beaucoup de villes montre que la concentration de dioxyde d'azote (NO₂) peut rapidement être réduite à hauteur d'un tiers. Si, dans le contexte de la crise actuelle, de nombreuses villes ont fait le choix de suspendre les politiques existantes de restriction de l'usage de la voiture et du stationnement ou d'en retarder des nouvelles pour aider les professionnels de santé et les livraisons essentielles, il est essentiel que ces outils éprouvés pour un air plus pur soient réactivés le plus rapidement possible. Les risques majeurs de contagion de la COVID-19 sont sans aucun doute l'infection par une tierce personne, et la qualité des services de santé est essentielle pour en déterminer les

2

3

conséquences. Toutefois, des études montrent que la pollution de l'air pourrait jouer un rôle à plusieurs égards, comme c'est le cas pour le taux de mortalité plus élevé en raison de poumons et de cœurs affaiblis par un air pollué. Les polluants enflamment également les poumons, rendant les habitants plus sensibles au virus. Cela soulève des inquiétudes quant à l'augmentation des niveaux de pollution après les confinements.

Si nous voulons limiter l'augmentation de la température globale de 1,5°C, comme le prévoient les Accords de Paris, nous devons réduire les émissions mondiales de 7,6%, chaque année, au cours de la prochaine décennie. Comme le souligne la Déclaration de l'UITP sur le leadership climatique⁴, cela nécessite plus d'engagements ambitieux nationaux et des objectifs plus stricts pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Les acteurs non étatiques, comme le secteur des transports publics, ont fait preuve d'une détermination et d'un engagement accrus pour parvenir à un avenir à faibles émissions et exploiter les opportunités qui en découlent. Le moyen le plus rapide et le plus rentable pour la décarbonation de la mobilité quotidienne des personnes et réduction de l'empreinte de leurs choix de mobilité est de promouvoir les transports publics, la marche et le vélo.

Les accidents de la route sont la 10^e plus grande cause de mortalité au monde, responsable de plus de 1,2 million de morts par an. 90% de ces décès surviennent dans des pays développés. Environ 50 millions de personnes sont également blessées sur les routes, dans le monde, tous les jours, ce qui coûte jusqu'à 3% du PIB aux gouvernements. Le nombre de morts sur les routes augmente régulièrement et le taux de mortalité, proportionnel au nombre d'habitants, reste constant. Ce qui signifie que nous sommes loin d'atteindre l'objectif fixé par l'ODD 3.6 de réduire le nombre de morts et d'accidentés de la route dans le monde. Les transports publics ont un rôle primordial à jouer afin de fournir un système de transport urbain durable et sûr pour tous, ce qui inclut le développement des transports publics. C'est une solution avérée pour atteindre cet objectif⁵.

LES VILLES ONT BESOIN D'UNE MEILLEURE MOBILITÉ

À travers l'histoire, le paysage urbain des villes méditerranéennes a évolué en matière de changements sociaux, économiques et environnementaux. De nos jours, de par un exode rural de plus en plus important, les villes sont responsables de 75% de la consommation d'énergie et de 70% des émissions mondiales de dioxyde de carbone. La manière de concevoir et de construire les villes définit notre qualité de vie. Les urbanistes et les décideurs ont été obligés de repenser l'organisation de la mobilité.

Les villes de notre région ont compris qu'avec la crise que nous traversons, il était temps de faire avancer les questions de mobilité urbaine durable et beaucoup ont déjà commencé à refaçonner leur espace urbain et à revoir l'affectation de l'espace routier attribué de manière disproportionnée aux voitures privées au cours des dernières décennies. La complémentarité et l'intégration des modes de transports actifs, partagés et collectifs sont essentielles.

La révolution numérique a apporté des changements radicaux de notre économie, y compris la mobilité des marchandises et des passagers, et a encouragé l'entrée au marché de la mobilité à de nouveaux acteurs. Si les nouveaux services affectent la gestion de la mobilité urbaine et impactent le paysage urbain, dans le cadre d'une stratégie urbaine plus large, ils représentent également de nouvelles opportunités pour améliorer les options de mobilité et faciliter un mode de vie sans voiture. La coopération, les partenariats et le dialogue sont essentiels pour permettre une redéfinition du système des transports publics, en intégrant de nouveaux

4

5

services complémentaires aux transports publics de masse de manière efficace et durable. Dans le contexte de la mobilité en tant que service (MaaS), aucun mode de transport partagé ou collectif ne doit être exclu de ce dialogue.

Cette crise représente une opportunité essentielle de changer définitivement les choses pour le meilleur, en rendant les villes à ses habitants. Les décisions prises dans les prochaines semaines, voire les prochains mois, détermineront dans quelle mesure nos villes seront saines, résistantes et supportables à l'avenir. Cependant, il ne nous est possible d'y parvenir qu'en intensifiant la collaboration entre les parties prenantes pour soutenir le secteur des transports publics. Les cadres institutionnels du transport public et les réglementations du marché diffèrent en fonction des spécificités locales, cependant, le point de départ de tout plan de développement stratégique urbain devrait être l'élaboration d'une vision commune (à la fois verticale et horizontale) dans laquelle la mobilité urbaine est censée atteindre les objectifs stratégiques de la ville et sécuriser les avantages socio-économiques plus larges. Jumeler des stratégies à long terme avec des mesures tactiques favorise un courant de cohérence dans le processus décisionnel, non soumis à des conditions politiques. Les initiatives actuelles à court terme permettant la marche et le vélo devraient évoluer vers des solutions à long terme en s'associant aux acteurs du transport public.

La santé n'est pas seulement un indicateur de suivi des progrès, elle est aussi un élément essentiel pour assurer un développement durable. Placer la santé et le bien-être au centre du processus de planification peut favoriser de bons moyens de subsistance, mais aussi construire des communautés résistantes et dynamiques et donner une voix aux groupes vulnérables, tout en permettant de progresser dans la réduction des inégalités dans les zones urbaines.

Certains régulateurs pourraient considérer cette crise comme un point d'inflexion pour accélérer la transition vers une mobilité plus durable, tandis que d'autres pourraient relâcher les mandats réglementaires. En encadrant le fonctionnement de nos écosystèmes urbains, les réglementations peuvent avoir un impact important sur le succès ou l'échec d'une stratégie de mobilité urbaine. En effet, une approche réglementaire flexible et conductrice, adaptée à un environnement de plus en plus complexe et compétitif, qui soutient l'innovation et l'auto-innovation, permet aux villes de prospérer et d'atteindre leur plein potentiel⁶.

L'innovation, y compris dans le développement de nouvelles solutions technologiques, a un rôle majeur à jouer dans la construction d'un système de mobilité urbaine plus résistante, dans lequel les parties prenantes capables de faire preuve d'une plus grande agilité et qui offrent plus de flexibilité dans la fourniture des services qu'ils n'ont été capables de le faire jusqu'à présent.

Certaines des tendances apparues pendant la crise de la COVID-19 pourraient n'être que temporaires, mais certains changements seront permanents. L'utilisation plus généralisée des technologies numériques, dont l'augmentation des interactions sociales (télétravail, etc.), aura probablement un impact sur la structure de la demande et la forme des villes. Pour garantir la pertinence continue des transports publics et ses avantages associés dans cet environnement futur, le secteur doit s'adapter et adopter des objectifs tournés vers l'innovation et la numérisation pour construire et fournir une meilleure qualité, pour améliorer le niveau des services personnalisés et des normes pour les clients des transports publics.

Le secteur des transports publics est un investissement lucratif et un important facteur de richesse. Garantir la stabilité du financement à long terme, permettant la planification des CAPEX et OPEX dans le contexte de SUMP rigoureux, est essentiel pour soutenir les stratégies urbaines et atteindre les résultats fixés de mobilité. Une législation et un financement dédiés

doivent être réservés. Le modèle de gouvernance doit être amélioré pour mieux inclure les différents bénéficiaires des infrastructures et services de transport public, dont les entreprises⁷.

La crise du coronavirus touche aussi les finances du secteur des transports publics et il est urgent de prendre des mesures extraordinaires sous la forme de conditions claires pour l'utilisation des fonds de recouvrement en faveur d'un transfert modal. Le moment pourrait être idéal pour instaurer des schémas alternatifs de financement, tels que le péage urbain ou la tarification routière, conduisant à un cycle vertueux dans lequel les voitures privées financent les transports publics.

RECOMMANDATIONS STRATÉGIQUES

Les villes et les pays méditerranéens devraient investir dans la relance et la résilience pour une transformation socio-économique systémique, où les transports publics et la mobilité active jouent un rôle primordial pour mieux reconstruire. Pour ce faire :

- 1) Le renforcement des transports publics devrait être une priorité pour les décideurs de tous les pays de la région. Alors qu'ils décident actuellement de l'affectation de certains des fonds publics les plus importants de l'histoire, les gouvernements devraient inclure le secteur dans les mesures de redressement financier et maintenir, voire renforcer, les investissements prévus dans les services et les infrastructures du secteur des transports publics, en raison de leurs divers facteurs multiplicateurs positifs.
- 2) Le secteur public doit intervenir pour garantir un certain niveau de stabilité grâce à des fonds de mobilité dédiés, jouant le rôle de moteur. Le plan de relance de l'UE et le prochain cadre financier pluriannuel seront déterminants dans certains pays de l'écosystème méditerranéen. Nous devons avancer avec des chiffres concrets alloués au secteur des transports publics sur le prochain budget à long terme et le Next Generation UE, d'ici la fin de l'année. Des systèmes de financement alternatifs, tels que le péage urbain et la tarification routière, doivent être pris en compte. Des règles claires et une approche cohérente au niveau régional ou mondial par des autorités compétentes sont primordiales, tout en fournissant des cadres réglementaires souples et des incitations financières pour construire et fournir des systèmes de transport urbain ayant des niveaux de capacité et la qualité d'environnement accrue que les gens désirent.
- 3) La crise actuelle met en lumière ce que tant de villes voulaient faire sans en avoir eu l'occasion. Grâce à un développement axé sur les transports, il est possible de réduire le besoin des déplacements motorisés et la longueur des trajets. Les quartiers résidentiels, de travail et de loisirs doivent être plus étroitement connectés et mélangés. Les villes doivent donner la priorité aux rues accessibles, sûres, vivables et praticables à pied dans le cadre de la planification urbaine, en plaçant l'homme au centre des préoccupations et en coordonnant soigneusement l'aménagement du territoire et la planification de la mobilité à long terme avec l'engagement de toutes les parties prenantes dès le début du projet. Les décideurs politiques ont maintenant une occasion en or d'intégrer et de renforcer ces politiques.
- 4) Le secteur des transports publics devrait être la colonne vertébrale de la mobilité urbaine dans toutes les stratégies de sortie qui visent à transférer le transport individuel motorisé des villes vers des modes plus durables dans le cadre d'un système de transport public intégré (administratif, modal, tarif...) qui combine les services de

mobilité, qui assure les trajets sans interruption de porte à porte et qui supprime le besoin d'avoir une voiture privée.

- 5) La gestion de la demande de la mobilité joue un rôle essentiel pour décongestionner les pics. Les autorités publiques et les acteurs privés devraient collaborer pour surveiller et réorienter les stratégies en fonction des effets à court et, surtout, à long terme de la crise actuelle sur la dynamique des villes et de la mobilité. Soutenues par des solutions technologiques et la flexibilité, les réponses efficaces pour optimiser et adapter le réseau influenceront le voyage intelligent.
- 6) Fondées sur les données et la science, les mesures de communication positive sont essentielles pour que les usagers aient de nouveau confiance dans le secteur des transports publics. Tous les outils sont déjà en place, qu'il s'agisse de décisions politiques, de mesures actives ou de la réassurance des clients. Les autorités et les opérateurs des transports publics doivent renforcer leurs interactions avec les médias pour expliquer les piliers importants du secteur (l'orientation client, les mesures sanitaires et de nettoyage et l'efficacité) et pour accélérer les leviers (l'innovation, la transformation numérique et les partenariats stratégiques).

CONCLUSION

Les villes et les pays ont répondu à des situations d'urgence à court terme, mais nous devons maintenant aller au-delà, assurer la survie du secteur des transports publics et saisir une occasion historique de recommencer et façonner le futur de nos villes.

Notre secteur de la mobilité urbaine est fortement interconnecté à de nombreux autres défis (le climat, la santé, l'inclusion sociale, la sécurité routière, etc.) qui ne pourront être relevés sans une priorité claire accordée aux transports publics, pilier essentiel de la relance économique, sociale et environnementale, tant à court qu'à long terme.

Les parties prenantes du secteur des transports publics ont démontré que malgré un manque d'expérience dans la gestion des crises sanitaires, ils ont réagi très rapidement à la situation et ont démontré leur grand sens des responsabilités pour leurs employés et les communautés qu'ils servent.

De nombreuses études scientifiques et analyses empiriques montrent que les transports publics présentent moins de risques que d'autres lieux de rassemblement publics ou privés. Malheureusement, le secteur a été trop souvent stigmatisé sans arguments solides. Sur la base de résultats scientifiques et de l'expérience pratique disponibles aujourd'hui, les transports publics ont pris les mesures appropriées pour réduire ces risques à un niveau gérable et acceptable par les usagers.

Néanmoins, des efforts supplémentaires devraient être faits pour communiquer massivement les avantages des transports publics à la société pour restaurer la confiance des citoyens.

BIBLIOGRAPHIE ET RÉFÉRENCES

Voir UITP Urban Mobility innovation index, <http://umi-index.org>

Voir the Mobility Champions Community initiative par UITP et UCLG

United Nations Sustainable Development Goal 11.2 target by 2030 “improving road safety, notably by expanding public transport”

UITP, 2018. Public transport moving Europe forward.

UITP, 2018. Integrating mobility health impact in decision-making.

UITP, 2019. Declaration for scaling up decarbonization.

UITP, 2019. Public transport and business: empowering our cities.

UITP, 2020. Public transport is COVID-safe.

UN & ILO. 2020. Jobs in healthy transport. Making the green shift.