



Dossier de présentation de l'EMTA

L'EMTA en bref

Créée en 1998 par le STIF, l'association européenne des autorités de transports des métropoles européennes rassemble 32 autorités organisatrices dans 17 pays d'Europe. Les systèmes de transport urbain qu'elles gèrent à travers l'Europe desservent 100 millions de citoyens.

L'EMTA : un pôle de dialogue européen

La mission de l'EMTA (European Metropolitan Transport Authorities) est de favoriser le dialogue, les bonnes pratiques et les expérimentations entre ses membres.

L'association rassemble les autorités organisatrices de transport dans les grandes métropoles européennes parfois à l'échelon d'une région. Les autorités membres ont ainsi un rôle clé à jouer dans la définition des objectifs de politique de mobilité.

Les activités de l'EMTA portent principalement sur l'information et la représentation des intérêts des autorités organisatrices de transport.

Un carrefour d'information

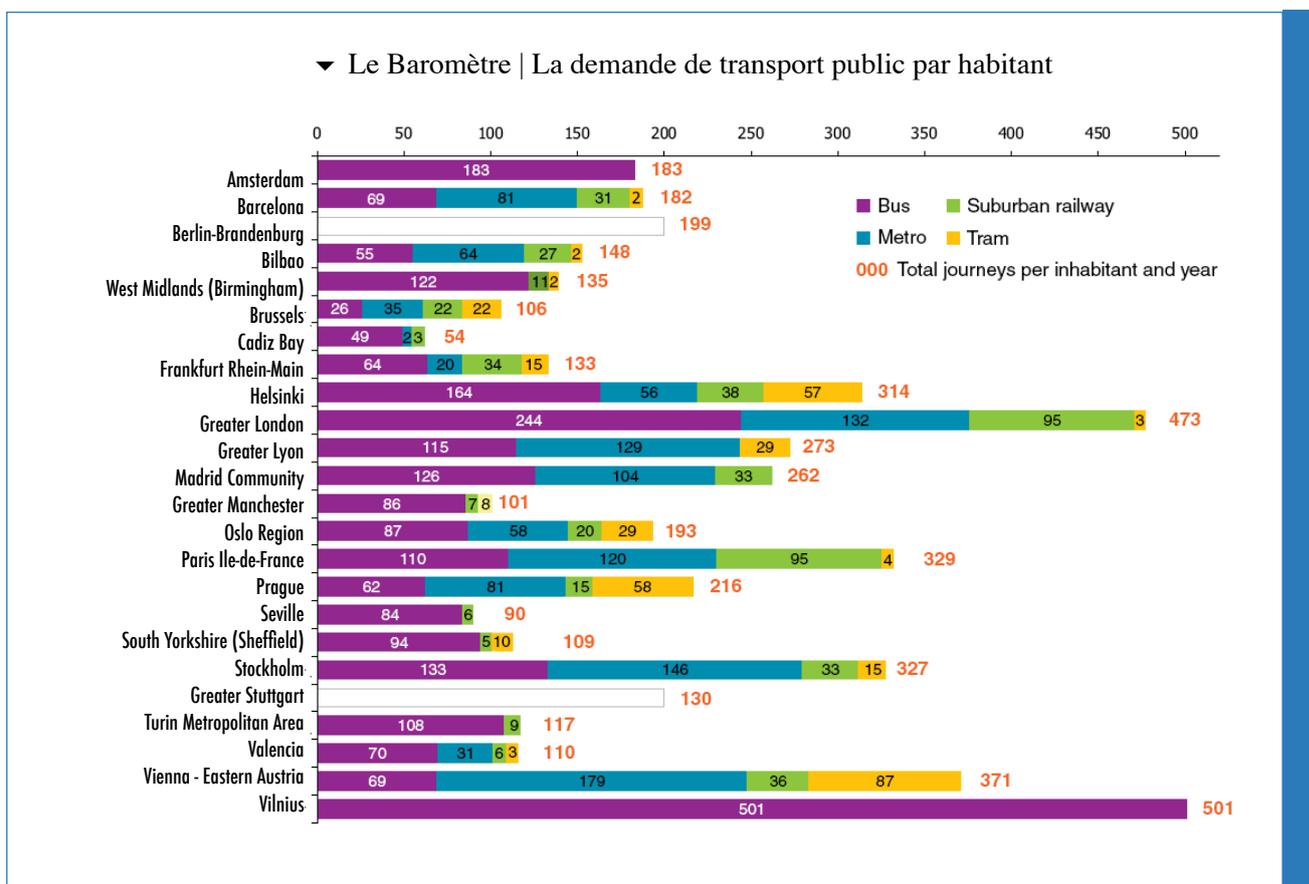
L'échange d'information entre les membres des autorités organisatrices de transports se fait notamment à l'occasion de rencontres périodiques, de conférences, de groupes de travail et par voie de communication diverses .

- Les groupes de travail mènent des études comparatives et des enquêtes sur les nouveaux enjeux du transport public. Exemples : faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite, répondre à l'augmentation importante de personnes âgées dans les prochaines années, ou encore identifier les enjeux liés à la billetterie électronique et à la fixation des tarifs.
- Ces recherches destinées à améliorer les connaissances et les compétences des autorités organisatrices concernent les problématiques partagées par tous les membres : la mesure et le suivi de la qualité, le financement des transports, les relations contractuelles avec les entreprises du transport public. Ces études sur des sujets précis sont accompagnées de pages de synthèse permettant de saisir en un coup d'œil la portée de tel ou tel enjeu.
- L'EMTA publie régulièrement un Baromètre de référence inédit. Il est l'un des rares outils de comparaison existant sur la question du transport public. Il permet de mesurer les performances des réseaux, les évolutions en cours, les indices de satisfaction relatifs aux transports métropolitains et les statistiques relatives à une vingtaine de grandes agglomérations.
- Une lettre d'actualité trimestrielle offre des informations concrètes sur les sujets d'intérêt commun aux autorités organisatrices et sur leurs activités. Elle informe sur les expériences et bonnes pratiques menées dans certaines agglomérations. Par exemples : les tronçons sur autoroutes pour les autobus en Espagne ; l'information pour les personnes à handicap en Allemagne ; ou encore le réseau de service régional Mobilien en Ile-de-France.
- Enfin, le site Internet de l'association complète ce dispositif par une actualisation permanente des données. | www.emta.com.

Un outil d'influence

L'EMTA exerce également une activité de défense des intérêts des autorités organisatrices de transport à l'échelon européen et international.

- Elle collabore aux différentes consultations de la Commission européenne sur les services d'intérêt général et sur la mobilité urbaine (Livre Vert).
- Elle prend position tant sur des questions stratégiques liées à l'activité du transport public que sur des projets de règlements européens.
- L'association participe en outre également aux projets européens EUROFORUM, AENEAS...
- Eclairer la décision, aider à faire les bons choix, contribuer à la réflexion sur les politiques européennes, attirer l'attention sur les besoins des usagers en matière de mobilité durable, stimuler l'innovation, autant de missions remplies par l'EMTA.



Le Livre vert

« Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine ». Tel est le titre du Livre vert adopté le 25 septembre 2007 par la Commission européenne pour recenser les entraves actuelles à une bonne mobilité urbaine et débattre des moyens pour les éliminer. Les enjeux : rendre les villes plus fluides et moins polluées, favoriser des déplacements urbains plus intelligents, apporter un transport urbain accessible, sûr et sécurisant.

Repenser les politiques de transports urbains

Une urgence européenne

Les enjeux auxquels doivent faire face les autorités métropolitaines sont aujourd'hui de plus en plus sensibles. La dégradation de l'environnement urbain est largement due à la pollution engendrée par les transports. En cause, l'allongement des distances de déplacements et le temps passé dans les transports mais aussi les pertes économiques liées à la congestion des trafics. Sans compter les phénomènes que cela engendre : l'insécurité, la ségrégation sociale et la création de ghettos. L'étalement urbain au-delà de la périphérie est mal maîtrisé par les pouvoirs publics. Il favorise le recours à la voiture individuelle. Ce constat global implique de repenser les politiques de transport urbain, d'une part : pour limiter les déplacements automobiles en grande banlieue, et de banlieue à banlieue, d'autre part : pour rééquilibrer les zones de forte densité avec les environnements mal ou pas desservies.

Pour faire face à ces exigences, on peut raisonnablement faire preuve d'optimisme. Depuis peu, le changement climatique et la crise de l'énergie bousculent les habitudes. Améliorer l'écologie urbaine est devenue une préoccupation importante des citoyens et des usagers des transports. En réalité, nous entrons aujourd'hui dans une nouvelle période de notre histoire, celle du transport durable. Comment organiser la mobilité urbaine sans polluer, en limitant la congestion de la circulation et en économisant la consommation d'énergie ? Comment, par voie de conséquence, assurer la cohérence entre transports et urbanisme ?

Une des difficultés importantes à laquelle se heurtent les acteurs de l'aménagement urbain est la multiplicité des niveaux d'intervention locale. En Europe, les autorités organisatrices de transports sont composées de collectivités de divers niveaux allant du municipal au régional. Les autorités de transport ont d'une part un rôle de gestion : fixer les tarifs, améliorer les infrastructures, étudier les trajets. D'autre part un rôle plus stratégique : il consiste à définir quels types de transports vaut-il mieux privilégier. La responsabilité d'organisation dévolue par le gouvernement central au niveau local ne va pas toujours de pair avec les financements nécessaires. Pour toutes ces raisons, il est important que les autorités responsables de l'organisation des systèmes de transport public, couvrent des territoires pertinents correspondants à la réalité des déplacements journaliers des populations. Pour ce faire, la mise en place de structures de coordination devient nécessaire.

Le transport public en Europe : chiffres à l'appui

Entre 75 et 80% des Européens vivent en zones urbaines. Les métropoles de plus de 250 000 habitants représentent le quart de la population européenne. La croissance urbaine devrait continuer à croître de 0,3% par an. 50% des trajets dans les grandes métropoles européennes se font par les transports publics. La demande est de plus en plus forte. Elle s'élève annuellement à 200 voyages par habitant, soit en moyenne un voyage par jour ouvré. La part des finances publiques pour les transports est de 300 euros en moyenne par habitant. Les transports en commun émettent près de 3 fois moins de polluants et de gaz à effet de serre que les voitures. En ville, ils ne sont responsables que de 4 % des émissions de CO₂, alors qu'ils effectuent 10% des déplacements. Un abonnement annuel coûte plus de 17 fois moins cher que d'utiliser une voiture ! (Sources ADEME)

Le futur des transports : quels défis ?

Les autorités métropolitaines de transports ont des solutions à proposer pour rendre les transports publics plus attrayants, et pour améliorer la qualité et le développement de services. Un double défi résume le futur des transports : l'amélioration durable des services et le financement des projets.

Premier défi : l'amélioration durable des services

Augmenter la couverture géographique, la fréquence, la régularité et la ponctualité des transports sont des priorités. Sans oublier les services à la carte dans des environnements mal desservis. L'accent mis sur l'augmentation de l'offre et le confort du déplacement, surtout lorsqu'il est long, a pour but d'éviter un transport à deux vitesses et d'offrir un service de qualité en phase avec les nouveaux modes de vie (voyager la nuit, pendant les heures creuses, durant le week end...).

L'intégration appuyée des réseaux constitue un deuxième objectif qui est d'obtenir un service « sans rupture ». L'intermodalité, c'est-à-dire, la combinaison sans délai de plusieurs modes de transport successifs, représente un véritable « plus » pour faciliter la vie des usagers. En effet, la rapidité du changement, la diminution des files d'attentes, la possibilité de parking, et l'octroi d'un billet unique pour l'ensemble des modes utilisés correspondent à des demandes récurrentes des voyageurs. L'amélioration de l'information en temps réel est également une nécessité qui peut se concrétiser par le développement de centrales d'informations pour renseigner les voyageurs sur les connexions les plus sûres ou les plus efficaces.

Une politique tarifaire adaptée à cette nouvelle donne représente un autre objectif majeur qui doit s'accompagner d'une politique de communication claire. Il s'agit aussi de prendre en compte les capacités financières des usagers qui subissent les inconvénients ou les handicaps (éloignement, faibles ressources, mobilité réduite...).

Deuxième défi : le financement des projets

Cette question centrale représente une réalité partagée, peu ou prou, par toutes les autorités organisatrices. Accroître le volume et la qualité de l'offre de transports urbains nécessite de trouver davantage de ressources au-delà de l'augmentation de recettes tarifaires que cela induit. Des réflexions sont conduites par les autorités organisatrices sur la recherche de nouvelles sources de financement. Le STIF évalue à 28 milliards d'euros les fonds nécessaires au développement du réseau pour la seule Ile-de-France à horizon 2020. La question n'est pas seulement de dépenser de façon efficiente, elle est aussi de renvoyer les instances nationales et internationales à leur responsabilités financières face à l'impératif de mobilité durable. L'Europe doit pouvoir mettre ses moyens et ses forces de proposition et de mobilisation dans cette grande cause.

Les avantages des transports publics

Un coût de mobilité modéré en ville

Un partage plus équitable de l'espace public

Moins de consommation d'énergie

Une activité favorisant l'essor économique des grandes agglomérations

Un mode de déplacement ayant le souci d'équité et d'intégration sociale

Focus sur des bonnes pratiques européennes

- La planification à moyen terme 2007-2012 des services de transport de la mobilité urbaine, et des aménagements d'infrastructure dans l'aire métropolitaine d'Helsinki.
- La création à l'échelle de l'Ile-de-France du réseau de bus rapides Mobilien, est une des mesures phares du plan de déplacements urbains (PDU). Le projet de SDRIF prévoit la réalisation de nombreux itinéraires en sites propres qui permettront d'assurer régularité et fiabilité des services afin de créer de véritables lignes de bus à haut niveau de services.
- L'association de transports du Grand Hanovre (GVH) gère un système intégré de transports fourni par quatre entreprises différentes. 1,1 million de personnes peuvent profiter d'une large gamme de transports allant de autobus urbains, des trams, des autobus de banlieue, des trains régionaux et des trains locaux à grande vitesse.
- Pour développer l'amplitude de transport, notamment en soirée pour être mieux en adéquation avec les nouveaux modes de vie urbains, l'ouverture du métro parisien a été prolongée d'une heure la nuit le week-end. Le STIF a mis en place un véritable réseau de bus Noctilien qui circule la nuit sur toute l'Ile-de-France.
- En Allemagne, une partie des taxes sur les carburants perçues au niveau fédéral représentent une ressource de taille pour subventionner les investissements de transports locaux.
- En France, la participation des employeurs par le biais d'un versement transport contribue au bon fonctionnement des transports et du marché du travail. Le « Business rate supplément » en Angleterre va également dans ce sens.
- Les Partenariats Public-Privé mis en place pour l'extension des infrastructures peuvent constituer des innovations importantes dans le montage du projet, sur le long terme. Additionner le savoir faire de l'initiative privée et le rôle d'intérêt général des autorités organisatrices permet d'un côté de fiabiliser les coûts, et de l'autre côté de valoriser l'investissement par le temps gagné dans les transports et la réduction du nombre d'accidents.

Contact

Sabine Renault Sablonière

ActuPresse Com _ 45, avenue George V - 75008 Paris | Tél. 01 47 20 22 61

actupresse.com@wanadoo.fr