

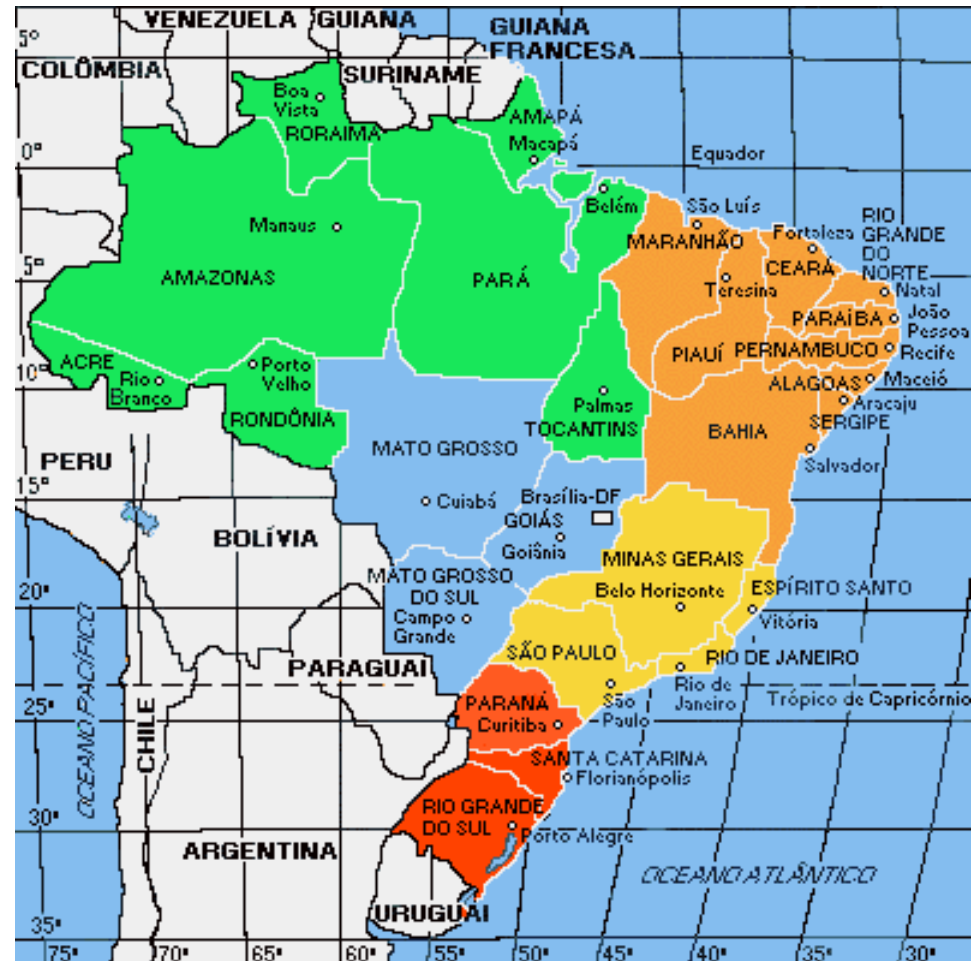
**MOBILITÉ URBAINE, EXCLUSION SOCIALE  
ET TRANSPORT PUBLIC  
ENSEIGNEMENTS DE L'EXPERIENCE BRÉSILIENNE**

**Symposium international  
Mobilités urbaines, les enjeux de la recherche en CHINE et à  
l'étranger  
Du 9 au 11 octobre 2004  
Université de Tsinghua**

**Anísio BRASILEIRO  
Université Fédérale de Pernambuco, Brésil**

# Le Brésil

- ▶ République fédérale; 27 états, 5 régions
- ▶ 5940 municipalités
- ▶ Brasília, la capitale
- ▶ 182 millions d'habitants
- ▶ 8,5 millions Km<sup>2</sup>



# Brésil, un pays urbain - métropolitain

- ▶ 76% de la population totale réside dans les villes
- ▶ São Paulo et Rio de Janeiro regroupent 17 et 13 millions d'habitants (16%)
- ▶ 9 agglomérations hébergent 28,6 % de la population totale du pays et 35,2% du Brésil urbain.



# Dimension sociale des Infrastructures

- ▶ 16 % du budget des ménages ayant deux salaires et habitant dans les régions métropolitaines est consacré aux dépenses en matière de services d'eau, d'égouts, d'énergie, de téléphone et de transport urbain (celui-ci est responsable de la moitié des dépenses)
- ▶ contrairement aux attentes, à São Paulo le nombre moyen de voyages par jour et par personne a diminué légèrement entre 1977 et 1987 (de 2,08 en 1977, à 2,06 en 1987) et de façon significative en 1997 (il est passé à 1,87).

# Dimension sociale des Infrastructures

- ▶ les personnes avec un revenu familial constitué de deux salaires minimums réalisent environ 60% des déplacements à pied, tandis que les personnes avec des revenus supérieurs à 20 salaires réalisent plus de 80% des déplacements par modes motorisés (individuel ou collectif)
- ▶ les données de l'enquête domiciliaire de São Paulo montrent que le temps moyen de déplacement domicile-travail par transport public et par catégorie de revenus ayant un salaire minimum peut durer 1 heure 25 minutes.

# Processus de crise-transition

- réduction des déplacements en transports publics (autobus et train);
- absence de priorité au transport public;
- faiblesse des investissements en transports publics;
- croissance de la motorisation à tous les niveaux de revenu;
- croissance des transporteurs artisanaux exploitant des véhicules à faible capacité (véhicules de 8 à 12 places);

# Processus de crise-transition

- changement des caractéristiques de mobilité;
- introduction progressive des innovations technologiques;
- redéfinition des relations contractuelles public-privé;
- métropolisation progressive des régions polarisées par les capitales, ce qui nécessite de nouveaux arrangements institutionnels;
- faible articulation entre les politiques de transports et d'usage du sol.

# Trois éléments de la crise

- Baisse de la demande et des kilomètres parcourus avec élévation des tarifs
- Émergence des transports semi-collectifs et des moto-taxis
- Croissance automobile



# Concurrence dans la rue



# Les modes semi-collectifs après la réglementation (Recife, 2003)



# Toujours, une certaine concurrence



# L'éventail des technologies de transports (Recife, 2003)





## Un cadre juridique favorable

*Il est de la responsabilité du pouvoir public, dans l'esprit de la loi, de façon directe ou sous régime de concession ou permission, toujours à travers des appels d'offre, d'assurer la prestation de services publics.*

Trois options d'intervention de l'État dans les activités économiques :

- la prestation directe des services
- l'intervention normative et de régulation (pouvoirs de police)
- la gestion déléguée de services publics

# Un cadre juridique favorable

Objectifs de la politique urbaine:

l'aménagement et le développement des fonctions sociales des villes et la garantie du bien être des citoyens

Valeurs de la politique de transport public :

- s'orienter vers des objectifs de protection de l'environnement et de structuration urbaine et sociale ;
- faciliter les déplacements des populations à bas revenus, mais aussi attirer les usagers du transport individuel vers le public ;
- se constituer en secteur économique capable de produire des emplois.

# Une Nouvelle Politique de Transport Publics Urbains

## QUATRE DIMENSIONS

- Réglementaire (competitive tendering)
- Organisationnelle (organismes métropolitains)
- Multimodalité (éventail des technologies)
- Financière (fonds d'État et partenariats public – privé)

# Planification Réglementaire

- ▶ Principes d'une politique réglementaire
- ▶ Le dessin régulateur
- ▶ Éléments de base d'un nouveau modèle de réglementation
- ▶ Éléments stratégiques du nouveau modèle



# Axes d'un nouveau modèle de réglementation

- Préservation et capacité des pouvoirs de tutelle dans la mise en œuvre de la réglementation et de la coordination des services et du développement du plan opérationnel;
- Construction de la «contestabilité » des marchés à travers la compétition par le droit d'exploitation des services de transport;
- La garantie de la transparence et de l'équité;
- La responsabilité des pouvoirs de tutelle avec l'équilibre économique et financier du contrat s'arrête avec la signature du contrat (elle revient au concessionnaire);

# Axes d'un nouveau modèle de réglementation

- Incorporation des gains de productivité à travers les appels d'offre
- Autonomie des entreprises dans la recherche d'un équilibre optimum des facteurs de production
- Choix par les autorités de tutelle, par un système d'appel d'offre, de l'entreprise la plus performante, en s'appuyant sur des critères financiers;
- Les pouvoirs publics ont la responsabilité du calcul des tarifs, de la planification et de la réglementation des paramètres de qualité et de quantité des services.

# Nouveau traitement de la question métropolitaine

- ▶ processus de négociation
- ▶ identification et clarification du rôle des acteurs économiques, politiques et sociaux
- ▶ clarification des compétences institutionnelles, de façon à éviter les superpositions

# Un nouveau traitement de la question métropolitaine

- ▶ usage des instruments de marketing du transport public
- ▶ formation d'une expertise publique en planification, économie et urbanisme
- ▶ reconnaître le pouvoir municipal sur son territoire et les possibilités de gestion partagée

# CURITIBA

Plan d'urbanisme (1965); Plan directeur (1966); Mise en exécution (1971)

- ▶ Remplacer la configuration radio-concentrique par une expansion linéaire le long de l'axe nord-est / sud-ouest;
- ▶ Décongestionner le centre principal et préserver le secteur historique

une rocade est venue entourer le centre

la séparation des voitures et des piétons

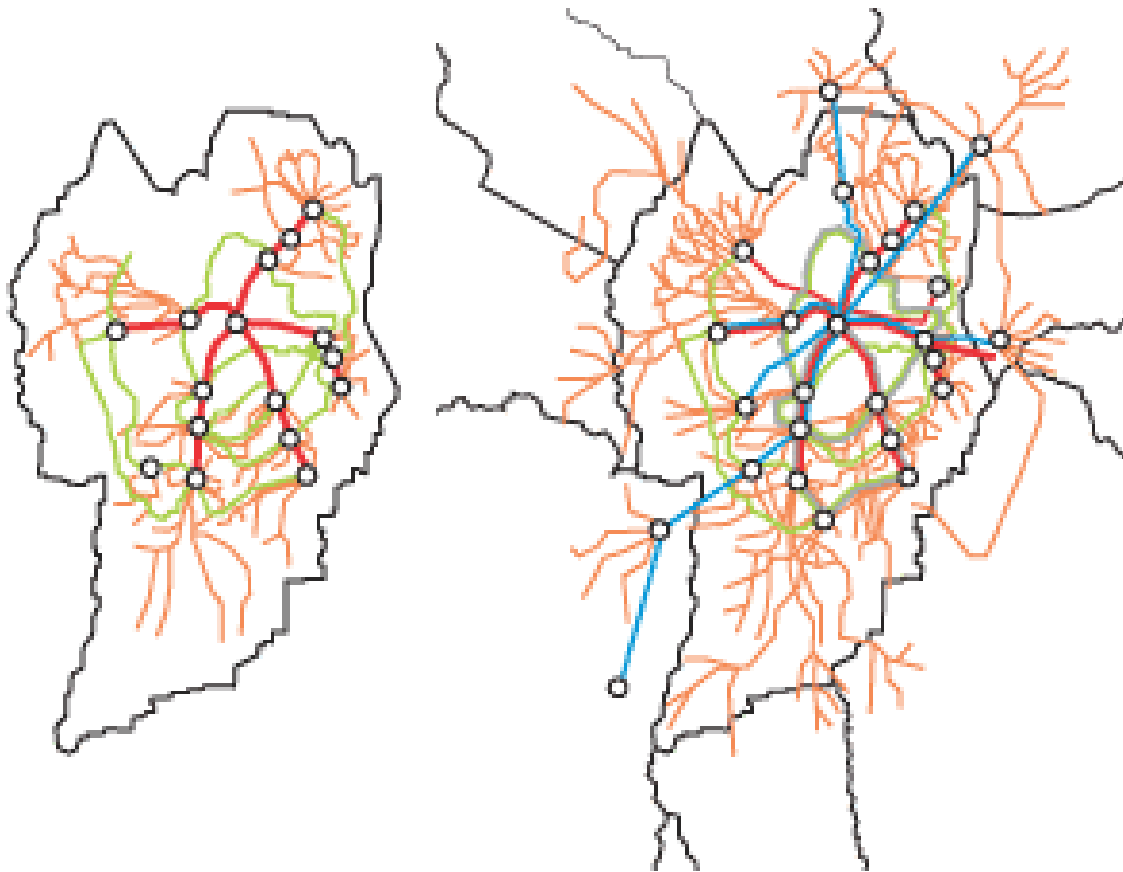
les premiers stationnements payants

- ▶ Création de la Cité Industrielle
- ▶ Rénover et construire des équipements urbains

# Le système trinaire (1974)



# Curitiba, un réseau en évolution



# Curitiba, aujourd'hui





# Curitiba, un plan d'usage du sol



# Curitiba, un réseau de bus à différentes capacités



# Curitiba, un réseau de bus à différentes capacités





# Station Tube





# Curitiba



# Curitiba, aujourd'hui

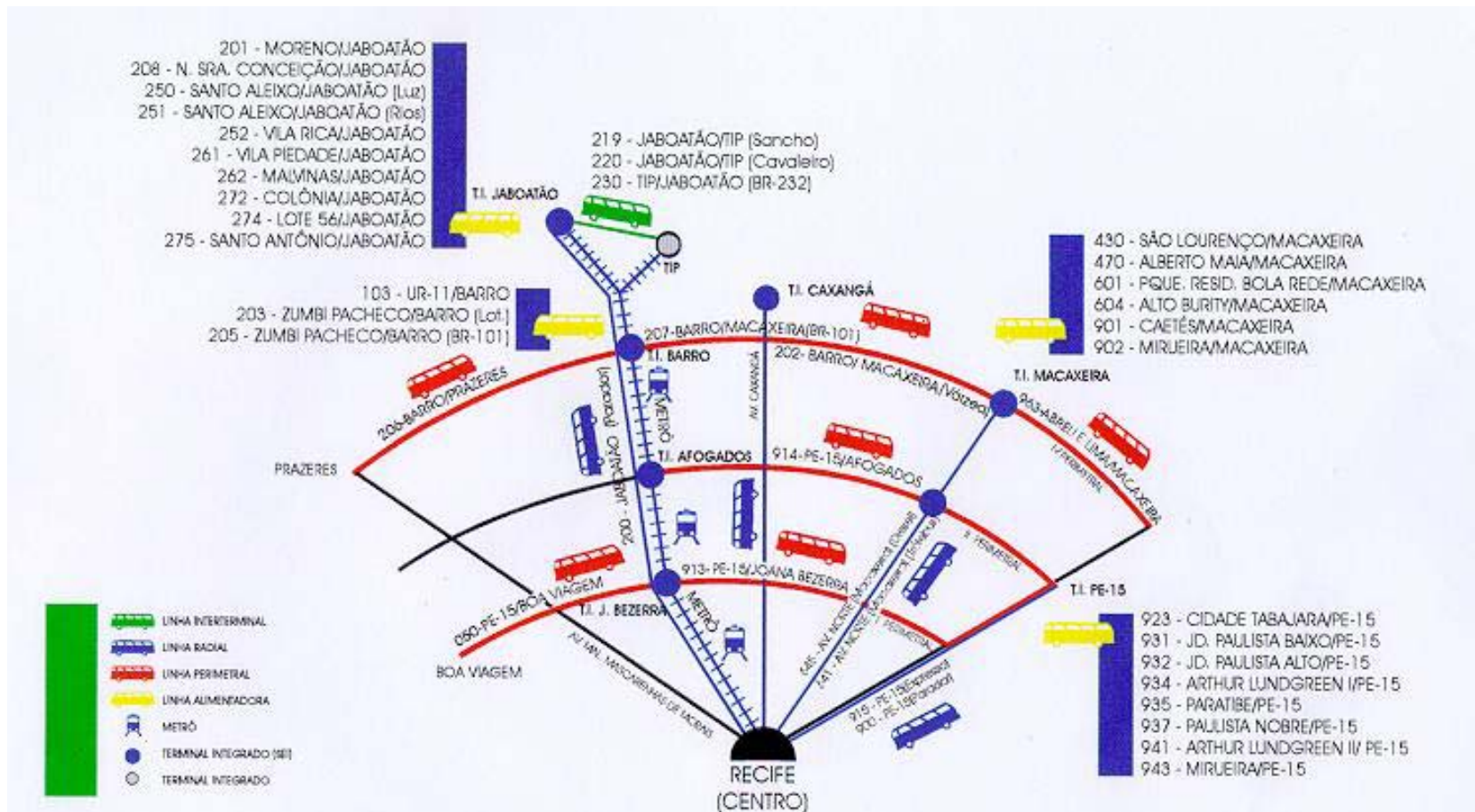




# Articulation Transport, Voirie, Usage du sol



# Systeme de Transport Intégré – SEI Recife



# Communication visuelle des lignes du SEI a Recife





# SEI - Terminal de Integração da PE-15 a Recife





# SEI - Terminal de Integração da Macaxeira a Recife



# Av. Caxangá, Recife



# Conclusions des cas

- Curitiba et Recife:

Des réseaux intégrés permettant aux habitants de se déplacer d'une façon fiable, régulière, avec un billet unique des lieux d'habitats – villes périphériques – aux pôles de travail /centre-ville

Les systèmes intégrés de transports doivent tenir compte de la diversité des villes et des déplacements

Ils doivent permettre l'accessibilité de tous les lieux des villes



# Principes d'une politique de priorité au transport public urbain

- garantie d'accessibilité généralisée surtout pour les usagers dépendants des services mais aussi pour ceux qui sont dépendants de l'automobile;
- élaboration d'un modèle de réglementation basé sur des mécanismes de « competitive tendering », permettant des gains de productivité de la part des entreprises mais aussi des réductions des coûts pour les usagers ainsi qu'une amélioration de l'offre de transport;
- élaboration d'un modèle d'organisation et de gestion institutionnelle au niveau métropolitain basé sur des processus de concertation entre les acteurs;



# Principes d'une politique de priorité au transport public urbain

- développement de réseaux multimodaux intégrés de transports basés sur la hiérarchisation des technologies de transports et permettant la couverture de l'ensemble des territoires urbains / métropolitains;
- priorité des investissements publics dans la construction des systèmes de transports de masses – métros et trains –
- formation des ressources humaines en transports à partir des programmes qui articulent les recherches académiques et les pratiques professionnelles des organismes de tutelle et des exploitants;
- intégration des politiques de transports dans des programmes de préservation de l'environnement.