

La marche à pied, nouvel enjeu des transports urbains

- Les opérateurs veulent mieux valoriser le mode piéton dans leur offre.
- L'objectif est notamment d'augmenter la distance entre deux arrêts de bus.

TRANSPORT

Lionel Steinmann
lsteinmann@lesechos.fr

Cela peut sembler paradoxal, et pourtant : les entreprises de transport urbain s'efforcent aujourd'hui de réhabiliter... la marche à pied. L'Union des transports publics (UTP), l'organisation patronale du secteur, et le Groupement des autorités responsables de transport (GART), qui fédère les élus en charge de ce dossier, viennent de publier une série de recommandations dans lesquelles ils préconisent entre autres de « réintégrer le mode "marche à pied" dans l'organisation des offres de transport public, et travailler à une optimisation de cette pratique ».

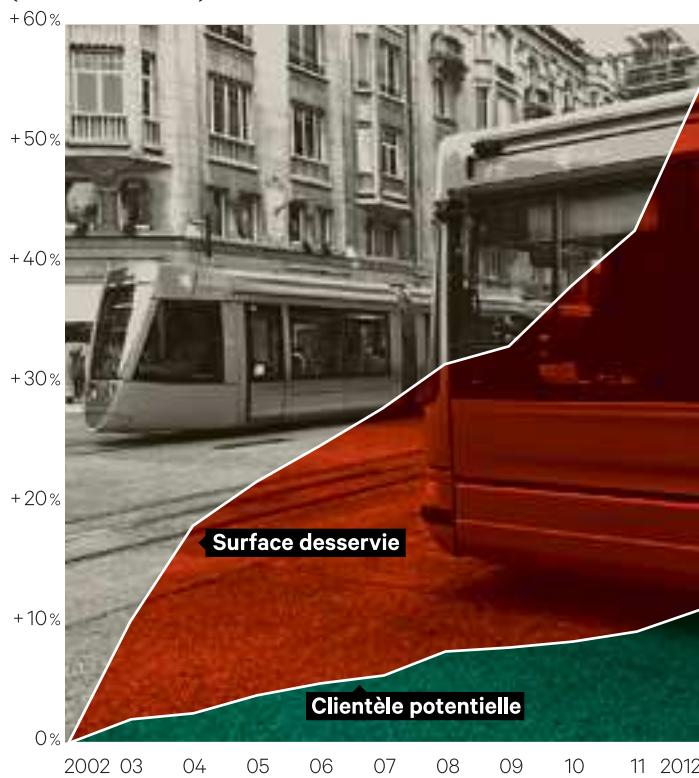
Selon Jean-Pierre Farandou, PDG de Keolis, la filiale de la SNCF, l'enjeu n'a rien d'anecdotique : « La mobilité commence et finit par la marche à pied. Ne pas le prendre en compte peut nuire à l'attractivité des transports en commun. Dans les zones industrielles par exemple, si le trajet entre l'arrêt de bus et la destination est compliqué du fait de l'absence de trottoirs, les gens préféreront prendre leur voiture. »

Bon pour la santé et l'économie du secteur

Le patron de Keolis souhaite ainsi « faire la pédagogie de la marche à pied, pas celle de nos parents ou grands-parents, celle des urbains mobiles et agiles », en créant par exemple un onglet pour les trajets pédestres dans les applications mobiles des réseaux de transport en commun. Mais l'UTP et le GART souhaitent également

Des réseaux de transport en commun de plus en plus étendus

Evolution de l'offre de transport en commun en France (hors Ile-de-France)



« LES ECHOS » / SOURCES : DGITM, CERTU, GART, UTP / PHOTO : RÉA

« poser le débat du dernier kilomètre », c'est-à-dire demander aux usagers d'accepter de marcher un peu plus, que ce soit pour atteindre sa destination, ou se rendre à la prochaine station de bus ou de tramway. Cela serait bon pour leur forme physique... mais aussi pour l'équilibre économique, de plus en plus précaire, du secteur. Au cours des dix dernières années, la sur-

face desservie par les transports en commun en province a en effet augmenté de 55 %, selon les calculs de UTP, avec des lignes de bus s'étendant de plus en plus loin des centres-villes. Mais parallèlement, le nombre d'usagers potentiels n'a, lui, crû que de 12 %, car les nouvelles banlieues desservies comptent moins d'habitants : la densité moyenne des territoires desservis

« En Ile-de-France, un déplacement sur deux est inférieur à 1 kilomètre, et donc potentiellement du domaine de la marche à pied. »

JEAN-PIERRE FARANDOU
PDG de Keolis

a baissé de 28 %, par rapport à celle de 2002.

Conséquence, ces lignes coûtent cher et plombent les comptes, car elles n'ont que peu de clients. Et ces derniers n'y trouvent pas forcément leur compte si le bus ne passe qu'une fois toutes les demi-heures. Les opérateurs veulent donc maîtriser cette tendance à l'extension perpétuelle des réseaux. Cela peut passer par une diminution du nombre de lignes, ou plus sûrement par l'augmentation de la distance moyenne entre deux arrêts.

Cette dernière mesure a un autre avantage, notamment en centre-ville : elle accroît la vitesse moyenne de circulation des bus, ce qui permet d'attirer plus de voyageurs, mais aussi de mieux utiliser le parc de véhicules, qui parcourt plus de kilomètres dans la même journée. Pour les entreprises du secteur, ces gains de productivité seraient bienvenus. Mais les usagers sont-ils prêts ? Oui, assurent l'UTP et le GART : « Les études montrent que les utilisateurs acceptent de marcher, même sur 500 mètres, si les fréquences des lignes sont renforcées. » ■