



Séminaire Régional
sur **les Déplacements
Urbains en Méditerranée**

Sous le thème

QUALITÉ DE VIE ET COMPÉTITIVITÉ DES VILLES : **UN DÉFI POUR LES POUVOIRS PUBLICS**

22 & 23 janvier 2008, Skhirat, Maroc

[Restitution de l'Atelier 2 : Modes de
Transports]

M. Olivier CROUZIER, Directeur adjoint des Transports Terrestres et Maritimes, Chargé de mission au Port de Toulon, Ville de Toulon

Me BOUTALEB, Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg

[Atelier 2 : Modes de Transports]

→ Atelier présidé par M. Abdellatif CHADALI, Ministère de l'Intérieur Marocain

DGCL

→ Discutant : M. Sam ZIMMERMAN, Banque Mondiale

→ Intervenants :

Me Angelica CASTRO, Transmilenio SA

M. Ali HUZAYYIN, Université du Caire

M. Wissem GAIDA, Ministère du Transport Tunisien

M. Bernard RIVALTA, SYTRAL

→ Panel :

M. Mustafa BELAJOUZA, Ville de Sousse

M. Jean Louis SEHIER, Communauté urbaine de Lille Métropole

M. Fares BOUBAKOUR, Université de Batna



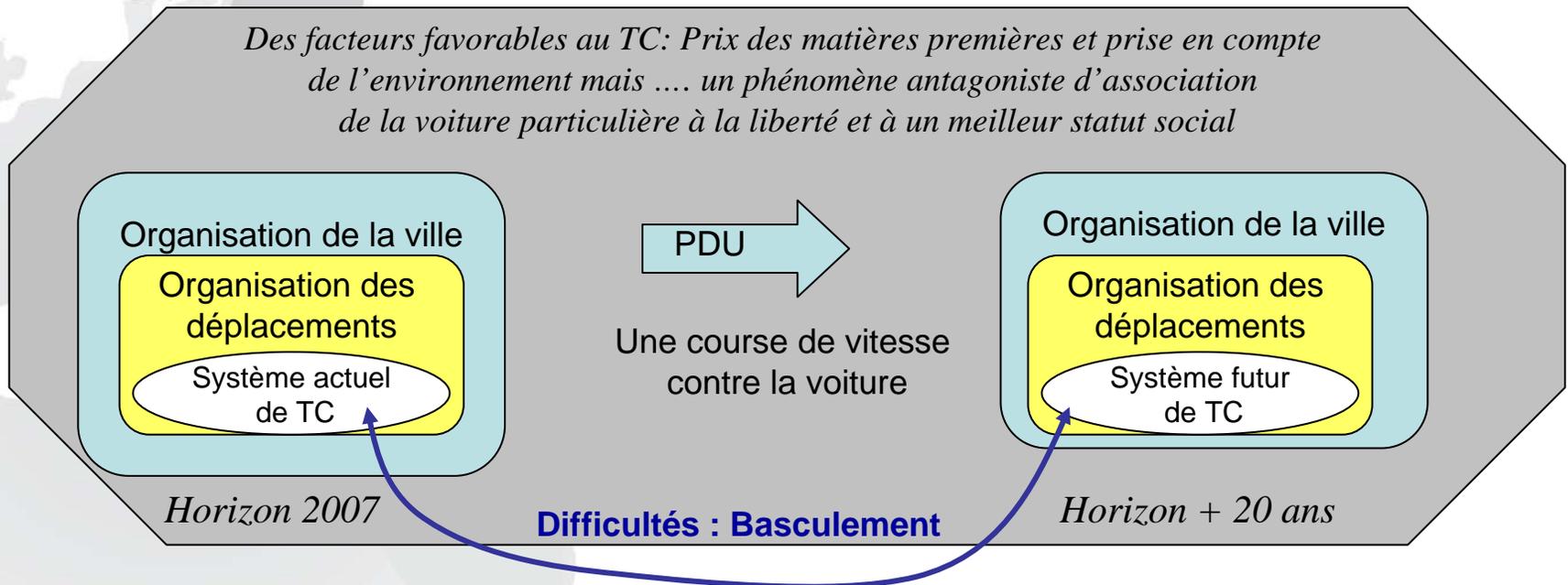
Rappel de la problématique 1/4]

→ Comment (re) penser un mode/un réseau adapté

Connaître la situation de départ et la situation désirée (enquêtes, bases de données)

Cadrer les enjeux d'une nouvelle politique des déplacements

Soutenir le développement économique, permettre de lutter contre la pauvreté (accès à l'emploi), réduire la consommation d'énergie, retrouver une meilleure qualité de vie.



Difficultés mentionnées et 1ères recommandations 2/4]

→ Difficultés de basculement d'un système à un autre

Passage d'un système à forte composante informelle à un système hiérarchisé => Conduite de changement d'organisation + aspects contractuels difficiles à gérer

Incertitudes sur les mesures d'accompagnement à conduire en préparation ou en // au projet (type d'actions, enchaînement préférentiel)

Nécessité d'explicitier les changements ou inflexions de politique (ex : après 45 km de Val, la CUL effectue un retour au transport de surface => modes BHNS paraît démodé pour les usagers)

→ 1ères recommandations

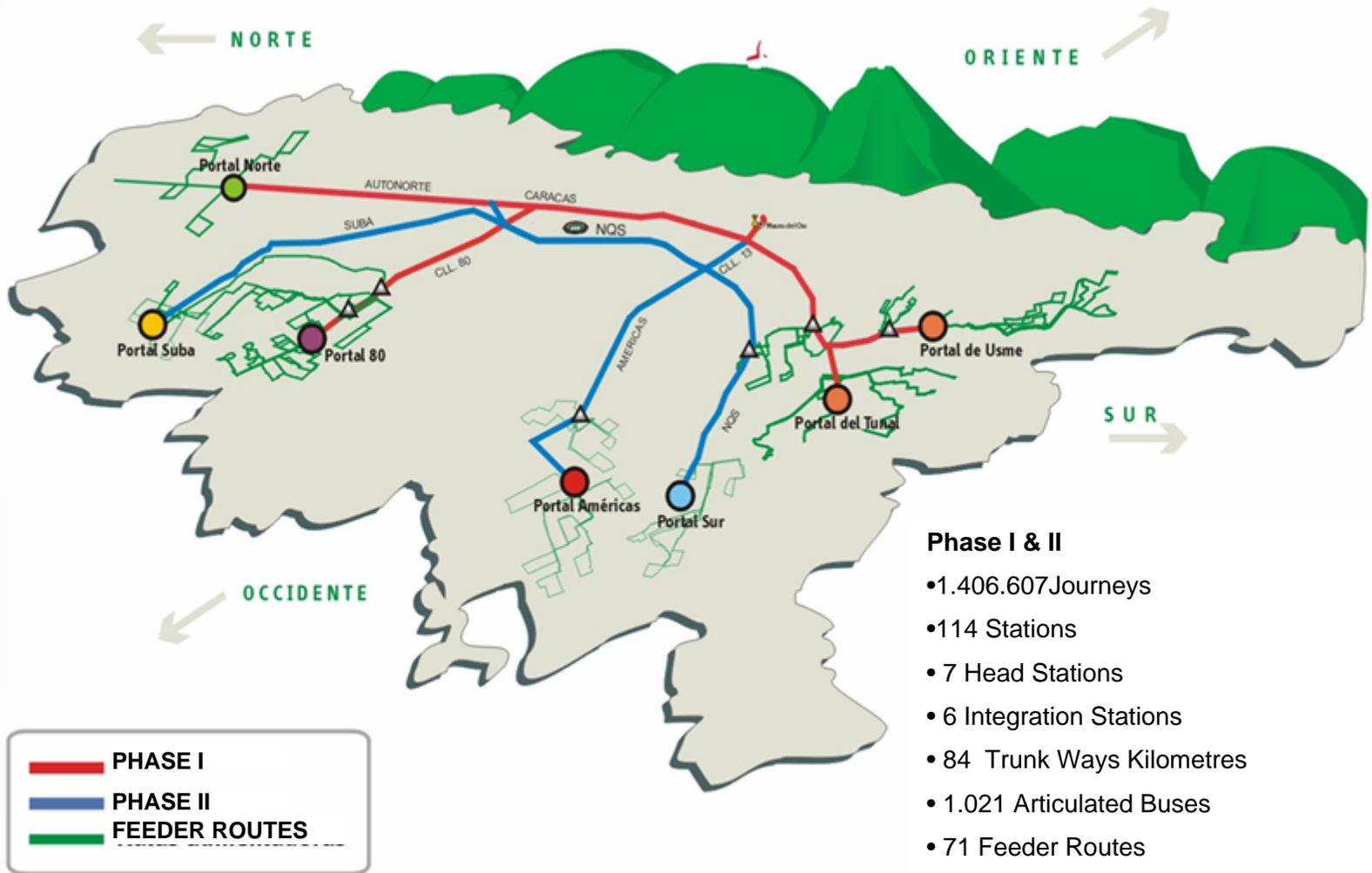
Privilégier le partage voirie en réduisant la part de la VP en augmentant les flux => sites propres bus ou modes guidés

Pensez réseau (au lieu de ligne/mode unique) en intégrant les composantes de **multimodalité + intermodalité**

« Un réseau ne vaut que par son maillage » (Mr Rivalta, Sytral)

« Chaque mode doit être choisi sur son registre de pertinence (capacité, maillage, vitesse commerciale) »

PHASE I AND II



Phase I & II

- 1.406.607 Journeys
- 114 Stations
- 7 Head Stations
- 6 Integration Stations
- 84 Trunk Ways Kilometres
- 1.021 Articulated Buses
- 71 Feeder Routes
- 504 Feeder Operational Kilometres
- 385 Feeder Buses
- 1.498 Bicycle Parking Lots

NOTE: Map from TRANSMILENIO S.A.

[Leçons tirées des cas présentés 3/4]

→ **Optimisation du système existant (mode classique bus) plutôt que rêve jamais concrétisé) « Perfect is the opposite of good »**

Milenium (Bogota) = Système de transport lourd sur voies réservées (bus articulés à 160 places)+ 114 stations + 350 km de lignes feeders + Smart Cards+ Parkings de rabattement

(PF) Montée plus efficace dans autobus, paiement avant d'entrer dans le bus => diminution des temps de trajet, meilleure productivité

(Pf) Nécessité de voiries larges, pb de pollution, files d'attente de paiement en station

→ **Tous les modes ont leur utilité s'ils sont mis en réseau**

Réseau de Tunis intégrant un réseau ferroviaire de banlieue après 33 km de lignes métro et 14 lignes de bus prolongées en site propre

Réseau du Caire pour lequel les « Shared Taxis » rabattent les clients sur les lignes de métro. Les longs trajets de ST sont remplacés par des lignes de bus en site propre plus rapides ... plus attractifs pour les clients

Réseau de Lyon (Systral) avec une combinaison de modes uniques (métro, métro automatique, tramway, trolleys, BHNS, ...) ... chacun sur son registre de pertinence + multimodalité (parcs relais+ pôles d'échanges+ Smart Cards + Information en temps réel)

[Leçons tirées des cas présentés 4/4]

→ **Pour rendre le TC attractif, il faut faciliter son usage (réduction de contraintes) et améliorer son attractivité**

Réseau de Lyon (Sytral) :

Réduction de contraintes : Parcs relais+ pôles d'échanges+ Smart Cards et tarification intégrée

Attractivité : les + marketing ... Temps garanti, information en temps réel

Des résultats : Part des TC passés de 13% à 17%

→ **Processus de décision = Fortement contraint par les aspects financiers ... choisir un réseau « finançable »**

Coûts d'investissement élevé des modes lourds :

1km de métro = 5 km de tramway = 25 km de trolley en site propre

Nécessité d'assurer des financements pérennes (durables)

Versement transport, % de la TVA, % Road Fund + recettes usagers+ subventions collectivités ou Etat

Marge d'autofinancement des systèmes très contrainte (ex Cas du Systral) après déduction des coûts d'exploitation (49%), du service de la dette (21%)

Rappel des volets de la problématique]

→ Les registres de la prise de décision

Les modes ou plutôt le système de transport
Le financement (investissement/exploitation)
Les mesures d'accompagnement (circulation, ...)
L'organisation institutionnelle

