

FOCUS

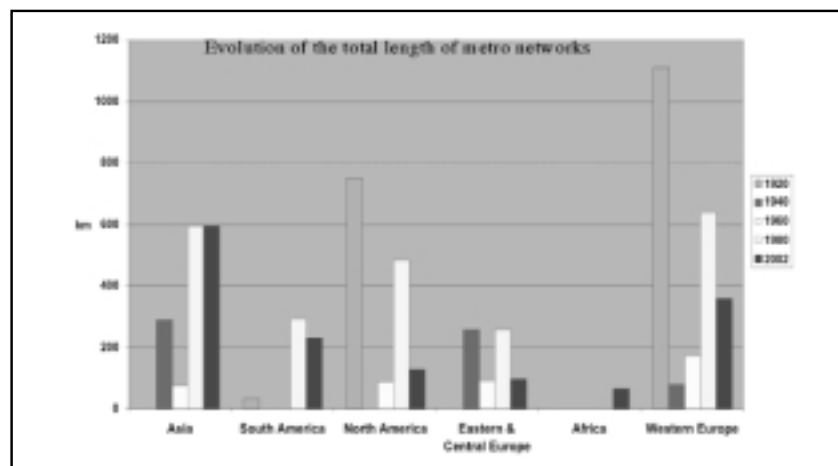
PRISE DE POSITION DE L'UITP

Le métro : une chance pour le développement durable dans les grandes métropoles

Conçus à l'origine pour faire face à la gestion du trafic urbain dans les grandes métropoles, les métros ne se limitent plus au rôle d'infrastructure de transport mais deviennent une œuvre urbaine structurante autour de laquelle se développe la politique de mobilité et un facteur essentiel pour une meilleure qualité de vie.

La naissance du métro, entendez par-là, train à traction électrique circulant en site propre exclusif en milieu urbain, remonte à 1890, année de l'inauguration de la première ligne à Londres. Depuis, près de 120 agglomérations d'Europe, d'Asie et d'Amérique ont rejoint le club des villes équipées de métros. En Afrique, seul Le Caire fait partie du groupe, alors que l'Océanie ne compte que des tramways ou métros légers. Mais le potentiel de développement de tels systèmes est loin d'être saturé puisqu'on comptera en 2015, près de 560 villes millionnaires dont 300 en Asie.

Les réseaux de métros ont transporté en 2002 environ 150 millions de voyageurs par jour soit 34 fois le nombre journalier moyen de voyageurs en transport aérien. A elle seule, cette comparaison montre l'enjeu économique et social du développement, de l'organisation et de l'exploitation des systèmes de métros. Durant plus d'un siècle, ceux-ci ont connu une mutation importante qui a fait du métro d'aujourd'hui une vitrine des innovations tant aux niveaux industriels et technologiques, que sur le plan de l'exploitation et des services au client.



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.



Un mode propre, économe en énergie et en espace

Tous les modes de transport utilisent l'énergie pour se déplacer et occupent l'espace pour se déplacer et stationner. En combinant la traction électrique à une capacité élevée, le métro est le mode de transport le plus efficace en termes de consommation énergétique et d'occupation d'espace. A titre de comparaison, des calculs réalisés par la RATP (Paris) montrent que pour déplacer 50 000 passagers par heure et par sens on nécessite une emprise de 9 mètres de largeur pour un déplacement en métro, 35 mètres pour des bus, et 175 mètres pour les automobiles. Ces mêmes estimations montrent qu'un kep (kilo d'équivalent pétrole) permet à un passager de parcourir plus de 48 km en métros, 38 km en autobus ou à peine 19 km en voiture. De même, les progrès réalisés en matière de traction permettent au métro de récupérer l'énergie lors du freinage d'où une économie de consommation non négligeable. Par ailleurs, le métro n'émet pas localement d'émissions polluantes ou de gaz à effet de serre. Sa contribution au changement climatique se limite aux conséquences liées à la production d'électricité. Enfin, étant la plupart du temps en souterrain, le métro libère l'espace en surface pour des aménagements permettant d'améliorer la qualité de vie en ville.



Le métro, leader de l'intégration

Mode de transport à forte capacité, le métro a un effet structurant sur la ville. Il est la colonne vertébrale autour de laquelle se développent les zones d'habitation ainsi que les activités économiques et socio-culturelles, et vers laquelle convergent les autres modes de transport. En ce sens, le métro assure parfaitement son rôle de leader de l'intégration des politiques de transport, d'urbanisme et de la ville. Plus qu'un mode de transport, c'est une œuvre urbaine structurante et un facteur essentiel pour une meilleure qualité de vie.

La contribution des métros à une meilleure intégration passe également par la conception de stations de correspondances qui sont de véritables lieux de vie, conviviales et sûres, intégrées à la ville, offrant les activités sociales, commerciales et

culturelles qui permettent au voyageur de valoriser les temps d'attente et qui invitent les citoyens à les visiter.

L'intégration modale se traduit par le développement d'une tarification commune à tous les modes et tous les exploitants facilitant l'utilisation des transports publics. Dans ce cadre, les réseaux de métros ont été parmi les premiers à développer les pass sans contact comme moyens de paiement multimodaux. Ceux-ci sont en train de devenir de véritables porte-monnaie électroniques intégrant le transport avec d'autres services urbains.



Dans le même ordre d'idées, l'information aux voyageurs devient dynamique, multimodale et accessible partout (avant et pendant le voyage) rendant le transport public plus accessible. Mais l'intégration de la billettique et de l'information ne sont possibles que si une réelle coordination entre exploitants et entre modes est assurée. A ce titre, le métro a un rôle de leader à jouer.

Nouvelles technologies, pour les métros d'hier et d'aujourd'hui

S'il y a un mode qui intègre parfaitement les nouvelles technologies pour améliorer ses performances d'exploitation c'est bien le métro. Les développements technologiques qui ont émaillé la vie des métros sont nombreux. C'est ainsi que les innovations dans la conception et la fabrication des matériels roulants et des installations fixes ont permis, d'une part, de faciliter la maintenance, et d'autre part, d'assurer une meilleure interopérabilité entre différents systèmes. Elles contribuent également à rendre les métros plus fiables et améliorent la sécurité ferroviaire.

L'automatisation et l'exploitation sans conducteur entraînent des changements énormes, tant les implications sont multiples sur la production et la fourniture du service. En effet, le gain en productivité, l'amélioration de la sécurité et de la régularité du service grâce à l'automatisation permet de dégager du personnel pour mieux accueillir et répondre à l'attente du client. Mais il n'y a pas que les lignes récemment construites qui bénéficient des technologies modernes. Même celles qui ont vu le jour il y a des dizaines d'années peuvent faire l'objet d'une modernisation en profondeur pour bénéficier des apports des nouvelles technologies.

Des formules de financement appropriées

Les métros sont des infrastructures lourdes qui nécessitent des financements importants pour leur construction et leur entretien. En plus des formules classiques d'investissement direct de la part des pouvoirs publics, les acteurs, qu'ils soient autorités, exploitants, industriels ou organismes financiers, s'efforcent de développer de nouveaux partenariats. Cela passe par la contribution des bénéficiaires directs ou indirects, la valorisation du patrimoine foncier et immobilier autour des lignes et des stations de métro ou encore par la mise sur les marchés boursiers d'actions de la société exploitante, par la contribution des salariés au capital de l'entreprise ou tout simplement par l'implication de partenaires privés dans l'investissement et l'exploitation. De par l'enjeu qu'il représente, le métro suscite donc la recherche de nouvelles approches, originales pour les transports publics. C'est une opportunité pour le métro mais qui doit s'inscrire dans un cadre institutionnel approprié qui garantit la dimension sociale de ce service public.

La sécurité, une préoccupation permanente

Vu les flux de voyageurs qu'il déplace, le métro est un lieu sensible du point de vue de la sécurité. Même s'il est le mode de transport le plus sûr au monde, les accidents, les incendies, et les attentats que certains réseaux ont récemment connus sont largement relatés par les médias et peuvent susciter des réactions émotionnelles négatives de la part de l'opinion publique. C'est pourquoi tous les acteurs se mobilisent pour rendre les métros plus sûrs. Il s'agit d'abord des progrès industriels et des améliorations au niveau de l'exploitation qui ont permis une sécurité technique accrue. En termes de sécurité publique et de sûreté, les exploitants travaillent en étroite collaboration avec les pouvoirs publics et la police pour lutter contre la délinquance, les agressions ou les risques d'attentats. Là aussi, les nouvelles technologies jouent un rôle important pour améliorer la prévention.



Recommandations de l'UITP

Tous ces développements démontrent clairement que le métro contribue largement à la mobilité durable dans les grandes agglomérations et les villes à haute densité de population. Toutefois, construire un métro doit tenir compte de la population concernée, de la capacité de transport existante et potentielle, du niveau d'investissement, du cadre institutionnel et des conditions d'exploitation.

1. La décision de construire un métro répond fondamentalement à des objectifs politiques d'intérêt public et pas seulement à des critères classiques de rentabilité financière. C'est le pouvoir politique qui décide de construire ou non un métro et qui assume en définitive la pérennité de son existence. En revanche, l'exploitation peut être assurée par des sociétés ou organismes à capitaux publics, privés ou mixtes et doit être régie par un contrat équitable et transparent.
2. La construction d'un métro doit tenir compte des bénéficiaires potentiels du projet (e.g. employeurs, propriétaires et opérateurs fonciers) afin que des instruments appropriés soient développés pour qu'ils contribuent au financement.
3. Les lignes de métro forment un réseau structurant autour duquel il faut favoriser le développement des lieux d'habitation, d'emploi et d'enseignement ainsi que les activités économiques et socio-culturelles, de manière équilibrée.
4. Là où elles existent, les lignes de métro forment la colonne vertébrale d'un système de transport vers laquelle doivent converger les autres modes de transport (e.g. lignes de rabattement, parkings relais), le tout constituant un réseau intégré de transport. Les lieux de correspondance (pôles multimodaux) se doivent d'être attractifs et sûrs.
5. La construction d'un métro en souterrain et la réorganisation des réseaux de transport libère de l'espace en surface qui doit être utilisé pour des aménagements urbains améliorant la qualité de la vie en ville.
6. Au-delà de l'intégration physique, le métro est une opportunité pour développer l'intégration des services, des tarifs et de l'information voyageurs.
7. La sécurité dans les métros est l'affaire de toutes les parties prenantes et les mesures de prévention ou de lutte contre l'insécurité doivent être définies et mises en place d'une manière concertée.
8. Les industriels doivent s'efforcer de concevoir des solutions innovantes et globalement performantes. La collaboration avec les exploitants pour minimiser les problèmes susceptibles d'intervenir lors de la phase de mise en service doit être permanente.

L'UITP considère le métro comme une chance pour le développement durable dans les grandes agglomérations.

Cette position officielle a été élaborée par le Comité des Métros

UITP, Union Internationale des Transports Publics
rue Sainte Marie 6 • B-1080 Bruxelles • Belgique • Tél +32 2 673 61 00 • Fax +32 2 660 10 72