



The Urban Transport Benchmarking Initiative

End of Year One

PRÉSENTATION DU CADRE DU PROJET

L'initiative de benchmarking de transport urbain a été lancée en novembre 2003, dans le but de promouvoir les meilleures pratiques en matière de politique de mobilité urbaine dans des villes de l'Europe entière. Au cours de la première année de l'initiative, 28 villes ont participé à cinq groupes de travail afin de définir, recueillir et analyser des données autour du thème de leur choix, à savoir :

- Questions comportementales et sociales dans le domaine des transports publics
- Logistique des villes
- Le vélo et la marche à pied
- Gestion de la demande
- Organisation et politique des transports publics.

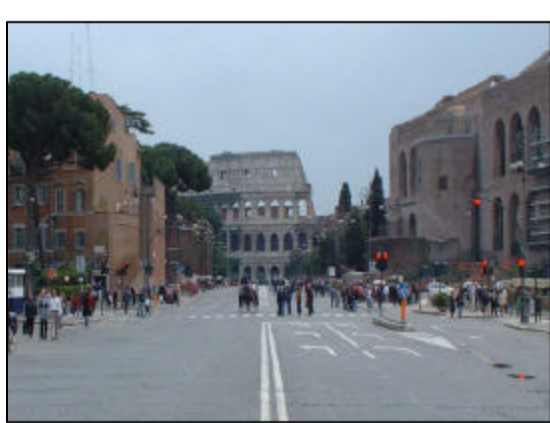


Le site web de l'initiative de benchmarking de transport urbain se trouve à :

www.transportbenchmarks.org

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le projet, veuillez envoyer un e-mail à Sarah Clifford ou Neil Taylor à :

benchmarking@ttr-ltd.com



COMPTE-RENDU DES AVANCÉES - Fin de la première année

Alors que le projet a désormais entamé sa deuxième année de travail, les résultats issus de la première année peuvent être consultés et téléchargés librement à partir du site web du projet de benchmarking :

www.transportbenchmarks.org

L'initiative s'appuie désormais sur les succès remportés au cours de sa première année et est en train

de développer les résultats décrits dans les rapports du projet.

D'autres villes de l'Union européenne et des nouveaux états-membres sont encouragées à participer à la deuxième année du projet. Il leur est recommandé de contacter l'équipe de projet pour faire part de leur intérêt.



EUROPEAN COMMISSION



Directorate-General for Energy and Transport



Transport & Travel Research Ltd



UITP



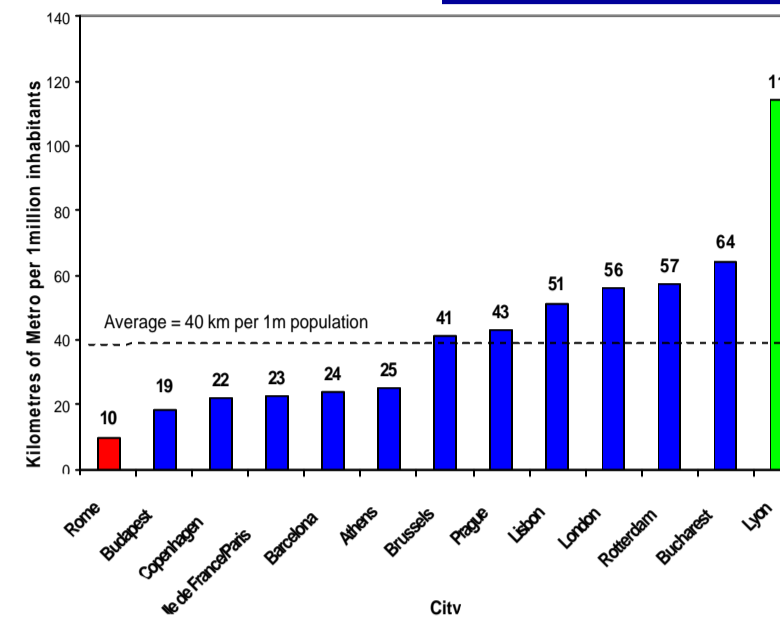
THE REGIONAL ENVIRONMENTAL CENTER for Central and Eastern Europe

INDICATEURS COMMUNS : RÉSULTATS SÉLECTIONNÉS

L'analyse des indicateurs communs a permis d'illustrer la grande variété des villes qui ont participé à l'initiative de benchmarking de transport urbain. Celles-ci sont très différentes au niveau du nombre de leurs habitants et de leur superficie : cela a permis de dresser des comparaisons intéressantes sur les transports urbains.

Voici trois tendances qui sont apparues à partir de l'analyse statistique des indicateurs communs :

Plus sa population est importante, plus une ville est susceptible d'être dotée d'un système de métro développé

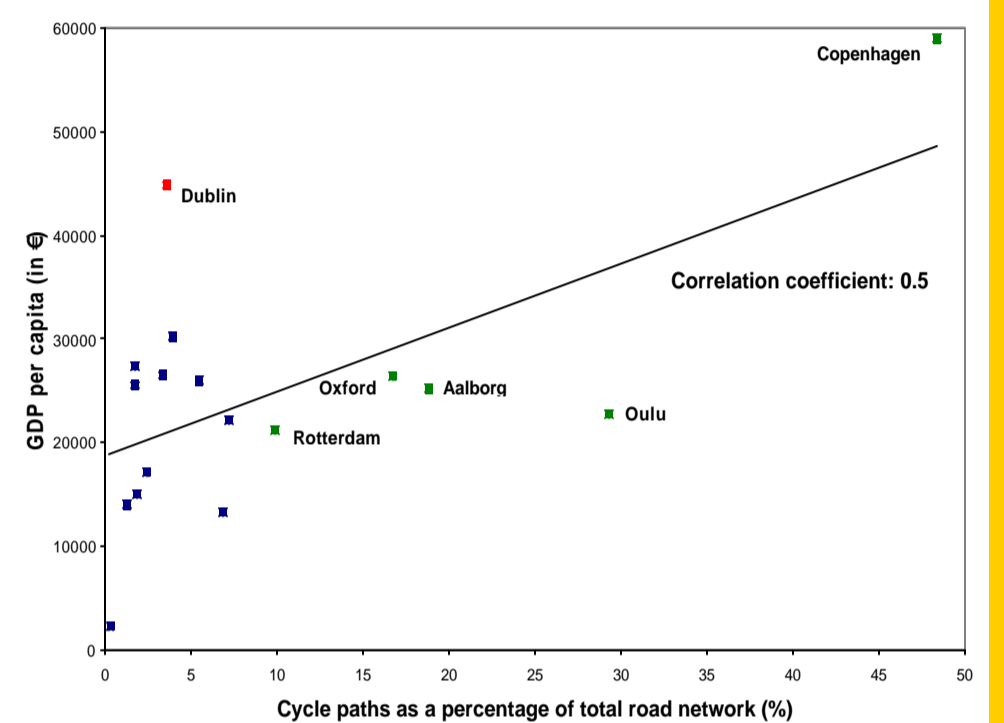


Comme le graphique de gauche le montre, un seuil suggéré pour la présence d'un métro est de 40 km de réseau de métro par million d'habitants. Si l'on applique ce seuil aux villes dépourvues de métro, le projet suggère que Dublin et Varsovie pourraient être envisagées comme des villes pouvant potentiellement être dotées d'un métro d'après leur population.

Il est important de considérer cette conclusion dans le contexte des autres modes de transports urbains disponibles dans chaque ville. Paris semble être dotée d'un système de métro de petite taille, alors qu'en réalité il est étayé du réseau RER.

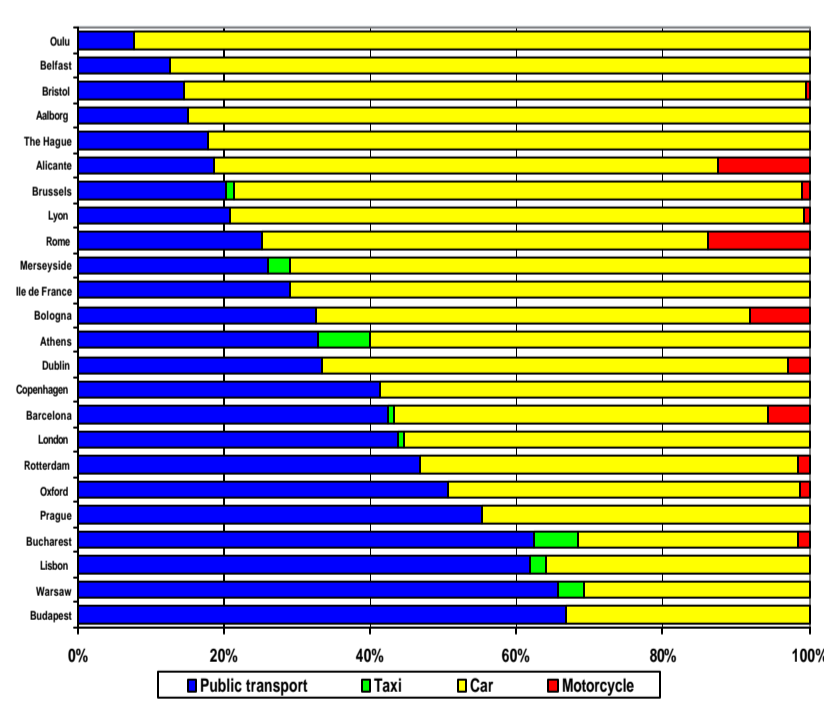
Plus les villes sont riches, plus leur réseau de pistes cyclables est susceptible d'être important

Comme le graphique de droite le montre, plus le PIB par habitant d'une ville est élevé, plus la proportion de pistes cyclables de celle-ci (par km de réseau routier) est susceptible d'être importante. Les villes les plus riches affichent également un partage modal plus important pour le cyclisme. Cela sous-entend que les villes riches investissent davantage dans leur infrastructure cyclable ce qui, à son tour, encourage davantage de gens à faire du vélo.



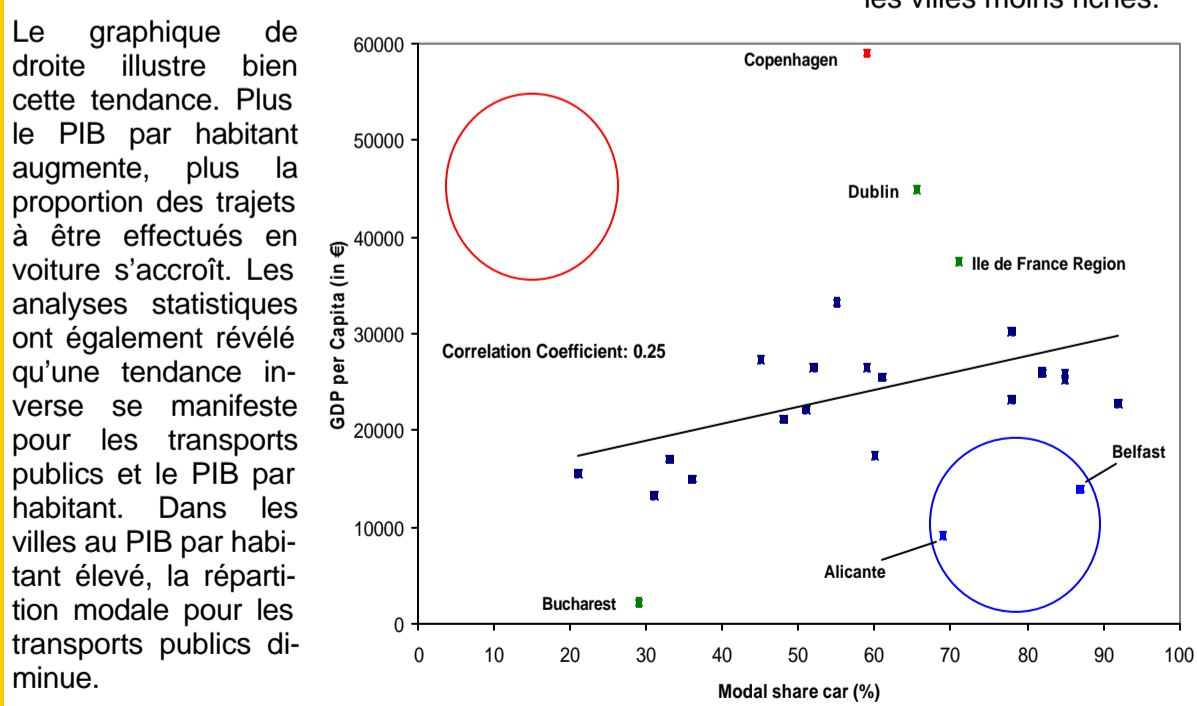
INDICATEURS COMMUNS : RÉSULTATS SÉLECTIONNÉS

Dans les villes riches, les gens sont plus susceptibles de se déplacer en voiture plutôt qu'au moyen des transports publics.



Le graphique de gauche montre que les chiffres de la répartition modale varient grandement en fonction des villes à participer à l'initiative.

L'analyse statistique des données a révélé que le PIB par habitant (richesse moyenne) exerce une influence subtile sur la façon dont les gens se déplacent dans les zones urbaines, ce qui peut se répercuter sur les décisions de politique, aussi bien dans les villes riches que dans les villes moins riches.



Le graphique de droite illustre bien cette tendance. Plus le PIB par habitant augmente, plus la proportion des trajets à être effectués en voiture s'accroît. Les analyses statistiques ont également révélé qu'une tendance inverse se manifeste pour les transports publics et le PIB par habitant. Dans les villes au PIB par habitant élevé, la répartition modale pour les transports publics diminue.

Ces résultats sélectionnés représentent quelques-unes des tendances à être mises à jour par l'analyse des indicateurs communs. Beaucoup d'autres éléments des données ont été analysés ; ceux-ci figurent dans le rapport complet des indicateurs communs qui peut être téléchargé à partir de : www.transportbenchmarks.org.

CONTACT DETAILS

Transport & Travel Research Ltd

Minster House
Minster Pool Walk
Lichfield
Staffordshire
WS13 6QT
UNITED KINGDOM

Tel: +44 (0) 1543 416416
www.ttr-ltd.com

International Association of Public Transport (UITP)

Rue 6 St Marie,
B-1080 Brussels
BELGIUM

Tel: +32 26736100
www.uitp.com

The Regional Environmental Center for Central and Eastern Europe (REC)

Ady Endre út 9-11
2000 Szentendre,
HUNGARY

Tel: (36-26) 504-000
www.rec.org

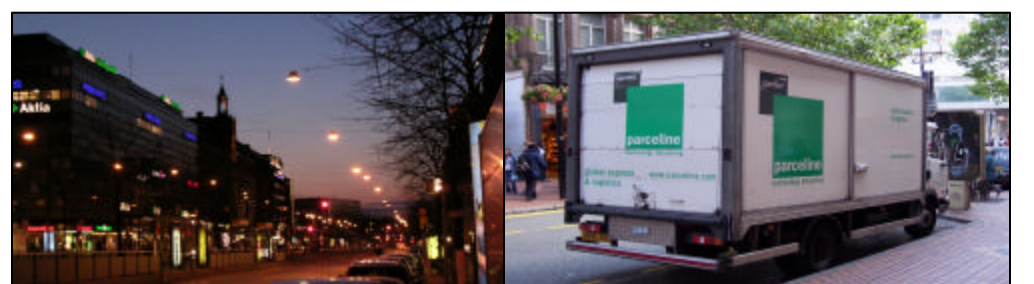
LE PROCESSUS DE BENCHMARKING

Objectifs de la deuxième année

Les résultats complets de la première année de l'initiative de benchmarking de transport urbain sont disponibles librement à partir de : www.transportbenchmarks.org. Au cours de l'année deux du projet, l'analyse des données recueillies va être plus amplement affinée pour pouvoir s'appuyer sur les succès remportés la première année.



À plus large échelle, l'un des objectifs du projet consiste à utiliser les données recueillies et les tendances identifiées par l'initiative de benchmarking de transport urbain pour les transformer en des conclusions concrètes qui aideront les responsables à définir des politiques. Le but de la deuxième année est de poursuivre le bon travail entamé la première année, en se concentrant spécifiquement sur les pratiques intéressantes qui aident à expliquer les différences qui existent au niveau des résultats identifiés la première année.



VOUS SOUHAITEZ Y PARTICIPER ?

Il existe des opportunités d'accueil de nouveaux participants à venir rejoindre l'initiative de benchmarking de transport urbain pour la deuxième année du projet. Si l'idée de participer à la prochaine étape de l'initiative de benchmarking de transport urbain vous intéresse, veuillez contacter l'équipe de projet à :

benchmarking@ttr-ltd.com

ou téléphonez au +44 (0) 1543 416416

et demandez à parler à Sarah Clifford ou Neil Taylor.



EUROPEAN COMMISSION



Directorate-General for Energy and Transport



Transport & Travel Research Ltd



UITP



THE REGIONAL ENVIRONMENTAL CENTER for Central and Eastern Europe

Questions comportementales et sociales dans le domaine des transports publics

Villes participantes : Athènes, Bucarest, région Emilie-Romagne, région Île de France, Lisbonne et Paris

Visites sur place : Valencia, Rotterdam et Helsinki

Question d'étude :

« Comment influencer le comportement en matière de déplacement afin d'accroître la part de marché des transports publics et de conserver les clients existants ? »

Principales conclusions

- Paris a été le leader du groupe en ce qui concerne la quantité des informations disponibles sur les transports publics intégrés et du fait qu'elles sont toutes disponibles sur Internet. Il s'agissait également de la seule ville à être dotée d'un dispositif en ligne de planification de trajet.
- Le niveau d'informations en temps réel disponible à Paris est également plus important que dans les autres villes du groupe de travail.
- Pour toutes les villes participantes au groupe, la norme consiste à réaliser tous les ans une enquête de satisfaction des clients.
- Ce n'est qu'à Paris et à Rotterdam qu'il existe une présence évidente de partenariats destinés à promouvoir l'utilisation des transports publics accompagnée de réductions des tarifs d'entrée à des attractions.
- Les villes du groupe de travail offrent toutes des tarifs réduits pour des groupes sociaux donnés.



Villes à avoir participé à la première année de l'initiative de benchmarking de transport



Le vélo et la marche à pied

Villes participantes : Brescia, Copenhague, Lyon, Oxford.

Visites sur place : Copenhague et Lyon

Questions de l'étude :

« Dans quelle mesure le vélo est-il intégré dans chaque ville en ce qui concerne la politique et la pratique ? »

« Quel rôle l'infrastructure et le marketing ont-ils joué pour parvenir aux niveaux actuels d'utilisation du vélo, et quel rôle en attend-on pour l'avenir ? »

Principales conclusions:

- Le groupe a trouvé comme outil utile le « Compte vélo » de Copenhague. Le document « Compte vélo » est publié tous les deux ans et pose des questions quantitatives clés, telles que le nombre de kilomètres fréquentés en vélo chaque jour et le nombre d'accidents de vélo.
- À Lyon, les mesures concernant le cyclisme sont principalement prises dans le domaine des loisirs. L'intégration des cyclistes et des marcheurs à d'autres activités améliore la qualité de l'espace urbain et encourage les gens à passer plus de temps à l'extérieur.
- La plupart des villes ont mis en œuvre des mesures aux croisements de circulation pour aider les cyclistes, les marquages sur la route étant la solution la plus populaire.
- La promotion interne du vélo au sein des autorités a été mitigée. Oxford a employé toutes les mesures envisagées par le groupe (y compris les mesures financières) pour encourager les déplacements à vélo.
- Dans la plupart des villes, l'espace cyclable ne représentait qu'une partie limitée du total du réseau routier (5% environ), sauf à Copenhague qui est loin en tête avec 45%.

Logistique des villes

Villes participantes: Aalborg, Bristol, Gène, Rome.

Visites sur place: Aalborg, Bristol et Rome.

Question d'étude:

« Comment les villes, les exploitants et les clients peuvent-ils œuvrer ensemble pour améliorer le transport collectif des marchandises ? »

Principales conclusions:

- Le centre de regroupement des commandes de Bristol, mis en place pour permettre l'envoi efficace des marchandises aux détaillants dans le centre ville, constitue un développement qui fait œuvre de pionnier, et qui jusqu'ici n'avait jamais été tenté en zone urbaine.
- Aalborg a fait part de pratiques intéressantes qui nécessitent des dépenses moindres en matière de finances et d'infrastructure. La ville d'Aalborg a créé un forum (« la soirée de la bière et du sandwich »), qui permet aux chauffeurs de camions de livraison qui opèrent en centre-ville de se rencontrer et de discuter de leurs opérations. Le conseil municipal d'Aalborg a également distribué une brochure décrivant le code de conduite des chauffeurs accompagné d'une carte indiquant les routes de livraison recommandées du centre-ville. Il devrait être facile de transposer ces pratiques à d'autres villes.
- L'emploi du concept de « zone cible » à des fins de comparaison des réseaux de logistique urbains s'est avéré un succès à développer lors d'études ultérieures.



Organisation et politique des transports publics

Villes participantes: région d'Alicante, Belfast, Bruxelles, Budapest, Dublin, Merseyside, Prague, Rotterdam, Stuttgart.

Visites sur place: Valence, Copenhague et Dublin/Liverpool (visite sur place partagée)

Question d'étude:

« Comment les exploitants de transports publics peuvent-ils améliorer la qualité du service, accroître les niveaux de fréquentation des transports publics, réduire les coûts et augmenter les revenus ? »

Principales conclusions:

Volume de l'offre et âge moyen des véhicules:

- L'âge maximum des bus est généralement précisé dans le cadre d'un contrat passé entre l'exploitant et l'autorité locale des transports publics.
- L'âge des bus est fréquemment pris en compte lors des négociations d'un paiement de la part des autorités locales.

Fréquence:

- L'un des principaux éléments du programme de « couloirs de bus de qualité » mis en œuvre à Dublin est un service à fréquence élevée. Aux heures de pointe, un bus par minute dessert les routes stratégiques.

Accessibilité:

- Le renouvellement de la flotte de bus peut être encouragé par des dispositions contractuelles (comme à Alicante): c'est là un moyen souvent utilisé pour augmenter le nombre de véhicules à plancher surbaissé.
- Le fait d'imposer des dispositions légales est également un moyen de veiller à l'accès des routes empruntées par les transports publics. Aux Pays-Bas, la loi exige que les gares de métro soient accessibles à 100% aux personnes à mobilité réduite.

Intégration des tickets et des tarifs:

- La coordination entre les autorités de transports publics est souvent la garantie de transports publics abordables.
- Le développement d'appareils de billetterie électroniques a facilité l'achat de tickets par les usagers.



Gestion de la demande

Villes participantes: Barcelone, Dublin, région Île de France, Londres & Southwark, Oulu, La Haye, Varsovie.

Visites sur place: Barcelone, Londres et Oulu.

Questions de l'étude :

« Comment peut-on actuellement juger les villes sur cette question ? »

« Quel est le potentiel de gestion de la demande ? »

« De quelle manière les villes peuvent-elles mettre en œuvre des règlements de gestion de la demande ? »

« Comment les villes peuvent-elles rendre acceptables les mesures de gestion de la demande ? »

Principales conclusions:

- Barcelone a présenté un exemple intéressant sur la façon dont la restriction de l'espace routier peut revitaliser des zones marchandes et touristiques. Elle peut devenir une mesure populaire une fois l'opposition initiale surmontée.
- Sur les sept villes du groupe de travail, cinq appliquent des politiques de stationnement liées aux politiques des transports publics qui toutes nécessitent que les nouveaux aménagements soient bien desservis par les transports publics.
- Trois de ces villes : Dublin, Barcelone et Londres, appliquent d'une façon ou d'une autre un programme de facturation routière pour lesquels des données sont disponibles.
- Le système de tramway de Barcelone a été mis en œuvre sans aucune intégration avec les modes privés (systèmes de parcs de stationnement incitatifs). Il est conçu comme système de transport urbain destiné à être facile d'accès pour les piétons. Le tramway circule dans les rues, il est donc plus facile d'accès pour les trajets sur courte distance que le métro.