

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Paris, le 5 juillet 2016

Les solutions de mobilité partagée améliorent l'accès à l'emploi, aux services de santé et à l'éducation

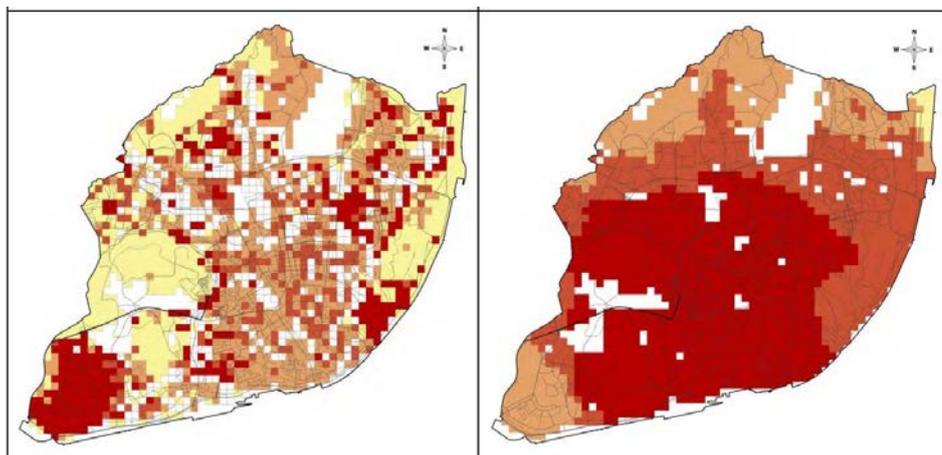
Nouvelle étude : la mobilité partagée à la demande offre un meilleur service aux citoyens — les lignes de bus classiques à itinéraire et horaire fixes, sont appelées à disparaître

Un système de transport public reposant sur la mobilité partagée à la demande plutôt que sur des itinéraires et des horaires fixes améliore sensiblement l'accès des citoyens aux établissements d'enseignement, aux services de santé et aux emplois. Face à la mobilité partagée, qui offre un meilleur service à moindre coût, les lignes de bus classiques sont appelées à disparaître.

Telles sont les principales conclusions d'une nouvelle étude publiée par le Forum International des Transports, rattaché à l'OCDE – [Shared Mobility: Innovation for Liveable Cities](#) – accessible en ligne.

Dans le cadre d'un exercice de simulation, les chercheurs du FIT ont utilisé des données détaillées sur les choix de mobilité des citoyens de la ville de Lisbonne (Portugal) pour comparer la facilité d'accès aux lieux de travail, aux services de santé et aux établissements d'enseignement, selon deux systèmes de transport différents : a) le système actuel de transport public métro-train-bus ; et b) un système dans lequel les services de métro/train sont complétés par des taxi-bus de 8 ou 16 places utilisables à la demande.

Accès aux services de santé dans le cadre du système de transport public actuel et d'un système de mobilité partagée



Système de transport public actuel Solution de mobilité partagée à la demande
(En rouge, bon accès ; en jaune clair, mauvais accès)

Pour évaluer l'impact sur l'inclusion sociale, les chercheurs du FIT ont divisé la ville en cellules de 200 mètres de côté et ont recensé, pour chacun des deux systèmes, le nombre d'emplois, d'hôpitaux ou de centres de santé et d'établissements d'enseignement secondaire (ou supérieur) qui étaient accessibles en 30 minutes maximum à partir de chaque cellule. Pour chaque système, ils ont ensuite calculé le ratio d'opportunités (emplois, etc.) entre les 10 % de la population les mieux desservis et les 10 % les moins bien desservis. Ce ratio renseigne sur l'équité d'accès. L'accès est plus ou moins équitable selon que la valeur est basse ou élevée.

Les résultats révèlent que le système de mobilité partagée à la demande améliore considérablement l'accès :

- **Emplois** : le ratio de 17.3 pour l'accès aux lieux de travail potentiels en empruntant le système de transport public actuel indique une grande inégalité. En revanche, le ratio de 1.8 (près de dix fois moins) obtenu pour la mobilité à la demande indique un accès beaucoup plus équitable et, partant, de meilleures possibilités de trouver un emploi.
- **Services de santé** : les services de mobilité partagée, avec un très bon ratio de 2.5, améliorent l'accès aux hôpitaux et centres de soins par rapport au ratio très inéquitable de 39.0 obtenu pour le système existant. Ainsi, la majorité des cellules de la grille ont vu leur niveau d'accès passer du plus bas au plus élevé (voir la carte), ce qui indique une très nette amélioration de l'accessibilité, et donc de l'inclusivité.
- **Services d'éducation** : dans la grille établie pour modéliser Lisbonne, les transports publics actuels n'offrent qu'un accès limité aux établissements d'enseignement secondaire et supérieur (avec un ratio of 29.2), tandis que la formule de la mobilité partagée testée dans l'étude obtient un ratio de 2.0.

Un deuxième indicateur couramment utilisé pour mesurer les inégalités sociales produit des résultats analogues. Le coefficient de Gini (qui indique une égalité parfaite quand il est de 0 et une inégalité parfaite quand il est de 1) souligne l'impact positif de la mobilité partagée sur l'inclusion sociale. Le système de mobilité partagée fait en effet baisser le coefficient de Gini de 0.27 à 0.11 pour l'accès à l'emploi ; de 0.26 à 0.08 pour l'accès aux services de santé ; et de 0.26 à 0.01 (égalité presque parfaite) pour l'accès à l'éducation.

L'utilisation plus efficiente des véhicules permet de réduire les tarifs actuels des transports publics de 50 %, voire davantage, sans aucune subvention.

Mais la mobilité partagée peut aussi présenter pour les villes d'autres avantages considérables :

- **Des véhicules moins nombreux et de meilleure qualité** : le parc de taxis collectifs et de taxi-bus testé peut assurer aux citoyens le même niveau de mobilité avec seulement 3 % du nombre de véhicules actuel. De plus, comme les véhicules font l'objet d'une utilisation plus intensive, ils doivent être remplacés à intervalles plus rapprochés, ce qui accélère l'adoption de nouvelles technologies, plus propres.
- **Pas de congestion, réduction des émissions, gain d'espace** : si les taxis collectifs et les taxi-bus se substituaient à la voiture particulière et aux services de bus classiques, la congestion urbaine serait chose du passé, les émissions routières seraient réduites du tiers, même sans progrès technologique, et le stationnement sur rue deviendrait superflu, ce qui libérerait de l'espace public qui pourrait être utilisé autrement.

Ces résultats confirment et étoffent ceux d'une étude précédente du FIT consacrée à l'[impact des voitures partagées sans conducteur](#) sur la mobilité urbaine, qui avaient conclu que 9 véhicules sur 10 pourraient devenir inutiles.

« Une utilisation plus efficace de la capacité de transport est bénéfique pour l'environnement, sans compter qu'elle améliore l'équité et l'inclusivité dans la société en offrant à tous un large accès aux diverses opportunités », explique le Secrétaire général du Forum International des Transports, M. José Viegas, qui a supervisé l'étude.

« Dans une prochaine étape, nous testerons notre modèle avec les données de cinq autres villes, ce qui nous permettra de mieux comprendre comment adapter les solutions de mobilité partagée pour en maximiser les effets bénéfiques dans des conditions spécifiques », ajoute M. Viegas.

Les deux études ont été réalisées à l'initiative du Comité de partenariat d'entreprise (CPE) du FIT. On trouvera plus d'informations sur le CPE, notamment les récents travaux sur la réglementation des applis-services de mobilité, les données massives dans les transports, les besoins en investissements infrastructurels pour les échanges mondiaux, et les émissions de NOx imputables au transport maritime à l'adresse suivante : <http://www.itf-oecd.org/CPB>.

Contact:

Michael KLOTH

Chef de la communication

M +33 (0)6 27 21 47 41

E michael.kloth@itf-oecd.org

À PROPOS DU FORUM INTERNATIONAL DES TRANSPORTS

Le Forum International des Transports est une organisation intergouvernementale qui regroupe 57 pays membres. Il sert de laboratoire d'idées au service de la politique des transports et organise chaque année un sommet des ministres des transports. Le FIT est le seul organisme mondial qui couvre tous les modes de transport. Il est intégré administrativement à l'OCDE, mais politiquement autonome.

Que faisons-nous ?

Le FIT œuvre en faveur de politiques des transports qui améliorent la vie des citoyens. Il a pour mission de faire mieux comprendre le rôle des transports dans la croissance économique, la viabilité écologique et l'inclusion sociale, ainsi que de sensibiliser le public à l'importance de la politique des transports.

Comment procédons-nous ?

Le FIT fédère un dialogue mondial pour des transports meilleurs. Il sert de plateforme de discussion et de pré-négociation sur des questions de fond qui intéressent tous les modes de transport. Il analyse les tendances, partage les connaissances et encourage les échanges entre les responsables de la politique des transports et la société civile. Le Sommet annuel du FIT est le plus important rassemblement mondial de ministres des transports et la principale instance internationale de dialogue sur la politique des transports.

Pour en savoir plus : www.itf-oecd.org