



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Soixante-seizième session**

Genève, 25-27 février 2014

Point 3 a) de l'ordre du jour provisoire

Questions stratégiques de nature horizontale:**Travaux analytiques de la CEE dans le domaine des transports:****bilan de l'année 2013****Pour des transports urbains et une mobilité durables
dans la région de la CEE****Note du secrétariat***Résumé*

La présente note reproduit le projet de résumé analytique de l'édition de 2012 de la revue «UNECE Transport Review» sur le thème «Transports urbains et mobilité» ainsi que les recommandations formulées à cet égard pour la région de la CEE. Les systèmes de transports urbains faisant partie intégrante des systèmes de transports tant nationaux qu'internationaux, la note souligne également combien il est important de renforcer davantage et d'étudier plus avant les transports urbains et la mobilité. Pour finir, il sera question de la structure et des principaux objectifs de la publication.

Le Comité est invité à encourager les gouvernements et les autorités municipales des capitales à apporter leur appui aux nouveaux travaux de recherche sur les transports urbains et la mobilité prévus par la CEE et à réfléchir à la manière dont, à l'avenir, ce sujet devrait être régulièrement traité.



I. Mandat

1. À sa soixante-quatorzième session, en février 2012, le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe (CEE) a approuvé la décision du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) de transformer le document d'examen de la situation des transports et des nouvelles tendances en une publication annuelle sur les tendances et l'économie des transports dans la région de la CEE (ECE/TRANS/224, par. 20 et 21). À sa vingt-cinquième session, le WP.5 a choisi pour thème de cette publication les transports urbains et la mobilité (ECE/TRANS/WP.5/52, par. 31 à 34).

II. Résumé analytique

2. La qualité de la vie en ville est étroitement liée à la présence de moyens de transport et de modes de déplacement écologiquement viables. Les citoyens devraient avoir la possibilité d'utiliser tout moyen de transport – qu'il s'agisse de véhicules privés, de transports collectifs ou de modes de déplacement non motorisés (à vélo ou à pied) – en toute sécurité, dans le respect de l'environnement, de manière efficace et à un prix abordable. L'objectif d'une politique de transports urbains durables est de permettre aux citoyens d'atteindre leur destination par des moyens de transport sûrs, abordables et écologiques, qui ménagent à la fois leur santé et leur bien-être et réduisent les temps de déplacement.

3. Selon les dernières statistiques, 80 % des citoyens des pays de l'Union européenne (UE) vivent dans des zones urbaines, dont 40 % dans de vastes agglomérations comptant plus de 200 000 habitants. Des tendances analogues peuvent être observées dans d'autres pays membres de la CEE. Dans leur vie quotidienne, les citoyens partagent les mêmes infrastructures et le même espace urbain et, pour se déplacer, ils utilisent les transports en commun, la voiture, le vélo et la marche à pied. En moyenne, un citoyen européen effectue 1 000 déplacements chaque année, dont la moitié sur une distance inférieure à 5 kilomètres. Pour nombre de ces courts trajets, la marche et le vélo pourraient représenter une solution parfaitement viable. Les déplacements urbains comptent pour 40 % dans le total des émissions de CO₂ provenant des transports routiers et jusqu'à 70 % dans les émissions d'autres polluants produits par les transports. Un accident mortel de la circulation sur trois survient en milieu urbain. Les problèmes d'encombrement sont également concentrés à l'intérieur ou autour des villes.

4. La voiture est de loin le mode le plus courant de déplacement urbain, représentant 75 % environ des kilomètres parcourus dans les conurbations de l'UE. Les véhicules causent tellement d'embouteillages que, dans certaines villes européennes, la vitesse moyenne de circulation aux heures de pointe est plus faible qu'au temps des voitures à cheval. L'utilisation accrue de la voiture s'est accompagnée de problèmes de sécurité et d'environnement, ainsi que d'une baisse continue des investissements dans les transports publics. La publication annuelle passe en revue des initiatives nationales, des études de cas et des projets de recherche en la matière et présente les expériences fournies par des mesures propres à chaque mode de transport ainsi que certaines des meilleures pratiques existantes.

5. La nécessité d'améliorer la mobilité tout en réduisant les encombrements, les accidents et la pollution est un défi pour toutes les capitales et les grandes villes de la région de la CEE.

6. La publication «Transports urbains et mobilité» vise principalement à:

- a) Examiner les politiques des transports publics dans la région de la CEE;

- b) Donner des exemples de solutions pratiques mises en œuvre par les autorités dans certaines capitales de pays de la CEE et en analyser les résultats;
- c) Constituer pour les capitales et d'autres grandes villes de la région de la CEE une base de données sur les transports publics qui pourrait servir à partager les connaissances et les meilleures pratiques;
- d) Mettre en évidence les problèmes propres aux capitales de la région de la CEE dans l'optique du développement de transports collectifs et d'une mobilité durables;
- e) Apporter une contribution aux débats sur les solutions et les mesures efficaces pour mettre en place des transports urbains durables et développer l'écomobilité, d'une part, et, de l'autre, accélérer la diffusion et la mise en œuvre de telles solutions et mesures.

7. La publication donne un aperçu général des politiques des transports publics dans la région de la CEE ainsi que des exemples de solutions pratiques adoptées dans diverses capitales et expose les résultats obtenus grâce à ces solutions: systèmes de transports intelligents, planification, gestion et utilisation rationnelles des transports communs, etc. Les gouvernements et les municipalités pourraient utiliser la publication pour faire connaître les pratiques et politiques optimales, décrire les principaux indicateurs applicables en matière de transports urbains et de mobilité et présenter l'évolution des transports publics et de la mobilité dans les capitales des pays de la CEE. La publication contient des renseignements concernant 36 des 56 capitales de la région.

III. Transports urbains et mobilité durables

8. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, M. Ban Ki-moon, a souligné l'importance des transports, qui sont l'un des six piliers du développement durable figurant dans le Programme d'action quinquennal de son deuxième mandat, et a fait part de son intention de réunir les différents acteurs des transports aérien et maritime, du transbordement par bateau, des transports ferroviaire et routier ainsi que des transports en commun urbains avec les autorités et les investisseurs pour mettre au point des recommandations et les exécuter afin de créer des moyens de transport plus viables qui permettraient de résoudre les problèmes croissants d'encombrement et de pollution partout dans le monde, en particulier dans les zones urbaines.

9. «Le développement durable répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire leurs propres besoins.» (Commission mondiale pour l'environnement et le développement, 1987) La conception du transport durable de la Commission européenne est axée sur les efforts à entreprendre pour dissocier la mobilité de ses effets néfastes, en encourageant la comobilité, autrement dit en combinant au mieux divers modes de transport sur une même chaîne de transport, et en favorisant l'innovation technique et l'évolution vers les modes de transport les moins polluants et les plus économes en énergie (surtout pour les transports sur de longues distances et les déplacements en ville).

10. Le transport joue un rôle déterminant dans l'aménagement urbain en permettant aux citoyens d'avoir accès à l'éducation, aux marchés, à l'emploi, aux loisirs, aux soins médicaux et à d'autres services essentiels. Dans les villes des pays en développement notamment, assurer une plus grande mobilité pour les groupes pauvres ou vulnérables est une des conditions *sine qua non* pour atteindre les objectifs du Millénaire pour le développement. Les villes qui disposent de modes de transport intégrés dans un véritable système ont plus de chance d'évoluer et de prospérer en tant que centres commerciaux, industriels, éducatifs, touristiques et de services. Celles qui se classent généralement en tête

dans les enquêtes sur la qualité de la vie urbaine ont de bons systèmes de transports privilégiant les transports en communs et les modes de déplacement non motorisés.

11. Cependant, dans la plupart des villes de la région de la CEE, les systèmes de transports urbains sont en réalité loin d'être parfait. Le problème de transport le plus visible et le plus fréquemment pointé du doigt dans toute agglomération est celui des encombrements et l'on sait combien une circulation saturée pèse sur le PIB tant régional que national. Bon nombre de villes de la CEE sont dépourvues de services de transport public accessibles et abordables et d'infrastructures sûres pour les modes de déplacement non motorisés comme le cyclisme ou la marche. Les véhicules privés, dont le nombre ne cesse de croître, occupent une place prédominante sur les routes. Le secteur des transports a par conséquent une large part de responsabilité dans les problèmes de santé publique qui touchent les villes, comme la pollution atmosphérique (acidification, smog), le bruit, les émissions de gaz à effet de serre et les accidents de la circulation. S'il est vrai que les transports permettent une croissance de l'activité économique, une mauvaise gestion de ce secteur peut aussi entraver la croissance et la fourniture de services sociaux indispensables. L'absence de planification globale des systèmes de transports et la méconnaissance des aspects sociaux, économiques, environnementaux et culturels de la vie urbaine peuvent entraîner des fractures dans la société et accentuer l'exclusion sociale. L'incidence sur la qualité de la vie et l'environnement ne saurait être sous-estimée.

12. La plate-forme de connaissances en matière de développement durable de l'ONU considère les villes comme des points de rayonnement pour les idées, le commerce, la culture, les sciences, la productivité, le développement social, etc. Les villes peuvent favoriser le développement à long terme des sociétés sur les plans économique, social et environnemental, à condition d'adopter une stratégie globale en matière d'urbanisme pour faire en sorte que tous aient accès aux services de base, à un logement et à des moyens de transport. L'aménagement urbain, les systèmes de transport, l'eau, l'assainissement, la gestion des déchets, la prévention des catastrophes, l'accès à l'information, l'éducation et le renforcement des capacités sont autant de questions à prendre en considération.

IV. Problèmes liés aux transports urbains et à la mobilité dans la région de la CEE

13. Plus une ville est grande, plus elle est complexe et sujette aux dysfonctionnements dans les transports. Les problèmes de transport les plus importants concernent souvent les zones urbaines et surviennent quand les systèmes de transport, pour diverses raisons, ne peuvent satisfaire les impératifs divers et variés de la mobilité urbaine. La productivité urbaine est fortement tributaire de l'efficacité du système de transports pour l'acheminement de la main-d'œuvre, des consommateurs et des marchandises entre de multiples lieux d'origine et de destination. Les principaux problèmes liés aux transports urbains sont énumérés ci-dessous par ordre de priorité:

a) Connexions: il faudrait que les différents modes de transport publics soient connectés au réseau national, condition *sine qua non* du bon fonctionnement de tout système de transport à l'échelle de la ville ou du pays;

b) Fiabilité: les citoyens utilisent le réseau public si celui-ci est fiable, autrement dit s'ils peuvent se fier aux services fournis, aux horaires et aux connexions;

c) Caractère inadéquat des transports publics: de nombreux systèmes de transports en commun, ou une partie d'entre eux, sont soit surexploités, soit sous-utilisés. Aux heures de pointe, lorsque le système subit une hausse temporaire de la demande, les usagers doivent s'entasser, alors qu'aux heures creuses, le nombre de passagers est généralement très faible;

d) Utilisation de systèmes de transports intelligents (STI): l'utilisation efficace d'applications STI dans les transports urbains peut favoriser les solutions de transport urbain durable;

e) Confort, services et esthétique: les usagers des transports publics recherchent le confort et des services. La climatisation, la propreté, les distributeurs et autres automates permettant d'acheter des titres de transport, les abribus et les panneaux d'information électroniques font partie des services que les usagers apprécient;

f) Prix abordable et incitations à l'utilisation des transports publics (tarifs réduits, incitations financières pour les trajets pendulaires, marketing, etc.): l'utilisation des transports publics est un enjeu économique, mais aussi culturel et traditionnel et des mesures d'incitation sont nécessaires pour les promouvoir;

g) Accessibilité et difficultés de stationnement: comme il faut bien garer les véhicules, l'augmentation du parc automobile s'est traduite par une demande accrue d'aires de stationnement, ce qui a créé des problèmes de gestion de l'espace, en particulier dans les centres-villes; l'empreinte spatiale des véhicules à l'arrêt étant non négligeable un aménagement rationnel de l'espace peut offrir des solutions viables;

h) Allongement du temps de trajet domicile-travail: les habitants des grandes villes en quête d'une meilleure qualité de la vie décident parfois de s'installer à l'extérieur de l'agglomération. Par conséquent, ils passent plus de temps à se déplacer entre leur domicile et leur lieu de travail; l'étalement urbain met de plus en plus à contribution les spécialistes de la planification des transports et de l'aménagement du territoire;

i) Encombrements: les embouteillages sont un des problèmes les plus fréquents dans les grandes agglomérations comptant plus d'un million d'habitants. Ils sont notamment liés à l'augmentation du parc automobile, qui a accru la demande d'infrastructures de transport. Des transports en commun performants, efficaces et fiables sont une solution pour réduire les encombrements de la circulation;

j) Occupation des sols: l'empreinte territoriale des transports, en particulier des voitures, est importante. Conséquence de la dépendance excessive à l'égard de la voiture, entre 30 et 60 % des superficies peuvent être réservées aux transports dans les agglomérations de la région de la CEE;

k) Distribution des marchandises et logistique urbaine: la mondialisation et la matérialisation de l'économie ainsi que l'urbanisation font que des quantités croissantes de marchandises sont déplacées à l'intérieur des villes dans la région de la CEE, d'où des pressions supplémentaires sur les infrastructures et la gestion du trafic.

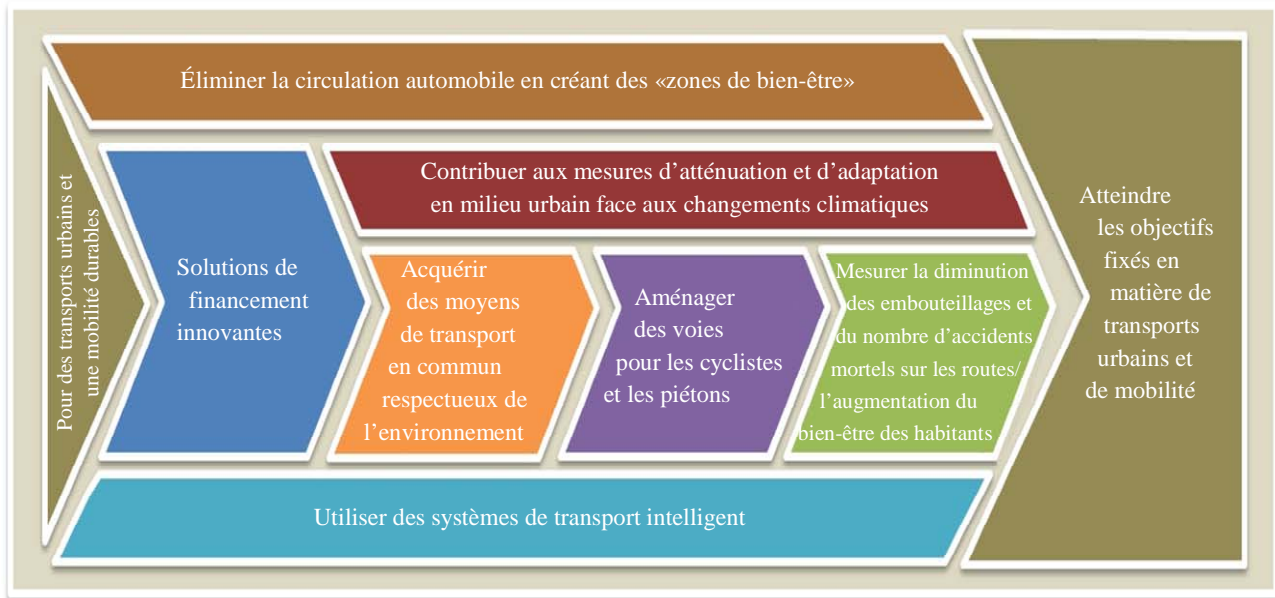
V. Conclusions et recommandations

14. Les gouvernements nationaux et les autorités municipales devraient collaborer pour offrir à la population des transports urbains et une mobilité durables en fixant des objectifs à moyen et à long terme. La marche à suivre est résumée dans le schéma ci-dessous.

15. Des solutions de financement innovantes permettront de créer des «zones de bien-être». En outre, les investissements dans des applications STI ou dans des moyens de transport en commun respectueux de l'environnement sont des sources de revenus qui contribueront à étoffer de telles solutions de financement. Les particuliers pourraient par exemple payer pour utiliser des applications STI plus complexes sur leur *smartphone*, les véhicules seraient assujettis à des frais de péage supplémentaires en entrant dans les «zones de bien-être», etc.

16. Les investissements dans les transports publics sont insuffisants et devraient être développés en raison de leur rendement plus rapide et plus sûr que celui des investissements dans d'autres projets d'infrastructure de transport. Des millions d'utilisateurs des transports collectifs désireux de bénéficier d'une meilleure qualité de la vie seraient prêts à payer pour des services plus performants et de meilleures infrastructures.

Pour des transports urbains et une mobilité durables



Source: CEE.

17. Les villes devraient adopter des stratégies assorties d'objectifs précis à long terme en matière de transports urbains et de mobilité. Ces stratégies devraient prévoir des plans de développement détaillés à l'échelle des quartiers. Il faudrait que tous les facteurs qui figurent dans le schéma ci-dessus soient pris en considération dans des plans étroitement liés et interdépendants. L'acquisition de moyens de transport collectifs respectueux de l'environnement devrait faire partie intégrante de l'action engagée face aux changements climatiques et des mesures d'atténuation prévues à cet égard, au même titre que les zones de bien-être, l'élimination de la circulation des véhicules et l'aménagement de pistes cyclables et de voies piétonnes. Les microclimats des villes devraient être pris en compte dans la conception de ces voies réservées.

18. Le recours aux STI est un élément indispensable à la viabilité des systèmes de transports urbains. Les STI peuvent cependant être employés plus largement: il faudrait ne pas les limiter aux applications pour usagers comme la télématique ou l'information en ligne, mais prévoir également des systèmes de gestion du trafic intelligents avec des feux de circulation tenant compte des encombrements et une infrastructure fournissant des renseignements tant aux usagers qu'aux opérateurs pour que ceux-ci puissent moduler constamment, efficacement et en temps réel la circulation en fonction des besoins de la population.

19. La livraison de marchandises en ville et en particulier dans les centres-villes est un obstacle majeur à la durabilité et au concept de «zones de bien-être». La solution pourrait consister à créer en bordure de ces zones des centres logistiques ou des aires de transbordement où les marchandises seraient transférées des véhicules utilitaires légers à des moyens de transport respectueux de l'environnement (tramways pour marchandises, camionnettes électriques, etc.). Des solutions de ce type permettraient d'acheminer

efficacement les marchandises vers les marchés et d'optimiser les résultats en matière de transports urbains durables.

20. Par ailleurs, la mobilité sera améliorée par l'aménagement de pistes cyclables et de voies piétonnes sécurisées, commodes et dotées de dispositifs STI. Des aménagements agréables concourront non seulement au bon état de santé et au bien-être des habitants en leur donnant l'envie de marcher et de rouler à bicyclette, mais serviront aussi de points de connexion avec divers modes de transport collectif. La mobilité durable pourrait ainsi favoriser des transports publics intermodaux viables.

21. Les jours fériés et pendant les vacances, la population urbaine peut considérablement augmenter avec l'afflux de touristes, d'où un accroissement correspondant, des besoins de transports publics. En l'occurrence, les autorités devraient évaluer la capacité de leurs systèmes de transports collectifs de s'adapter et de faire face à une telle situation en assurant une qualité du service identique, voire supérieure. Tel est l'objectif que les municipalités devraient se fixer et continuer de poursuivre.

22. Les transports urbains et la mobilité sont aussi une question de culture et de patrimoine. En investissant de manière cohérente dans des transports urbains et une mobilité durables, les collectivités locales créent et développent en parallèle une nouvelle culture. La pérennité de celle-ci et son incidence sur les comportements à l'égard des transports publics dépendront de l'efficacité des réseaux de transport urbain et de leur capacité de relier efficacement le point de départ au point de destination.

23. Les tendances observées en ce qui concerne le parc automobile privé et en particulier la propriété des véhicules sont déterminées par les conditions macroéconomiques et directement liées aux variations du revenu par habitant. Selon Chamon, Mauro et Okawa, la proportion de propriétaires de véhicules est moindre dans les pays à faible revenu, mais augmente rapidement une fois que le revenu par habitant passe un seuil initial d'environ 5 000 dollars des États-Unis, puis baisse légèrement lorsque le revenu par habitant est supérieur à 10 000 dollars. Suivant cette tendance, le nombre de propriétaires de véhicules, qui s'élève aujourd'hui à un milliard, devrait plus que tripler d'ici à 2050. Bon nombre de pays en transition membres de la CEE atteindront ou dépasseront le ratio de 600 véhicules pour 1 000 habitants. La question reste de savoir s'il est réaliste d'espérer dissocier la hausse du revenu par habitant de la proportion moyenne de propriétaires de véhicules et, dans l'affirmative, de quelle manière. Des mesures de restriction seraient-elles politiquement acceptables pour le grand public? Est-il possible d'améliorer les transports publics urbains assez rapidement et dans une mesure suffisante pour permettre, dans les grandes villes au moins, de réduire l'utilisation des véhicules? Si l'on peut rester sceptique, force est de constater que les innovations et les options nouvelles en matière de mobilité peuvent s'avérer déterminantes lorsque les politiques de transport nationales et locales ont les mêmes objectifs. Ces dernières années, des changements de comportement ont été observés du fait de l'augmentation non négligeable des possibilités offertes en matière de mobilité dans beaucoup de villes de la région de la CEE: pratique de la marche à pied ou de la bicyclette sur des voies sécurisées, covoiturage, surtout transports en commun plus performants, etc.

24. Les transports publics urbains sont implantés depuis longtemps dans les pays de la CEE, en particulier en Europe. La plupart des villes disposent de systèmes relativement développés. Au cours des vingt dernières années, de nombreuses agglomérations ont modernisé leurs systèmes et certaines les ont ouverts à la concurrence. Plusieurs villes d'Europe orientale et d'Asie centrale ont survécu à la crise des années 1990 et se sont engagées dans une gestion efficace de la mobilité urbaine

VI. Questions portées à l'attention du Comité des transports intérieurs

25. À sa soixante-quinzième session, le Comité a réaffirmé son intérêt pour les transports urbains durables. Il a demandé au secrétariat de produire une publication ou un rapport complet et analytique et a invité le WP.5 à suivre régulièrement les faits nouveaux dans ce domaine.

26. Compte tenu des résultats de l'atelier consacré aux transports urbains et à la mobilité organisé parallèlement à la vingt-cinquième session du WP.5 (septembre 2012), des conclusions et recommandations qui figurent dans la publication de la CEE sur les transports urbains durables et la mobilité (2013-2014) ainsi que de la décision qu'il a prise l'année dernière le Comité souhaitera peut-être examiner les questions ci-après et donner des orientations à ce sujet:

a) De nouveaux travaux de recherche devraient être encouragés et menés à bien en fonction des demandes et des besoins des gouvernements, sous l'égide du WP.5, l'organe chargé d'examiner la question au sein de la Division des transports de la CEE;

b) Concernant l'échange de bonnes pratiques et de connaissances, diverses pratiques recommandables en matière de transports urbains et de mobilité sont mises en œuvre dans les capitales des États membres de la CEE et des enseignements ont été tirés de l'application de telles politiques et mesures. Le WP.5 devrait servir de cadre, au niveau intergouvernemental, à la communication et à l'échange d'informations, d'enseignements et de bonnes pratiques parmi les pays de la CEE. Ces échanges devraient être favorisés non seulement par la présentation d'études de cas aux sessions du WP.5 ou par l'organisation d'ateliers, mais aussi par le biais d'un site Web du WP.5 qui permettrait aux experts de partager des informations et des connaissances;

c) Une conférence internationale sur les transports urbains et la mobilité devrait être organisée en temps opportun, avec la coopération d'organisations internationales, comme l'Union internationale des transports publics, pour mettre en commun les informations recueillies et examiner les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de transports urbains et de mobilité durables.
