



Titre : Vision et futur

L'innovation dans les transports urbains

08/09/2011

Tramway aérien à Medellin (Colombie), Bus à Haut Niveau de Service à Curitiba (Brésil)... Le continent Latino Américain est à la pointe de l'innovation en matière de mobilité urbaine. Nathalie Le Denmat et Marie-Pierre Bourzai, experts de l'AFD, expliquent en quoi l'approche latino-américaine a révolutionné la façon de penser la mobilité urbaine et comment l'AFD accompagne l'innovation dans les transports urbains



Le dynamisme des métropoles latino-américaines en matière de transports urbains est-il récent ?

Non, la ville de Curitiba a inventé le concept de Bus à Haut Niveau de Services¹ (ou Bus Rapid Transit, BRT) dans les années 70, Medellin, celui de tramway aérien, il y a une dizaine d'années. Mais c'est surtout au cours des années 2000 que les transports collectifs et la mobilité urbaine sont devenus une véritable priorité des gouvernements latino-américains après des décennies de sous investissement dans le secteur.* Il existe aujourd'hui en Amérique latine plus d'une quinzaine de villes dotées de BHNS.

Quel est l'objectif poursuivi dans ces projets de mobilité urbaine ?

Le grand intérêt de l'approche latino-américaine, c'est que la planification urbaine et des transports y conjugue plusieurs objectifs essentiels : la décongestion urbaine, bien sûr, la réduction du trafic automobile, et donc l'augmentation de la productivité des villes et la réduction des gaz à effet de serre.

Elle recherche également une meilleure intégration sociale, comme à Medellin, où le métrocâble aérien s'accompagne de toute une politique d'accès aux ressources économiques, sociales, sanitaires et culturelles de la ville pour les habitants des quartiers défavorisés. Les responsables de Medellin parlent même d'un Programme urbain intégral.

Cette politique de mobilité urbaine intégrée est enfin un excellent moyen de valorisation et de requalification de l'espace urbain. Un Bus à Haut Niveau de services peut signifier dégradation de l'espace public s'il ne prévoit pas d'accompagner son tracé d'une réflexion autour de la valorisation des espaces traversés.

Ces projets sont-ils reproductibles sur d'autres continents, en Afrique par exemple ?

Ces dynamiques peuvent être mises en œuvre dans des villes qui ont atteint un certain niveau de maturité. C'est le cas en Amérique latine, où le taux d'urbanisation est supérieur à 80%, et où le taux de motorisation** est très important.

Certaines villes africaines ont besoin de développer l'infrastructure routière dans un premier temps. Cela dit, il est essentiel d'anticiper dès maintenant des besoins d'une ville en 2025 et d'intégrer dès à présent dans les stratégies de



développement des espaces urbains le déploiement d'un réseau de transports publics qui permette de préserver la viabilité économique, l'environnement et la qualité de vie des quartiers.

Quels types de projets accompagne l'AFD ?

Cela dépend des besoins à court et moyen termes de la ville. Nous tentons de convaincre nos partenaires d'intégrer une vision intégrée, planifiée, à long terme du développement urbain mais ce type d'arbitrage n'est pas toujours possible pour des Etats ou des collectivités locales aux ressources limitées et qui doivent répondre à des besoins immédiats.

Une chose est sûre, dans les projets urbains que nous finançons et accompagnons, nous pensons à un développement intégré de la ville. Il ne s'agit plus de faire une voirie ou d'implanter une ligne de transport en commun sans penser à son intégration dans un programme plus global de développement de la ville qui conjugue économie et qualité de vie.

Quel enseignement tirez-vous de notre soutien des projets urbains latino-américains ?

Nous avons beaucoup appris sur les modes de conduite de projet, comme pour la mobilisation citoyenne, la participation autour d'un projet. En matière financière également, les enseignements ont été nombreux. Les leçons que nous avons apprises en Amérique latine éclairent notre travail dans les autres géographies.

Le dynamisme des métropoles latino-américaines en matière de transports urbains est-il récent ?

Non, la ville de Curitiba a inventé le concept de Bus à Haut Niveau de Services¹ (ou Bus Rapid Transit, BRT) dans les années 70, Medellin, celui de tramway aérien, il y a une dizaine d'années. Mais c'est surtout au cours des années 2000 que les transports collectifs et la mobilité urbaine sont devenus une véritable priorité des gouvernements latino-américains après des décennies de sous investissement dans le secteur.* Il existe aujourd'hui en Amérique latine plus d'une quinzaine de villes dotées de BHNS.

Quel est l'objectif poursuivi dans ces projets de mobilité urbaine ?

Le grand intérêt de l'approche latino-américaine, c'est que la planification urbaine et des transports y conjugue plusieurs objectifs essentiels : la décongestion urbaine, bien sûr, la réduction du trafic automobile, et donc l'augmentation de la productivité des villes et la réduction des gaz à effet de serre.

Elle recherche également une meilleure intégration sociale, comme à Medellin, où le métrocâble aérien s'accompagne de toute une politique d'accès aux ressources économiques, sociales, sanitaires et culturelles de la ville pour les habitants des quartiers défavorisés. Les responsables de Medellin parlent même d'un Programme urbain intégral.

Cette politique de mobilité urbaine intégrée est enfin un excellent moyen de valorisation et de requalification de l'espace urbain. Un Bus à Haut Niveau de services peut signifier dégradation de l'espace public s'il ne prévoit pas d'accompagner son tracé d'une réflexion autour de la valorisation des espaces traversés.

Ces projets sont-ils reproductibles sur d'autres continents, en Afrique par exemple ?

Ces dynamiques peuvent être mises en œuvre dans des villes qui ont atteint un certain niveau de maturité. C'est le cas en Amérique latine, où le taux d'urbanisation est supérieur à 80%, et où le taux de motorisation** est très important.



Certaines villes africaines ont besoin de développer l'infrastructure routière dans un premier temps. Cela dit, il est essentiel d'anticiper dès maintenant des besoins d'une ville en 2025 et d'intégrer dès à présent dans les stratégies de développement des espaces urbains le déploiement d'un réseau de transports publics qui permette de préserver la viabilité économique, l'environnement et la qualité de vie des quartiers.

Quels types de projets accompagne l'AFD ?

Cela dépend des besoins à court et moyen termes de la ville. Nous tentons de convaincre nos partenaires d'intégrer une vision intégrée, planifiée, à long terme du développement urbain mais ce type d'arbitrage n'est pas toujours possible pour des Etats ou des collectivités locales aux ressources limitées et qui doivent répondre à des besoins immédiats.

Une chose est sûre, dans les projets urbains que nous finançons et accompagnons, nous pensons à un développement intégré de la ville. Il ne s'agit plus de faire une voirie ou d'implanter une ligne de transport en commun sans penser à son intégration dans un programme plus global de développement de la ville qui conjugue économie et qualité de vie.

Quel enseignement tirez-vous de notre soutien des projets urbains latino-américains ?

Nous avons beaucoup appris sur les modes de conduite de projet, comme pour la mobilisation citoyenne, la participation autour d'un projet. En matière financière également, les enseignements ont été nombreux. Les leçons que nous avons apprises en Amérique latine éclairent notre travail dans les autres géographies.

¹Encadré : Un Bus à Haut niveau de services

Un bus à haut niveau de service (BHNS), souvent désigné par le sigle anglais BRT, Bus Rapid Transit, est une ligne de bus conçue et exploitée dans le but de garantir un service proche de ce que peuvent offrir d'autres systèmes de transports en commun tels que les tramways ou les métros mais à un coût moindre.

On peut caractériser un BHNS par : une haute fréquence de passage ; un temps de trajet garanti et des passages réguliers ; une vitesse relativement élevée ; une amplitude horaire de fonctionnement étendue ; un système d'information de qualité : temps de parcours, attente, fréquence, etc.

Ces caractéristiques nécessitent des équipements et des aménagements particuliers par rapport aux lignes de bus classiques : des aménagements de voirie ponctuels ou sur l'intégralité du parcours avec souvent une circulation en site dédié ; la mise en place de priorités aux feux ; une plus grande visibilité que les lignes classiques via, par exemple, la signalétique et le design des arrêts et du matériel roulant.

L'aménagement d'une ligne BHNS, même en site propre intégral, nécessite en effet un investissement bien moins lourd que la construction d'une ligne ferrée et offre des possibilités de réaménagement plus souples.

** Ce sursaut en matière d'investissement est un élément très positif dans une région où la parenthèse de dérégulation du secteur des transports publics – généralisée dans les années 1980 – a engendré le développement anarchique d'une offre de transport de moyenne et faible capacité, opérée par de petites entreprises privées et qui s'est avérée désastreuse pour la ville, l'environnement et pour les usagers. Ndlr.*

*** Nombre de voitures pour une population donnée.*

Source : web