



EMTA barometer

EUROPEAN METROPOLITAN TRANSPORT AUTHORITIES

Avant-propos

► L'association des autorités organisatrices de transports des métropoles européennes (EMTA) regroupe les organismes publics chargés de l'organisation, de la coordination et du financement des systèmes de transport en commun dans 31 des plus grandes métropoles d'Europe.

Une connaissance précise de la réalité est indispensable pour pouvoir définir des politiques pertinentes.

Ceci est particulièrement vrai dans le domaine des transports publics, où la moindre décision affecte la vie quotidienne de millions de personnes, et où les investissements et les coûts d'exploitation des systèmes complexes se chiffrent en millions, voire en milliards d'euros. Ils ont également un impact déterminant sur le dynamisme économique et la qualité environnementale des zones urbaines.

Dans ce contexte, **la comparaison des données entre des secteurs devant faire face aux mêmes problèmes (le "benchmarking") représente une source d'information importante pour les décideurs.** On apprend toujours en prenant du recul par rapport au contexte local dans lequel on est impliqué et en observant le mode de fonctionnement des autres. Le *Baromètre EMTA des transports publics dans les métropoles européennes* a pour but de fournir une étude comparative de ce type.

“ **Les autorités organisatrices des transports publics sont les seules organisations ayant une vue d'ensemble des questions relatives aux déplacements dans les grandes zones urbaines.** ”

Quand elles existent, **les autorités organisatrices des transports publics sont les seules organisations ayant une vue d'ensemble des questions relatives aux déplacements dans les grandes zones urbaines.** Ces métropoles comportent en effet des réseaux de transport en commun intermodaux exploités par différents opérateurs. Mais ces différences de moyens ne doivent pas occulter la réalité des déplacements tels qu'ils sont perçus par les passagers, à savoir des systèmes intégrés ou en voie de l'être. La collecte de données est donc une activité essentielle des autorités des transports. Pour remplir cet objectif, il est important de :

- **définir un découpage géographique pertinent**, qui corresponde à la réalité des déplacements. Trop souvent, l'analyse est prisonnière des découpages administratifs ou des zones de couverture des opérateurs, ce qui correspond rarement au territoire tel que les usagers l'appréhendent ;
- **déterminer un panel d'indicateurs-clés** qui devront être relevés et analysés régulièrement pour se faire une idée claire et précise des grandes tendances ayant cours ;
- **prendre en compte non seulement les transports publics, mais aussi les déplacements au sens large**, en incluant les trajets en voiture particulière, en taxi, à vélo et à pied.

Les difficultés et les approximations rencontrées au cours de la collecte de données sont bien connues des experts. L'EMTA pense qu'il est grand temps d'entreprendre un processus d'harmonisation des définitions à l'échelle européenne en coopération avec les représentants du secteur du transport public. De sa propre initiative, l'EMTA a récolté des données auprès des autorités organisatrices des transports publics des grandes villes européennes. Une première édition de ce baromètre a été publiée en 2002. Ceci est un résumé de la seconde édition parue en 2004.

Cette édition du *Baromètre* montre la variété des systèmes de transport public et des politiques de transport dans les grandes villes d'Europe, et dégage quelques points importants.



Présentation

Présentation de la seconde édition du baromètre EMTA

■ 21 grandes villes sont incluses dans la seconde édition du *Baromètre EMTA des transports publics* :

Athènes, Barcelone, Berlin-Brandebourg, Bilbao, Birmingham-West Midlands, Bruxelles, Dublin, Francfort Rhein-Main, Helsinki, Lisbonne, Londres, Madrid, Manchester, Paris-Ile de France, Prague, Séville, Stockholm, Valence, Vienne, Varsovie, et Zürich. Ces métropoles sont très hétérogènes en terme de surface et de population.

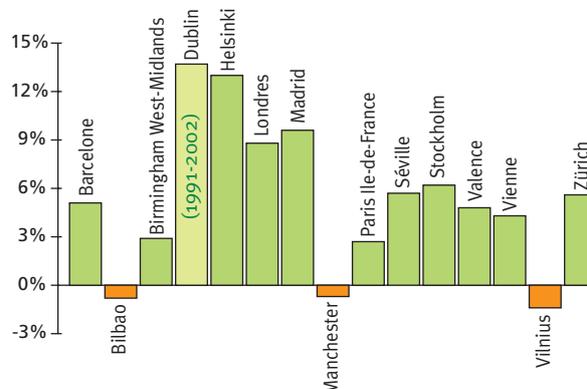
Description des grandes villes étudiées

	Autorité organisatrice	Population (nbre d'hab.)	Surface (km ²)	PIB par habitant (Euro)
Athènes	OASA	3 659 145	1 450	12 700
Barcelone	ATM	4 482 623	3 236	20 146
Berlin-Brandebourg	VBB	5 987 640	30 367	19 000
Bilbao	CTB	1 145 709	2 217	18 525
Birmingham West-Midlands	Centro	2 555 592	899	16 660
Bruxelles	Region	2 334 826	5 162	50 000
Dublin	DTO	1 535 000	969	36 500
Francfort Rhein-Main	RMV	5 256 937	13 374	29 320
Helsinki	YTV	965 000	750	37 000
Londres	TfL	7 410 800	1 580	25 334
Madrid	CTM	5 423 384	8 030	22 818
Manchester	GMPT	2 482 352	1 272	13 832
Paris Ile-de-France	STIF	10 952 000	12 070	37 472
Prague	ROPID	1 663 056	3 749	8 470
Séville	CTS	1 121 208	1 387	15 457
Stockholm	AB SL	1 850 000	6 500	38 000
Valence	ETM	1 562 342	1 503	16 181
Vienne	VOR	2 616 000	8 841	24 400
Vilnius	MESP	553 300	402	4 229
Varsovie	ZTM	1 630 000	518	
Zürich	ZVV	1 223 101	1 834	48 000

■ La croissance des métropoles européennes se poursuit, mais leurs structures démographiques sont très différentes

La plupart des zones urbaines étudiées ont vu leur population augmenter ces dix dernières années. Le taux de croissance moyen est de 5 % pour les villes qui ont fourni des données, Dublin prend la première place avec une croissance estimée à 12,4 % pour la période 1992-2002 (le pourcentage disponible, 13,7 %, concernait la période 1991-2002). Helsinki vient ensuite, avec une croissance proche de 13 %, suivie par Madrid (+ 9,6 %) et Londres (+ 8,8 %). Le poids de la ville principale dans la population totale de l'agglomération est de 40% en moyenne, avec de grandes disparités illustrant la diversité des cadres administratifs et de l'histoire de ces villes.

Evolution des populations (1992-2002)

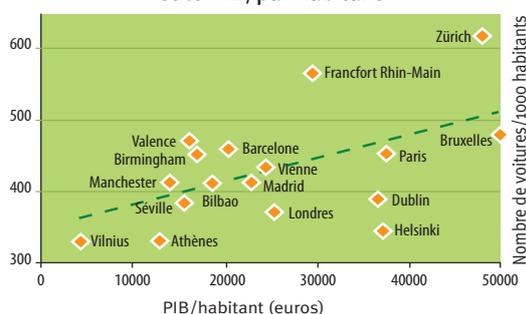


■ Le nombre de voitures par habitant est presque deux fois plus élevé dans certaines villes que dans d'autres

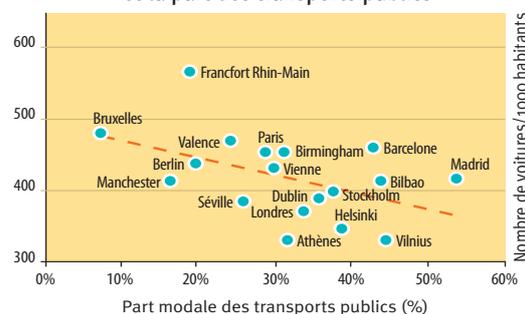
(plus de 600 voitures pour 1000 habitants à Zürich contre moins de 350 à Athènes et Vilnius). L'analyse de cet écart semble montrer un rapport très éloigné entre la richesse économique et le taux de motorisation d'une part, et entre le taux de motorisation et

la part modale de la voiture particulière d'autre part, avec de grandes différences dans certains cas. D'autres facteurs comme la densité urbaine, la taille des familles, l'existence de systèmes de transport public efficaces, ou les coûts d'utilisation et de stationnement d'une voiture peuvent expliquer un relativement faible taux de motorisation.

Rapport entre le nombre de voitures et le PIB par habitant



Rapport entre le nombre de voitures et la part des transports publics





Les transports publics représentent plus de 50 % des déplacements motorisés dans les zones les plus denses de la majorité des métropoles européennes, ce qui montre bien le rôle

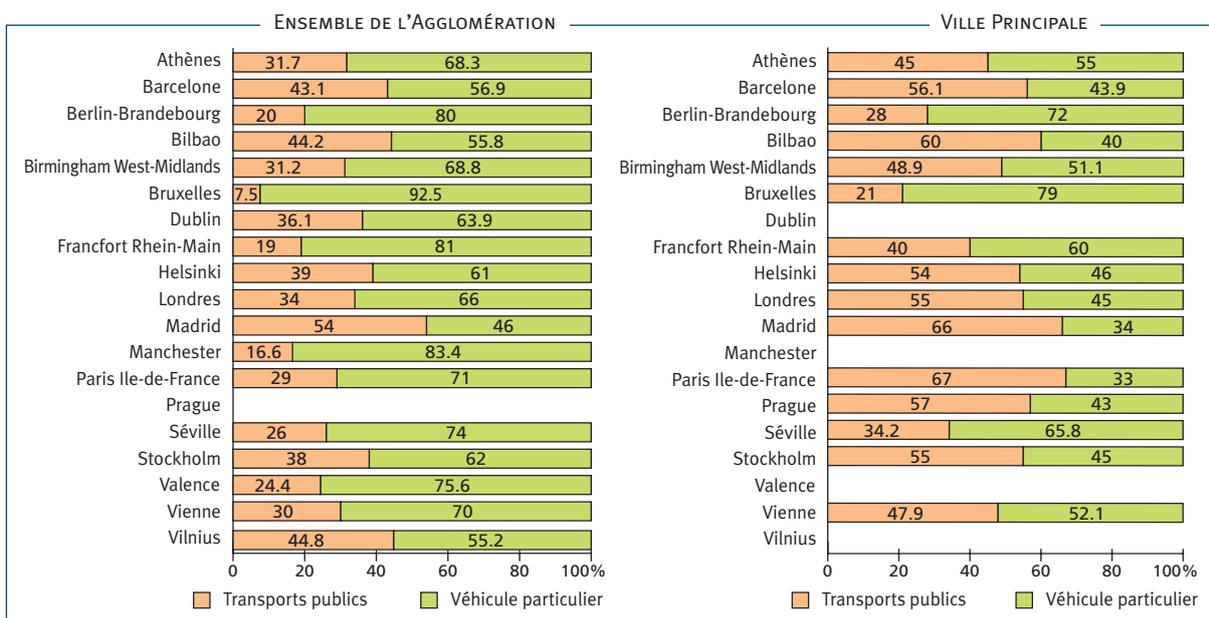
essentiel qu'ils peuvent avoir dans le domaine économique, social et environnemental pour les grandes zones urbaines. Madrid est la seule des villes importantes étudiées où les transports publics comptent pour plus de 50 % du total des déplacements motorisés (54 %). Les métropoles dont plus d'un tiers des déplacements motorisés sont effectués par les transports publics sont Barcelone, Bilbao, Dublin, Helsinki, Londres, Stockholm et Vilnius.

Lorsqu'il s'agit de la ville principale d'une agglomération,

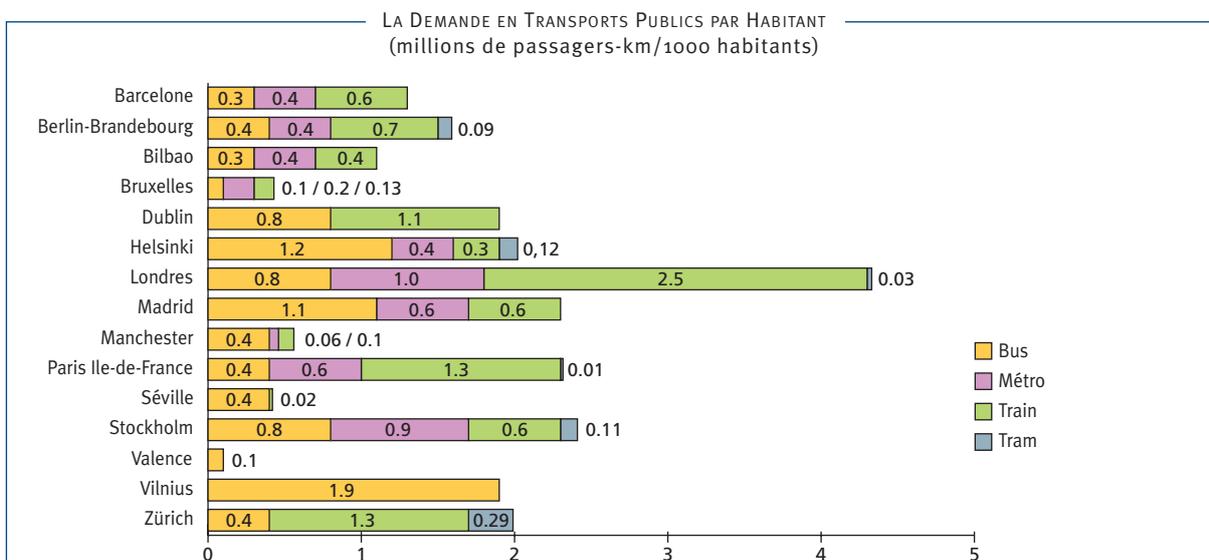
la part modale des transports publics dépasse le plus souvent 50 %, Paris et Madrid obtenant les premières places avec les deux tiers du trafic. Ceci est expliqué par le réseau de transport en commun très dense qui irrigue les deux capitales.

L'écart important entre le centre ville et l'ensemble de l'agglomération en terme de parts modales (en moyenne, le transport public ne compte plus que pour 30 % du trafic dans l'agglomération) sous-tend l'un des défis majeurs auxquels les autorités organisatrices et les opérateurs vont devoir faire face dans les années à venir : le développement des transports publics dans les banlieues et dans les secteurs moins denses des métropoles.

L'utilisation des transports publics est très variable selon les villes :

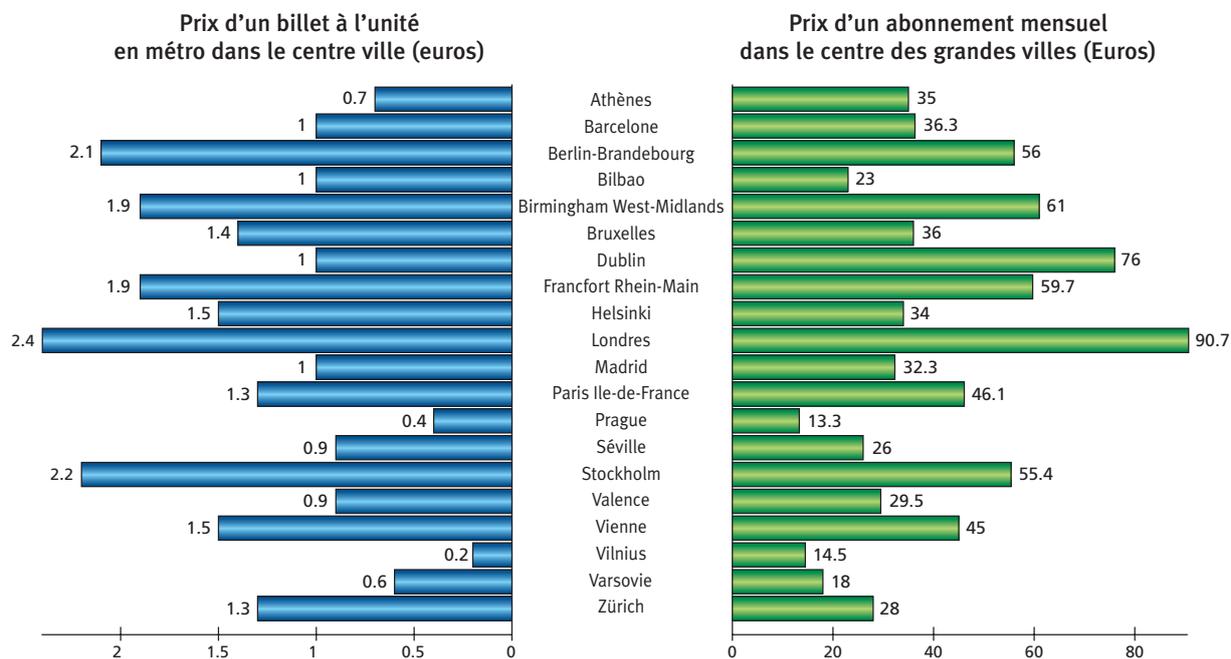


Les lignes de chemin de fer suburbaines et régionales :

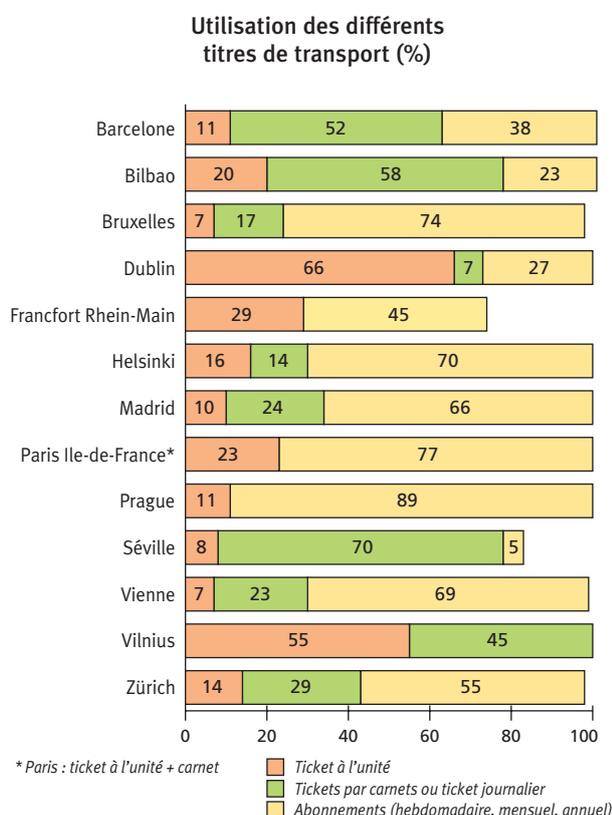


Les lignes de chemin de fer suburbaines et régionales sont l'épine dorsale des systèmes de transport dans les grandes métropoles. À Londres, Paris et Berlin, le train représente la moitié, voire plus, du nombre de passagers-km des transports publics. L'intégration de ces services avec les autres modes de transport urbain est donc d'une importance capitale.

■ **Les politiques tarifaires et les niveaux de prix sont très variables selon les villes**, le prix d'un billet à l'unité peut passer de 0,50 euros à plus de 2 euros pour un trajet similaire. Celui de l'abonnement mensuel varie de 13 à 90 euros pour la zone centrale.



■ **La part des abonnements dans les transports publics varie beaucoup selon les villes**, dans certaines d'entre elles, plus de 50% des passagers circulent avec un abonnement.



■ **Les taux de financement des coûts d'exploitation par les revenus tarifaires sont aussi très variables**, certaines villes sont proches de l'équilibre, alors que d'autres sont bien en-dessous des 50 %.

