

07. LES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS

Chiffres clés

1 055 km

Linéaire de métro et RER

861 km
75 lignes

Linéaire de tramway

20 M€

Coût d'1 km de voie de tramway

1 509

Nombre de lignes de bus,
dont 60 à Paris

5 - 8 M€

Coût d'1 km de voie de Bus à Haut
Niveau de Service

En savoir plus : [SDES](#), [SNCF](#)

Les entreprises de Travaux Publics participent à la création de nouvelles infrastructures de transports en commun, ainsi qu'à leur extension, leur entretien et leur modernisation. Elles œuvrent pour améliorer l'offre et garantir un service de qualité

Ce qu'il faut savoir sur les déplacements des français

Faciliter l'accès aux transports en commun c'est aussi inciter la population à réduire le recours à la voiture pour se déplacer. Pour aller au travail, se rendre à l'école, faire des achats, « les Français réalisent en moyenne au moins trois déplacements par jour. Cela représente plus de **181 millions de déplacements quotidiens** ». Le mode privilégié pour se déplacer est la voiture particulière (63%), suivi de la marche à pied (23,5%) et des transports en commun (9,1%).

En savoir plus : [SDES](#)

Transports en commun urbains : de quoi parle-t-on ?

Le transport collectif urbain (TCU) regroupe les **bus, tramways, métros**, ainsi que le **RER** (Réseau Express Régional) en Ile-de-France, par exemple. Cette région compte pour $\frac{3}{4}$ du trafic total des voyageurs réalisé en TCU au niveau national. Tous ces **modes de transport sont complémentaires** et s'inscrivent souvent dans le cadre de grands projets d'aménagement urbain et au développement des modes doux (marche, vélo...).

Avec l'augmentation de la population, l'offre de transport s'est aussi élargie : en 20 ans, dans les aires de plus de 50 000 habitants, les surfaces desservies par le transport collectif urbain ont été multipliées par 4,4.

En savoir plus : [CGDD](#), [SDES](#)

➔ NOS SOLUTIONS pour réduire les émissions de CO₂

MOBILITÉ

ACTEURS
POUR LA PLANÈTE
LES TRAVAUX PUBLICS

07. LES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS

Bus à Haut Niveau de Service : un mode en plein essor

A la différence d'un bus classique, un BHNS dispose de voies de circulation dédiées, des priorités aux feux, ainsi que des traversées directes des ronds-points. En plus d'une circulation plus fluide, autour de 20 km/h, la fréquentation est aussi optimisée en limitant le temps d'attente entre deux passages à environ 10 - 12 minutes. Ce mode s'adapte très bien aux différentes alternatives de motorisation (hybride, électrique, hydrogène, gaz naturel...) et son coût de réalisation, par km, peut être jusqu'à 4 fois inférieur à celui du tramway.

En savoir plus : SNCF

Le secteur des transports est responsable de 30% des émissions de gaz à effet de serre de la France et la voiture particulière compte pour la moitié de ces émissions. L'atteinte de l'objectif de décarbonation complète du secteur, à horizon 2050, envisagé par la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), repose largement sur le report vers des modes de transport moins émetteurs, tels que les transports en commun.

Vers une décarbonation des transports collectifs

De nombreuses villes « se mettent au vert » par le développement d'une offre de transport à faible émissions. Le déploiement des flottes de bus circulant au bioGNV, à l'électricité ou encore à l'hydrogène s'inscrit davantage dans les politiques de mobilité. La Programmation Pluriannuelle de l'Énergie prévoit par exemple 2 200 autobus et autocars électriques en 2023 et 5 900 en 2028, contre 546 en 2019. L'installation des infrastructures de recharge adaptées sera une condition nécessaire à l'atteinte de ces objectifs.

Repenser la mobilité de demain : les téléphériques urbains

Traditionnellement utilisé dans les stations de ski ou les lieux touristiques, ce mode de transport est appelé à se développer en milieu urbain en raison de ses nombreuses avantages environnementales et économiques. Puisque les cabines sont transportées par des mécanismes électriques il n'émet pas de CO₂. Son emprise au sol se limitant uniquement aux pylônes et aux gares l'impact en matière d'artificialisation est réduit. Enfin, l'investissement pour l'installation d'une ligne téléphérique est en moyenne inférieur de 30% par rapport à un ligne de tramway.

En savoir plus : Demain la ville