

**Commission économique pour l'Europe****Organisation mondiale de la santé
Bureau régional pour l'Europe**

Réunion de haut niveau sur les transports,
la santé et l'environnement

**Comité directeur du Programme paneuropéen
sur les transports, la santé et l'environnement****Neuvième session**

Genève, 16 et 17 novembre 2011

Point 7 b) de l'ordre du jour provisoire

**Mise en œuvre de la Déclaration d'Amsterdam: course de
relais du PPE-TSE¹**

**Course de relais du Programme paneuropéen sur les
transports, la santé et l'environnement****Compte rendu de mission d'expertise préalable à l'atelier
"Travailler ensemble pour le transport viable et de santé
en milieu urbain" (Kiev, 8-9 juin 2011)****Introduction**

1. Dans le cadre du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), un séminaire a été organisé à Kiev du 8 au 9 juin 2011 pour la promotion d'un transport durable et sain. Les trois ministères ukrainiens des transports de la santé et de l'environnement, ainsi que la ville de Kiev ont été parties prenantes de l'organisation de ce séminaire.
2. La Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) qui représentait la France au PPE-TSE a proposé aux organisateurs un partenariat renforcé entre la France et l'Ukraine pour la préparation de ce séminaire.
3. Ce partenariat renforcé s'appuyait notamment sur une expertise visant à élaborer un diagnostic des déplacements relatifs notamment à la gestion des déplacements urbains de la ville (tout mode) et à la signalisation piétons-vélos.

¹ Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement.

4. Cette mission a été confiée au Centre d'Études Techniques de l'Équipement (CETE) de l'Est et au Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions publiques (CERTU), sous l'égide de la DGITM.
5. Cette mission d'expertise comportait:
 - a) Un diagnostic portant sur les thématiques à enjeux sur la ville de Kiev sur la base d'entretiens et d'observations terrain;
 - b) Des propositions de recommandations simples pour une optimisation à court et moyen terme de la gestion des déplacements urbains.
6. Ce compte-rendu propose thématiquement des éléments de diagnostic et des pistes de réflexions sur les améliorations possibles, illustrées par des exemples de fiches rédigées par le CERTU à destination des collectivités locales en France.
7. Les thèmes-clefs identifiés sont:
 - a) La nécessité d'une gestion globale des déplacements en lien avec le développement urbain de la ville;
 - b) La gestion du stationnement: une nécessité;
 - c) Les transports et la pollution de l'air: prendre la réelle mesure de l'enjeu;
 - d) L'amélioration de la connaissance de la mobilité urbaine: pourquoi et comment?
 - e) Les transports en commun: leur redonner une vraie place en ville;
 - f) La prise en compte des piétons;
 - g) La prise en compte des cyclistes.

I. La nécessité d'une gestion globale des déplacements en lien avec le développement urbain de la ville

A. Ce qui ressort des observations et des rencontres

- a) Une organisation segmentée de la gestion des déplacements par mode, au niveau de la ville et au niveau des ministères;
- b) Nous n'avons pas eu connaissance d'une approche transversale de la problématique déplacements;
- c) Les notions de multimodalité ou d'intermodalité n'ont pas été évoquées par les acteurs lors de la mission;
- d) Quelle planification à moyen et long terme des déplacements à Kiev?
- e) La ville est en pleine croissance, quelle articulation de son développement avec les projets urbains?

B. Quelques pistes de réflexions

1. A court terme

a) Mise en place de groupes d'échanges sur les différents projets "transports" (tout mode) et "urbanisme" entre les différents services, au niveau de la ville de Kiev et au niveau des ministères;

b) Favoriser les projets transversaux impliquant différentes compétences dans le domaine du transport. Par exemple, sur un projet routier, faire participer des spécialistes de l'aménagement piétons/deux roues et transports collectifs.

2. A moyen et long terme

Mettre en place une stratégie globale de gestion multimodale des déplacements sur la ville de Kiev, en impliquant l'ensemble des acteurs et des décideurs locaux, ce qui permettra de prioriser et planifier les différents investissements financiers par rapport aux enjeux.

C. Quelques références jointes

- "Les Plans de Déplacements Urbains", Fiche CERTU, rédacteur Martine Meunier-Chabert, 2004.

II. La gestion du stationnement: une nécessité

A. Ce qui ressort des observations et des rencontres

a) Une offre en centre-ville sur voirie et sur trottoir en grande partie;

b) Le stationnement sur voirie payant avec encaisseur sur place;

c) Des trottoirs sur certaines voies (centre-ville et banlieue) très larges et occupés dans leur grande majorité par du stationnement;



d) Les manœuvres des véhicules liées au stationnement (circulations et manœuvres de parking) se font sur les trottoirs où circulent les piétons;

e) Le stationnement des vélos ne peut se faire que dans des espaces privés, pas d'arceaux ou abris vélo sur voirie en ville, ou aux stations de métro;

f) Nous n'avons pas eu d'information sur la gestion institutionnelle du stationnement: où va le bénéfice des encaissements, quel coût de l'encaissement par encaisseurs sur place?

g) Pas de système de fourrière ou d'amendes pour les voitures en stationnement illégal ou gênant.

B. Quelques pistes de réflexions

1. A court terme

a) Mise en place d'un système de contrôle du respect de la réglementation du stationnement en ville;

b) Mettre en place des aires de stationnement dédiées au vélo, sécurisées si nécessaire, aux principales stations de transports collectifs et aux pôles d'emplois.

2. A moyen et long terme

Mettre en place une stratégie globale de gestion du stationnement: dimensionnement de l'offre (places et tarification) par rapport aux besoins (des résidents, des travailleurs et des chalands), création de parcs de stationnement permettant de supprimer des places sur voirie et de redistribuer l'espace en faveur des modes doux.

C. Quelques références jointes

- “Vingt ans de politiques de stationnement public dans les villes centres des agglomérations françaises”, CERTU, collection Le point sur n° 11, 2009
- “L'offre privée de stationnement liée au logement. Évaluation et intégration dans les politiques de stationnement public”, CERTU, CETE Nord-Picardie, collection Note de synthèse, 2008
- “Le stationnement des vélos dans les espaces privés”, CERTU, interface urbanisme-déplacements.

III. Les transports et la pollution de l'air: prendre la réelle mesure de l'enjeu

A. Ce qui ressort des observations et des rencontres

a) Un constat de l'impact important des transports sur la pollution de l'air à Kiev, de l'ordre de 70 pour cent;

b) Un problème fortement lié à la fois au parc de véhicules et à la qualité des carburants;

c) Un parc de minibus important et vieillissant;

d) Pas de campagnes de mesure de pollution de l'air de grande ampleur sur la ville de Kiev;

e) Pas ou peu de données factuelles sur le parc de véhicules de transports publics ou privés;

f) Quelle part des véhicules utilitaires (transport de marchandises) dans le parc et dans la pollution de l'air?

g) Pas d'information à la population lors des pics de pollution.



B. Quelques pistes de réflexions

1. A court terme

a) Mise en place d'un système de mesure de pollution de l'air sur la ville;

b) Encourager toute mesure visant à favoriser une plus faible utilisation des véhicules particuliers motorisés;

c) Informer (radio, etc.) simplement la population lors des pics de pollution sur les mesures à prendre: moins utiliser les voitures, protéger les enfants et les personnes âgées.

2. A moyen et long terme

a) Adopter des normes de qualité sur les véhicules et les carburants;

b) Se donner les moyens d'appliquer ces normes en mettant en place un système efficace de contrôle des véhicules et des carburants.

C. Quelques références jointes

- “Distances de déplacements et effet de serre. Où sont les enjeux en milieu urbain?” CERTU, collection Faits et Chiffres n° 4, 2008
- “Agir contre l’effet de serre, la pollution de l’air et le bruit dans les plans de déplacements urbains – Approches et méthodes” (2 tomes) CERTU–ADEME, 2008.

IV. L'amélioration de la connaissance de la mobilité urbaine: pourquoi et comment?

A. Ce qui ressort des observations et des rencontres

- a) Pas ou peu de données factuelles sur la mobilité quotidienne des habitants de l'agglomération de Kiev;
- b) Quelle part modale des transports collectifs?
- c) Un fort usage a priori des taxis: pour quels usages, pour pallier quelles insuffisances (taux de motorisation, offre de transports collectifs,...)?

B. Quelques pistes de réflexions

1. A court terme

- a) Prendre la mesure de l'enjeu d'une connaissance liée au système de transports et à son usage;
- b) Sensibiliser les élus et décideurs sur cette thématique;
- c) Commencer des campagnes de comptages simples (sur voirie et dans les transports collectifs).

2. A moyen et long terme

Mener des campagnes ambitieuses pour quantifier les enjeux liés aux transports quotidiens dans la ville de Kiev.

C. Quelques références jointes

- “Mobilités et transports: Les recueils de données sur la mobilité urbaine”, CERTU, collection Note de synthèse, 2008
- “Une veille pour suivre l’évolution des comportements et recueillir les attentes des habitants” CERTU, collection Politique de la ville et déplacements, 2005.

V. Les transports en commun: leur redonner une vraie place en ville

A. Ce qui ressort des observations et des rencontres: des atouts certains

- a) Un réseau existant développé et a priori fortement utilisé;
- b) Une offre en transports collectifs variés: tramway, métro, trolleybus, bus; minibus;
- c) Une couverture du territoire urbain importante;
- d) Une tarification contrôlée.



B. Un aperçu de quelques points faibles

- a) Pas de plans des lignes sur le réseau hors métro, pas d'indication sur l'implantation des arrêts de Transport en Commun (TC);
- b) Pas d'horaires fixes (hors métro);
- c) Pas de site propre total (sans autres usagers) sur voirie, même pour les tramways: les véhicules souffrent de la congestion et de la gêne due aux autres véhicules;
- d) Une tarification non unique (différente en fonction des véhicules);
- e) Une intermodalité non organisée.

C. Quelques pistes de réflexions

1. A court terme

- a) Analyser la desserte du territoire par les différentes offres de transports collectifs;
- b) Informer les résidents de l'agglomération de l'offre offerte en transports collectifs pour favoriser le report modal;
- c) Lancer une réflexion sur le système de tarification;
- d) Lancer une réflexion sur la place des minibus dans le réseau global de transports collectifs, à la fois en termes de desserte du territoire mais aussi de gouvernance.

2. A moyen et long terme

- a) Hiérarchiser (identifier les axes structurants en dehors du métro) et mailler le territoire urbain par un réseau de transports collectifs en utilisant les atouts du réseau et en optimisant l'usage des véhicules;

b) Sur les axes structurants, mettre en place les aménagements viaires permettant d'améliorer le niveau de service (site propre, priorité aux carrefours, arrêts clairement identifiés, etc.).

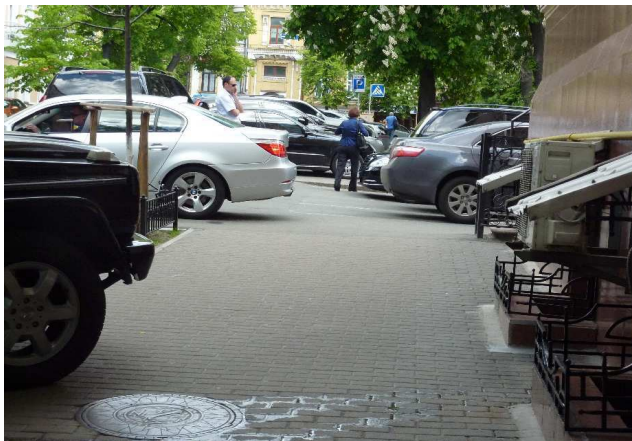
D. Quelques références jointes

- “Tramway et bus à haut niveau de service en France: domaines de pertinence en zone urbaine”, CERTU, collection Le point sur n° 12, 2009
- “Planification urbaine et tramway en France”, CERTU, collection Le point sur n° 9, 2009
- “Panorama des transports collectifs urbains dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants. Situation 2008 et évolutions — Hors Île de France” CERTU, 2010.

VI. La prise en compte des piétons

A. Ce qui ressort des observations et des rencontres

Aucun élément n'a été fourni lors des diverses réunions de la mission de mai 2011 concernant la “problématique piétons”. Les considérations qui suivent proviennent d'observations réalisées au cours de notre séjour à Kiev, notamment pendant des divers déplacements effectués dans la ville en transports en commun ou à pied; elles sont donc, fatalement, parcellaires.



- a) Les trottoirs sont généralement bien aménagés et plutôt bien dimensionnés;
- b) On peut noter une forte pratique piétonne;
- c) Les traversées des voies à forte circulation sont aménagées en ouvrage (passage inférieur (P.I.)), avec galeries marchandes parfois;
- d) Les passages piétons sont nombreux et complétés par une signalisation verticale très présente; le respect par les automobilistes semble bon;
- e) Les traversées à feux bénéficient d'un décompte piéton, mais la durée des phases vertes “piétons” n'est pas toujours longue; le respect par les piétons semble bon, également;
- f) La signalisation de police est suspendue, ce qui permet d'éviter la présence de nombreux mâts sur les trottoirs;
- g) A noter l'existence d'une passerelle piétons-vélos et de cheminements (promenades) très fréquentés dans les parcs;

h) Les trottoirs sont fortement envahis par le stationnement des véhicules particuliers; une augmentation de ce stationnement rendrait rapidement la situation intolérable pour la qualité et la sécurité des cheminements des piétons;

i) Tout est pensé pour le piéton “valide”, rien pour les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées, à l’exception de la présence de rampes qui accompagnent les escaliers des P.I.;

j) Indications et jalonnement, y compris dans le métro, sont en caractères cyrilliques, ce qui les rend illisibles pour bon nombre de visiteurs; les plaques de rues sont souvent absentes;

k) Le jalonnement des activités est inexistant; même pour les “locaux”, le repérage est difficile (doivent faire appel à une aide pour trouver les lieux de rendez-vous).

B. Quelques pistes de réflexions

a) Maintien de cheminements dégagés de tout obstacle (gestion du stationnement à améliorer);

b) Réalisation d’abaissées de trottoirs lors des travaux de voirie;

c) Jalonnement à améliorer:

- Nom des rues;
- Plans de villes (et services publics);
- Indications dans les stations de métro.

C. Quelques références jointes

- “Encombrement des trottoirs”, CERTU, Fiche Savoirs de base en sécurité routière n° 28, août 2010 “les piétons au cœur de l’aménagement de l’espace public urbain”, CERTU, Fiche Savoirs de base en sécurité routière n° 2, novembre 2010
- “The ‘code de la rue’ (street use code) programme in France – Initial results” – October 2008.

VII. La prise en compte des cyclistes

A. Ce qui ressort des observations et des rencontres

La problématique des déplacements à bicyclette a été abordée lors de notre entretien avec l'association KCA.

B. Quelques constats sont à noter

a) Absence d'aménagements cyclables ou de mesures de police favorables à leur circulation;

b) Absence totale de parkings à vélos (sur voirie, habitat, activités, stations de TC);

c) Risques de vol;

d) Quelques rares cyclistes dans la circulation (plutôt de type vélo tout terrain), malgré un climat très favorable lors de notre venue à Kiev;

e) Absence de voies dédiées à la circulation des bus (qui auraient pu constituer des opportunités pour les cyclistes);

f) Présence de revêtements parfois inconfortables à la pratique du vélo (pavés);

g) Réglementation interdisant aux jeunes de moins de 14 ans de circuler à bicyclette sur la voirie publique: facteur très dissuasif à la pratique et au développement d'un "réflexe vélo" pour les déplacements;

h) Circulation assez dense qui, même si elle semble apaisée, risque de constituer un frein pour faire le premier pas;

i) Existence de secteurs à relief prononcé, dissuasif.



C. Quelques pistes d'actions

a) Aménagement de parkings de stationnement vélo;

i) Sur voirie (sans faire obstacle aux piétons);

ii) Aux pôles d'activités (loisirs, scolaires, commerciales, bureaux, etc.);

iii) Aux stations de métro et de tram, notamment en quartiers périphériques;

iv) Dans les nouvelles habitations collectives (obligation);

v) Dans les quartiers d'habitat collectif (arceaux, boîtes sécurisées, etc.).

b) Réflexion sur une hiérarchisation de la voirie, un plan de modération de la vitesse et un schéma directeur cyclable;

- c) Mise à profit des promenades larges pour autoriser la circulation des cyclistes à allure modérée;
- d) Mise à profit des avenues larges pour la réalisation de voies bus + vélos;
- e) Insertion systématique de cheminements structurants directs et larges dédiés à la circulation des piétons et des cyclistes dans les nouveaux quartiers;
- f) Evolution de la réglementation relative à la circulation des jeunes cyclistes;
- g) Aménagement d'un "quartier-test" en n'omettant pas la réalisation de parkings vélo.

D. Quelques références jointes

- "Vélos et transports publics – Partage de la voirie", CERTU, Fiche Vélo n° 9, août 2010
 - "The "code de la rue" (street use code) programme in France – Initial results" – October 2008
 - "Les schémas cyclables", CERTU, Fiche Vélo n° 1, août 2009.
-