

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

Dix-huitième session

Genève, 25-27 novembre 2020

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

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

La mobilité à court et moyen terme pendant et après une épidémie

Recommandations en faveur d'un transport durable respectueux de l'environnement et de la santé*

Note de l'Équipe spéciale chargée d'élaborer des principes de transport durable respectueux de l'environnement et de la santé, présidée par l'Autriche

Résumé

Dans le cadre d'une réunion extraordinaire du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (tenue en ligne le 22 avril 2020), les États membres sont convenus d'élaborer des principes de transport durable respectueux de l'environnement et de la santé. Ces principes devaient tenir compte des enseignements tirés de la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) qui pourraient transformer le secteur des transports (urbains et suburbains) de voyageurs de manière à ce qu'il soit plus résistant, efficace, respectueux de l'environnement et de la santé et plus durable. Ces principes seraient liés à la réalisation des objectifs de développement durable.

Une équipe spéciale, composée de représentants des États membres, d'experts internationaux et de chercheurs, a été constituée et chargée d'élaborer le projet de ces principes. Elle s'est réunie à distance une fois par mois depuis sa première réunion du 29 mai 2020.

* Ce document n'a pas été revu par les services d'édition en raison de la réception tardive du projet de l'auteur.



Le Bureau du Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) (réunion en ligne, 29 juin 2020) a examiné les travaux de l'équipe spéciale. Il a par ailleurs demandé au secrétariat de présenter le projet de principes en tant que document officiel pour la dix-huitième session du Comité directeur du PPE-TSE.

Le présent document a été transmis au secrétariat par l'équipe spéciale. Il s'agit d'un projet reposant sur les dernières informations dont dispose cette dernière à l'issue de sa quatrième réunion (tenue en ligne le 27 août 2020).

I. Introduction

A. Contexte

1. Au cours de la réunion du Bureau du Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) d'avril 2020, les États membres ont longuement débattu de la situation liée à la COVID-19 et de ses incidences sur le secteur des transports dans leur pays respectif, ainsi que de la nécessité de prendre des mesures. Les participants sont convenus de mettre en place une équipe spéciale du PPE-TSE « chargée d'élaborer des principes de transport durable respectueux de l'environnement et de la santé » afin de faciliter le retour à une nouvelle normalité où les solutions de transport durable seront au cœur de la prise de décisions pour garantir un avenir sain et vert pour tous.

2. L'équipe spéciale avait pour objectif de faire la synthèse des « principaux enseignements » tirés de la crise de la COVID-19 et de proposer un ensemble de recommandations afin d'aider les pays à effectuer la transition vers des transports durables respectueux de l'environnement et de la santé grâce à l'élaboration de principes en matière de durabilité et de résilience, tenant compte des retours d'informations et de la mise en commun des expériences liées à la crise sanitaire.

3. L'équipe spéciale était composée de plus de 50 experts issus de ministères nationaux, d'organisations internationales, d'autorités municipales, d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales, des milieux universitaires et de spécialistes du secteur. Elle était présidée par le président du Comité directeur du PPE-TSE, M. Robert Thaler – Autriche.

L'équipe spéciale s'est réunie virtuellement sous la forme de huit rencontres mensuelles et sur la base du mandat convenu, à savoir :

- a) Procéder à un échange d'expériences et de meilleures pratiques tirées des actions nationales visant à lutter contre les effets de la COVID-19 ;
- b) Établir un cadre de fonctionnement de l'équipe spéciale ;
- c) Forger une vision commune des principaux thèmes à examiner dans les recommandations ;
- d) Arrêter un ensemble de recommandations pour le document final.

Durant cette période, des groupes de rédaction à composition plus restreinte ont été établis en vue d'aborder les principaux thèmes essentiels à l'élaboration des recommandations.

4. Le premier projet de recommandations a été examiné lors de la réunion du Comité directeur du PPE-TSE tenue en novembre 2020 et finalisé en [INSÉRER], au terme de nouvelles consultations. [Les recommandations énoncées dans les conclusions ont également été annexées à la Déclaration de Vienne.]

5. La suite du présent chapitre fournit un aperçu de la situation actuelle du secteur des transports et examine la situation antérieure à la COVID-19 ainsi que les effets de la crise sanitaire sur les transports pendant et après le confinement. Par ailleurs, dans la dernière section, un appel à l'action pour l'avenir est lancé, qui servira de cadre aux discussions dans les chapitres suivants. Le chapitre 2 détaille les principaux thèmes considérés comme des domaines essentiels pour les recommandations. Le chapitre 3 présente les conclusions et les recommandations qui devraient permettre aux États membres d'aller de l'avant.

B. Situation actuelle et perspectives

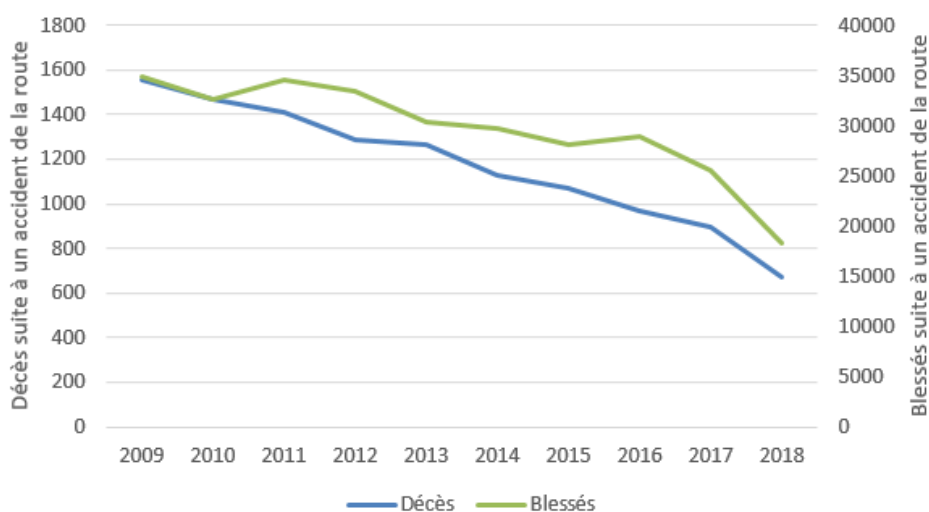
1. Le secteur des transports avant 2020

6. Malgré les nombreuses mesures prises ces dernières années pour renforcer la viabilité des transports intérieurs, l'automobile reste le principal mode de transport dans la région. Selon Eurostat, dans les 28 États membres de l'UE, la voiture particulière représentait 83,3 %

des transports de voyageurs en 2018, contre 82,5 % en 2000. À titre de comparaison, la part de marché des autres modes de transport de personnes était de 8,0 % en 2018, contre 7,1 % en 2000, celle des autobus passant de 10,4 à 8,7 % au cours de la même période. Si le pourcentage est habituellement plus faible en ne prenant en compte que les villes, la voiture reste clairement le moyen de transport le plus utilisé.

7. S'agissant du fret, les chiffres diffèrent quelque peu, le rail représentant une part nettement plus élevée dans de nombreux pays de la région, mais dans l'ensemble le transport routier demeure prédominant. La situation est encore plus marquée dans les zones urbaines, où la quasi-totalité du fret est acheminée par la route.

8. Selon les données de l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), les transports intérieurs sont l'un des principaux contributeurs aux émissions de gaz à effet de serre. Ils sont responsables de quelque 22 % de l'ensemble des émissions dans l'UE en 2017, dont près des deux tiers sont imputables au secteur routier. Ce dernier reste par ailleurs l'un des plus grands pollueurs, émettant notamment du NO₂ et des particules.



* *Remarque* : Seules des données partielles sont disponibles pour 2018.

Figure 1 : Nombre de décès et de blessés pour 100 000 voitures particulières, région de la CEE, 2009-2018*.

Source : Base de données statistiques de la CEE.

9. Outre les conséquences négatives d'un défaut de sécurité routière dans la région, la population urbaine pâtit d'un manque d'exercice et d'activité physique résultant de l'utilisation régulière de la voiture et des embouteillages de plus en plus fréquents. Selon INRIX, dans les 10 villes les plus embouteillées d'Europe, la vitesse moyenne de circulation sur le dernier kilomètre variait de 12,9 km/h à Palerme à 24 km/h à Moscou. D'après un classement similaire établi par TomTom pour 2019, les niveaux de congestion en Europe n'ont baissé que dans 30 des 239 villes répertoriées par rapport à 2018.

Tableau 1
Vitesse moyenne sur le dernier kilomètre dans les 10 villes les plus congestionnées d'Europe

Classement	Ville	Vitesse moyenne de circulation sur le dernier kilomètre (km/h)
1	Rome	17,7
2	Paris	16
3	Londres	16
4	Saint-Pétersbourg	22,5
5	Dublin	16
6	Moscou	24
7	Bruxelles	14,5
8	Palerme	12,9
9	Lisbonne	16
10	Turin	14,5

10. Selon l'Agence européenne pour l'environnement, la pollution de l'air constitue une menace majeure pour la santé en Europe, entraînant des décès prématurés et des maladies. Les transports sont l'une des sources de pollution. Et bien que la pollution atmosphérique liée aux transports n'ait cessé de diminuer dans l'Union européenne au cours des dernières décennies (voir fig. 2), elle demeure préoccupante.

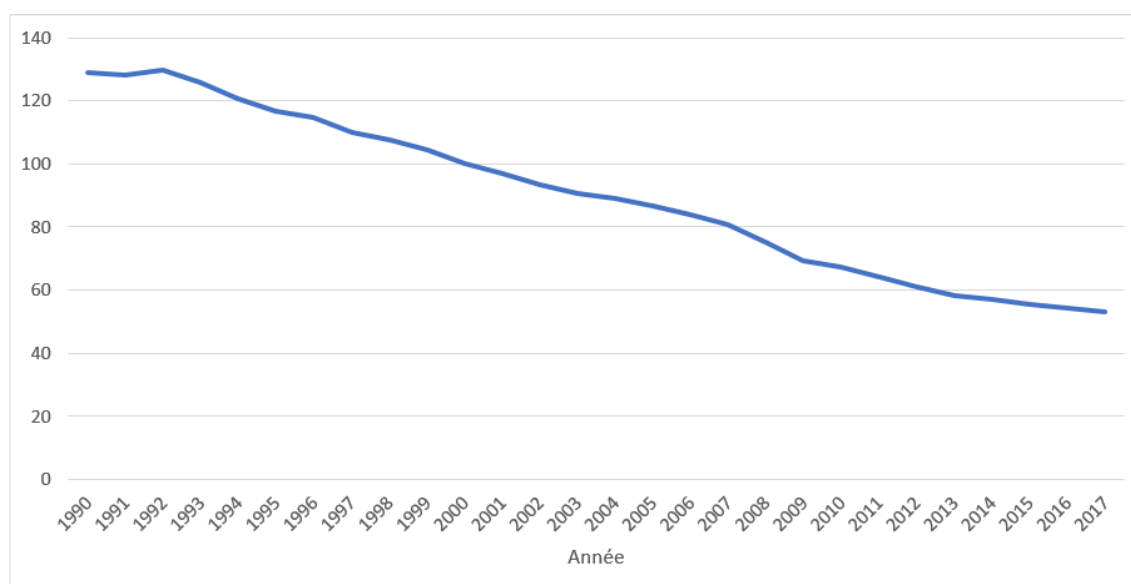


Figure 2 : Émissions de polluants dues aux transports (oxydes d'azote (NO_x), composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) et particules (PM10)) dans l'UE des 28, 1990-2017, (indice 2000 = 100).

Source : Eurostat.

11. Ces données montrent qu'il reste encore beaucoup à faire pour améliorer la durabilité du secteur des transports. Le PPE-TSE a travaillé sur un certain nombre d'initiatives visant à améliorer cette durabilité, au travers notamment de plusieurs partenariats, comme le partenariat pour la promotion du vélo, celui lié au projet Transdanube, ou encore aux emplois verts et à l'écoconduite, et d'activités connexes telles que la mobilité encadrée.

2. L'incidence de la COVID-19 sur les transports

12. La pandémie de COVID-19 a conduit des pays du monde entier à prendre des mesures draconiennes, dont le confinement total de nombreuses villes. Les restrictions de déplacement imposées aux personnes ont eu des répercussions directes sur la circulation et l'utilisation des transports. Les données GPS et celles relatives au volume du trafic témoignent d'une baisse de 70 à 80 % de la circulation dans de nombreuses villes

généralement embouteillées, voire de plus de 95 % dans certaines. Ainsi, à Manhattan, dans l'État de New York, le nombre de véhicules-miles parcourus est passé de 50 millions à moins de 10 millions en une semaine, après l'adoption de restrictions concernant les écoles, les entreprises et la mobilité (voir fig. 3).

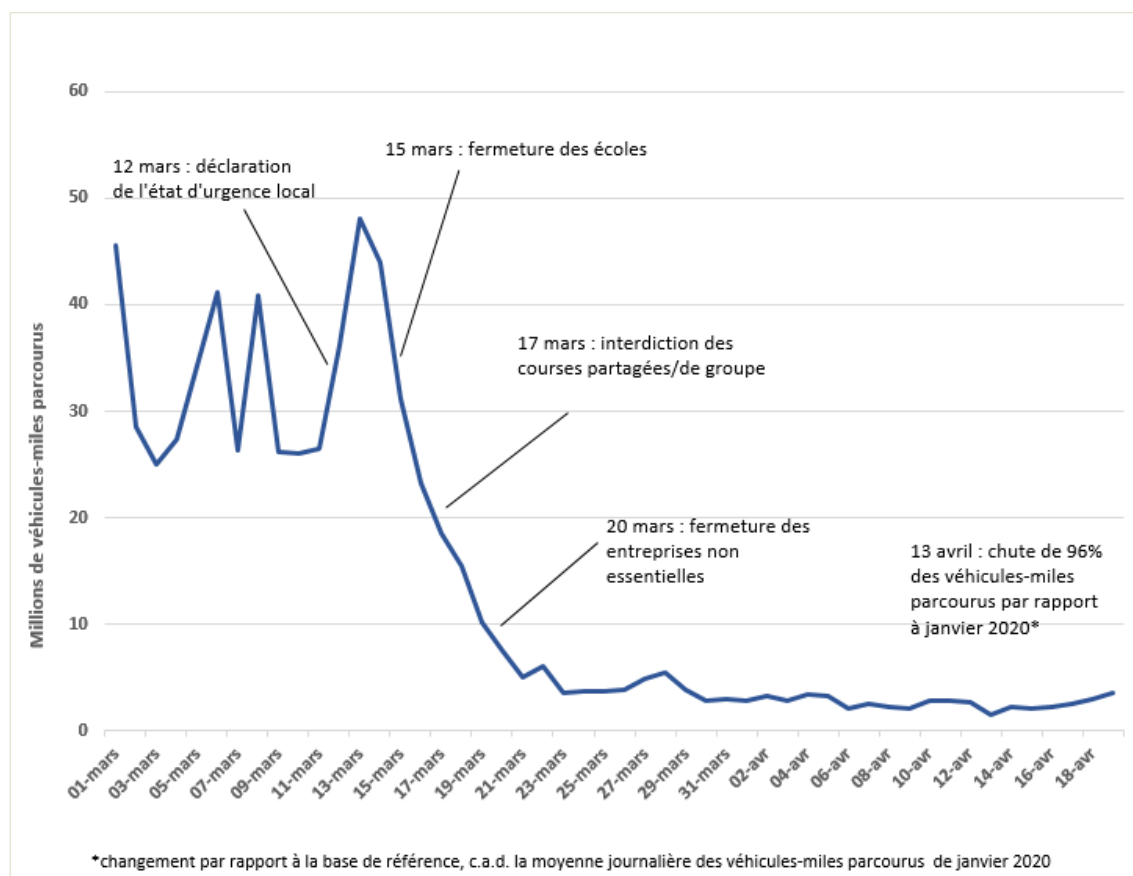


Figure 3 : Nombre de véhicules-miles parcourus dans le comté de New York (Manhattan), 1^{er} mars-19 avril 2020.

Source : Streetlight VMT Monitor.

13. La COVID-19 a également eu des répercussions sur le marché du fret. Selon Sixfold, une entreprise de suivi de colis, la circulation des camions a chuté de plus de 50 % en Espagne, de 46 % en France et de 37 % en Italie en raison des mesures de confinement. Les estimations établies en avril par Transport Intelligence font état d'une baisse potentielle du marché du fret routier en Europe de l'ordre de 17 % en 2020, sachant que même le scénario le plus optimiste prévoit une baisse de près de 5 %.

14. Des incidences similaires ont été signalées pour les transports publics. Moovit, une société proposant des solutions de services de mobilité, suit et analyse l'utilisation des transports en commun de différentes villes du monde entier. Son indice *Public Transit Index* (indice des transports publics) montre une baisse considérable de l'utilisation des transports publics en raison de la COVID-19 (voir fig. 4). Selon les données relatives aux transports en commun de Londres, l'utilisation des bus et du métro est passée respectivement à 15 et 5 % seulement (voir fig. 5).

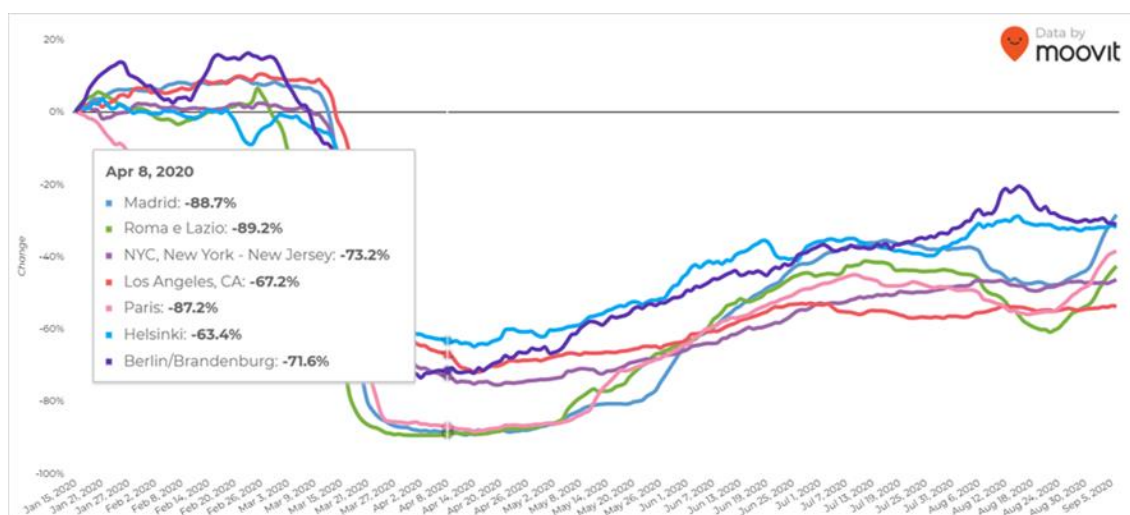


Figure 4 : Utilisation des transports publics dans certaines villes sur la période allant du 15 janvier au 5 septembre 2020.

Source : Moovit.

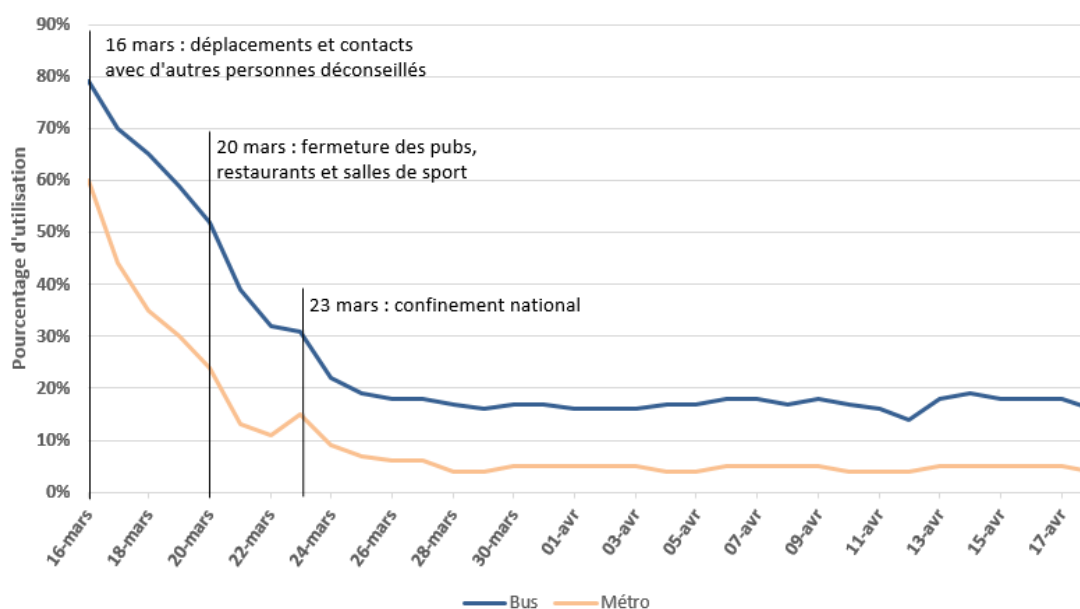


Figure 5 : Utilisation des bus et métro à Londres, 16 mars-17 avril 2020.

Source : GOV.uk.

15. Les recherches consacrées à l'impact de la COVID-19 sur les transports à Budapest révèlent une diminution de moitié de la demande de transport pendant la période de confinement, les transports publics enregistrant une baisse de 80 % de la demande. Un changement significatif dans les modes de transport a également été noté : l'utilisation des voitures particulières a augmenté de 43 à 65 % par rapport à 2018, année de référence. Dans le même registre, la part des transports publics a diminué, passant de 43 à 18 %.

16. Durant la pandémie, de nombreuses personnes ont évité les transports en commun par crainte de contracter le coronavirus. Certains de ces passagers ont préféré utiliser une voiture particulière, comme le montre le cas de Budapest, mais dans beaucoup de régions le vélo a connu un engouement croissant. Plusieurs villes ont réagi positivement à l'usage accru de la bicyclette en améliorant les infrastructures, même si dans certains cas les solutions mises en place l'ont été à titre temporaire. La Fédération européenne des cyclistes suit les mesures prises par les autorités pour favoriser ou faciliter la pratique du vélo dans les villes. À ce jour, plus de 2 000 km de mesures infrastructurelles ont été annoncés, dont quelque 1 000 km sont déjà mis en œuvre.

17. Une étude portant sur différents scénarios en matière de transport en Italie évalue les coûts et bénéfices sociaux de différents choix politiques. Dans l'hypothèse d'une absence de toute intervention politique, le scénario le plus optimiste à l'issue de la période de confinement fait état d'une répartition modale à 50-50 entre la voiture particulière et les transports publics. Dans ce cas de figure, les coûts sociaux liés à la voiture et les coûts de la congestion automobile sont estimés à près de 11 milliards d'euros par an. Dans le scénario le plus pessimiste, celui où tous les usagers des transports publics se tourneraient vers la voiture, ces coûts s'élèveraient à 21 milliards d'euros. Ils résulteraient de l'intensification des embouteillages, de l'allongement des temps de trajet et de l'augmentation des risques d'accidents de la route. L'étude compare le scénario « absence de toute action politique » à une situation où la pratique de la marche et du vélo est encouragée. Dans ce contexte, une partie des trajets en voiture est censée être faite à pied ou à vélo. Le scénario le plus optimiste, dans lequel les transports publics capteraient 33 % des usagers et où 38 % des trajets restants seraient effectués en voiture, 50 % en vélo ou en vélo à assistance électrique et 12 % à pied, l'étude estime les bénéfices nets à 20 milliards d'euros par an. Ces bénéfices découlent principalement de l'allongement de l'espérance de vie, d'une meilleure productivité et de la diminution du coût des soins de santé. Les auteurs concluent à l'existence d'une base solide pour investir et promouvoir la marche et le vélo en milieu urbain.

3. Pollution de l'air avant l'apparition de la pandémie

18. Les données témoignent des effets positifs sur la qualité de l'air qu'a eu le fort déclin des transports durant le confinement, avec une baisse des niveaux de NO₂ observée dans de nombreux pays. Menut et al. (2020) se sont intéressés au Royaume-Uni, aux Pays-Bas, à l'Allemagne, à l'Espagne, à la France et à l'Italie et ont montré que les mesures de confinement ont entraîné une réduction de 20 à 50 % des concentrations de NO₂. Des baisses légèrement plus faibles ont été relevées pour les PM_{2,5} tandis que les niveaux d'O₃ sont restés quasiment stables.

19. Dans plusieurs villes européennes, les niveaux de NO₂ ont baissé de moitié du fait des mesures de confinement (voir tableau 2). Cependant, les données recueillies par le CREA font état d'un retour aux niveaux de pollution antérieurs après la levée du confinement. Les villes ayant enregistré les baisses les plus importantes des niveaux de pollution sont également celles qui ont connu le plus fort rebond. D'où la conclusion du CREA : dans ces villes, les politiques visant à réduire les émissions liées aux transports pourraient donner lieu aux améliorations les plus conséquentes de la qualité de l'air.

Tableau 2 :

Réduction des niveaux de NO₂ dans certaines villes européennes, grâce aux mesures de confinement liées à la COVID-19

Ville	% de réduction	Ville	% de réduction
Bucarest	65	Londres	33
Paris	60	Copenhague	42
Lisbonne	44	Bern	37
Milan	47	Oslo	34
Zagreb	54	Munich	22
Bruxelles	49	Prague	29
Madrid	49	Ljubljana	31
Varsovie	35	Vienne	23
Athènes	32	Hambourg	20
Barcelone	43	Budapest	16
Helsinki	47	Berlin	18

Source : CREA.

C. Un nouvel avenir pour le transport – Appel à l'action

20. Les transports et la mobilité tels que nous les connaissons aujourd'hui ne sont pas durables. Le trafic est source de plusieurs problèmes environnementaux, économiques, sociaux et sanitaires. Qui plus est, sous l'influence de la croissance démographique et du bien-être à l'échelle mondiale, le secteur est amené à progresser. Certaines parties de la région commencent à adopter des solutions de mobilité active, mais cette tendance n'en est encore qu'à ses débuts dans de nombreux pays. La transformation des transports et l'amélioration de la mobilité sont donc fondamentales pour un avenir meilleur.

21. Si la pandémie de COVID-19 a considérablement mis à mal les économies de la région, elle a aussi eu des effets bénéfiques à court terme, comme la réduction de la pollution atmosphérique et sonore et l'attention accrue portée à la promotion et à la fourniture de solutions de mobilité active. Par ailleurs, la diminution du trafic routier s'est traduite par une baisse du nombre de décès sur les routes (bien qu'il n'y ait pas de lien de proportionnalité). Il est néanmoins vrai que les usagers ont été incités à reprendre leur voiture pour se déplacer, le sentiment général étant que les transports en commun étaient moins sûrs sur le plan sanitaire.

22. Ces résultats tant positifs que négatifs incitent la communauté internationale à adopter certaines mesures pour faciliter la réalisation des objectifs de développement durable et de l'Accord de Paris sur le climat. Nous devons vaincre l'immobilisme et travailler de concert au rétablissement d'un système plus prospère et respectueux de la santé et de l'environnement pour répondre aux besoins de mobilité et de transport de marchandises, en nous employant à assurer à ce secteur un avenir plus durable, plaçant sur un pied d'égalité l'accessibilité, l'efficacité, l'environnement, la sûreté et la sécurité. Il appartient aux pouvoirs publics et aux citoyens d'assumer cette nouvelle réalité en adoptant des approches intégrées dans les décisions en matière de planification, en ayant conscience du rôle essentiel que peuvent jouer les nouvelles technologies dans la mobilité durable et en incitant les consommateurs à faire des choix bénéfiques pour la santé et l'environnement. Cette démarche d'écologisation du secteur des transports est pour nos économies le moyen d'amorcer une reprise intelligente et crée des opportunités d'investissements verts, sachant toutefois que la voiture particulière continuera à occuper une place importante, bien que considérablement réduite, dans la multimodalité des transports au sein des États membres.

23. La région paneuropéenne a été à l'avant-garde du développement de solutions de mobilité durable axées sur la santé, l'environnement et la prospérité. Le PPE-TSE rassemble les pays de la région, réunit trois secteurs clefs de l'économie, à savoir les transports, la santé et l'environnement, et donne aux pays la possibilité de mettre en commun les meilleures pratiques et d'élaborer de nouvelles politiques. Il tient ainsi lieu de plateforme permettant d'accélérer la transformation du secteur des transports et de rendre ce processus irréversible. Les recommandations formulées par l'équipe spéciale permettront aux États membres d'introduire des solutions de transport durable pour l'avenir.

24. Une nouvelle réalité ouvre des perspectives et élargit le champ des possibles. Relevons ensemble les défis en élaborant une série de recommandations communes permettant de répondre à la situation actuelle et de résister à l'épreuve du temps afin de faciliter la transition vers des transports et une mobilité plus durables.

25. L'équipe spéciale est consciente de la difficulté de la tâche, dans la mesure où les thèmes et solutions énoncés dans le prochain chapitre nécessiteront énormément de temps, d'efforts et de ressources pour une mise en œuvre réussie. Il est toutefois à noter que certaines des actions politiques proposées peuvent produire des résultats rapides. Les recommandations formulées ci-après se veulent un cadre d'action, car il n'existe aucune solution toute faite. Une bonne gouvernance et la patience, assorties d'un langage et d'approches adaptés, ainsi que la participation de l'ensemble des secteurs seront les clefs du succès.

II. Thèmes principaux

A. Thème 1

1. Introduction

26. Le thème 1 aborde les considérations sociales, économiques et environnementales, examine l'importance grandissante du développement de pratiques et étudie leur impact sur la mobilité et les communautés desservies par ces systèmes, en insistant plus particulièrement sur l'espace public. La méthodologie adoptée et les conclusions tirées se veulent pratiques et spécifiques. Tout en renforçant les actions positives déjà en cours, elles s'efforcent d'éviter tout « verrouillage » des pratiques existantes et de faire preuve d'ambition et d'imagination afin de rétablir la confiance dans le transport durable, notamment les transports en commun. Dans toute la mesure du possible, des exemples illustreront les meilleures pratiques et mettront en exergue les situations dans lesquelles la question a été traitée avec succès.

2. Définir la question, définir les principes

27. Quelle est la dynamique favorisant le passage à un *transport durable respectueux de l'environnement et de la santé* ? La dénomination de l'équipe spéciale traduit plus que la simple reconnaissance de l'interaction entre les transports, la santé et l'environnement ; elle illustre le fait que l'efficacité et l'efficience des transports entre points nodaux ne sauraient être une fin en soi et que le secteur doit être, en lui-même, écologique, sain et durable à l'égard de ses usagers. En d'autres termes, l'objectif majeur implicite est d'assurer la mobilité des personnes afin qu'elles puissent accéder aux biens et aux services d'une manière efficace, confortable et respectueuse de la santé et de l'environnement. Ce constat est manifeste depuis un certain temps déjà. Au plus fort d'une pandémie mondiale qui ne montre guère de signe de ralentissement avant la découverte (tant espérée !) d'un vaccin, cet objectif devient un impératif. Cet impératif est particulièrement flagrant dans la nécessité d'une répartition équilibrée et bien conçue de l'espace public, là où se jouent les interactions de la vie quotidienne.

28. Il est aujourd'hui reconnu partout dans le monde que l'activité physique est primordiale pour la santé physique et mentale de tous et que les déplacements actifs sont par conséquent d'une importance extrême. Les systèmes de mobilité permettant l'accès aux biens et aux services doivent être conçus de manière à encourager *la marche, le vélo et les autres modes de déplacement actifs*, en insistant sur la connectivité aux points de départ et d'arrivée des trajets et sur les correspondances tout au long de l'itinéraire. Ils doivent par ailleurs permettre de lutter contre la congestion urbaine dont le coût grève l'économie mondiale de plusieurs centaines de milliards d'euros et de dollars. Important aussi, la reconnaissance par la plupart des pays que la décarbonisation doit aller de pair avec cette volonté de proposer des modes de déplacement actif, largement accessibles et respectueux de l'environnement.

29. Il est donc nécessaire de définir une aspiration ou une vision ambitieuse et novatrice pour les transports dans la région de la CEE qui, dans le contexte global des ODD, relie les questions de décarbonisation, d'activité physique, de sensibilisation à l'environnement et de santé publique.

30. La réalisation de ce dessein passe d'abord par une prise de conscience de l'interconnexion de tous ces objectifs et de la nécessité d'intégrer les mesures prises à cet effet. Il ne peut plus être question de considérer et de traiter les programmes en faveur de la décarbonisation, de la santé et de la mobilité comme des dossiers distincts.

31. Comme le fait remarquer Higgs dans son récent ouvrage, *si nous voulons construire la ville du futur, il nous faut d'abord l'imaginer*. La conception et la mise en œuvre de cette interconnexion et de cette intégration ne peuvent pas être réalisées uniquement sur la base d'un travail d'analyse et de quantification, il s'agit de mettre au point des solutions plaçant les personnes et leurs besoins au cœur du processus. Cela suppose de comprendre non seulement les principes de l'ingénierie et de la conception physique des artéfacts, mais aussi de maîtriser les possibilités offertes par la *conception de services (la conception de services centrés sur l'humain est une activité consistant à planifier et organiser les composants en*

termes de ressources humaines, d'infrastructures, de communication et de matériel d'un service, dans le but d'améliorer la qualité de ce dernier et l'interaction entre le prestataire et ses clients, ainsi que leur qualité de vie) et la conception universelle (la conception et la structure d'un environnement de manière à ce qu'il soit accessible, compris et utilisé dans la plus large des mesures par toutes les personnes, quels que soient leur âge, leur taille, leur sexe, leurs capacités ou leur handicap). L'espace public doit être réparti de manière à répondre aux besoins de toutes les personnes qui souhaitent l'utiliser.

32. Parmi les bons exemples, citons la « Stratégie pour les transports » du maire de Londres, adoptée en 2018 et basée sur l'approche « Des rues saines pour Londres ». Cette approche emploie 10 indicateurs fondés sur des données probantes permettant de déterminer ce qui rend les rues attractives. Œuvrer à l'atteinte de ces indicateurs contribuera à créer une ville plus saine, dans laquelle toutes les personnes sont intégrées et il fait bon vivre, et où les inégalités sont réduites. Cette Stratégie pour les transports vise, d'ici 2041, à atteindre les objectifs suivants :

- a) 80 % des déplacements sont effectués à pied, à vélo et par les transports publics ;
- b) Tous les Londoniens se déplacent de manière active 2 x 10 minutes chaque jour ;
- c) 70 % des Londoniens vivent à moins de 400 mètres du réseau de pistes cyclables de la ville.

33. La stratégie place la santé publique au cœur des processus de planification urbaine, en insistant sur le lien entre la liberté de circulation des personnes, les avantages environnementaux et la santé publique dans chaque mesure prise.

34. Le plan de circulation de Gand adopté en avril 2017 est un autre excellent exemple d'urbanisme centré sur les personnes. Ce plan de circulation a pour but fondamental de désengorger le centre-ville de la circulation automobile, tout en améliorant la qualité de vie pour les habitants et les visiteurs et en garantissant l'accessibilité des piétons, des cyclistes, des bus et des trams. Pour éviter les transits inutiles par le centre-ville, le plan divise l'agglomération en six secteurs et une vaste zone piétonne où les véhicules automobiles sont bannis. Quiconque veut se rendre d'un secteur à l'autre doit emprunter le boulevard de contournement intérieur. Cette mesure a permis de libérer un vaste espace dans ces secteurs, espace qui a été réaffecté aux transports publics, aux cyclistes et aux piétons. Grâce au plan de circulation, les voitures qui doivent impérativement circuler dans le centre-ville, comme les véhicules de livraison, des prestataires de soins de santé ou des personnes âgées, peuvent-elles aussi atteindre leur destination plus rapidement. L'un des aspects les plus inspirants de l'action menée à Gand est le peu de nouvelles infrastructures construites et le réaménagement de l'espace, mis à la disposition des habitants pour leur permettre la pratique de la marche à pied, du vélo et d'autres modes de déplacement actif.

35. Nous ne parviendrons à la conception interconnectée et intégrée que nous appelons de nos vœux qu'en mettant en œuvre des processus de ce type. Cette vision doit être appuyée par des actions destinées à concrétiser l'objectif. Et au-delà de ces actions, il est impératif de détailler les résultats escomptés et les processus et acteurs habilitants qui peuvent en faciliter la réalisation.

36. La crise actuelle prépare le terrain pour concrétiser ce que tant de villes souhaitent faire, sans en avoir l'opportunité. Avec un développement centré sur les transports, il est possible de réduire le besoin de déplacements motorisés et la longueur des trajets. Les quartiers résidentiels, de loisirs et ceux dédiés aux bureaux et commerces doivent être plus étroitement reliés et garantir une plus grande mixité fonctionnelle. Les villes doivent privilégier des rues accessibles, sûres, respirables et praticables à pied, en plaçant l'homme au centre du processus, en coordonnant soigneusement l'aménagement du territoire et la planification de la mobilité à long terme avec la participation de toutes les parties prenantes dès le début du projet. Les décideurs ont aujourd'hui une occasion en or d'intégrer et de renforcer ces politiques.

3. Résultats

37. Autant il est important d'agir, autant il est essentiel de progresser vers de bons résultats. L'intégration verticale des ODD (en particulier l'ODD 11 et sa cible 11.2) avec les politiques et les pratiques de conception au niveau des États membres et des pouvoirs régionaux et locaux sera déterminante. Un certain nombre de résultats souhaitables peuvent être recensés, les leviers respectifs constituant les recommandations clefs pour chaque résultat en rapport avec ce thème.

Résultat 3.1 : l'accessibilité pour tous est améliorée, y compris aux lieux verts, bleus et calmes

Leviers :

- a) Un développement plus dense intégrant le logement, les services essentiels (par exemple l'éducation, la santé, le commerce de détail, les loisirs, etc.) et l'emploi ;
- b) Une connectivité numérique renforcée ;
- c) La garantie d'une approche commune et coordonnée de l'aménagement intégré du territoire et des transports ;
- d) La conduite d'évaluations de l'impact et des coûts-avantages du transport et de la mobilité, condition préalable à tout développement significatif ;
- e) Des évaluations systématiques menées dans la ville en cartographiant l'accès aux lieux verts, bleus et calmes, le PIB et la santé, dans le but d'éclairer les décisions futures en matière de planification ;
- f) La conception de nouvelles habitations (par exemple, des logements sociaux) avec accès aux espaces verts et bleus à pied ;
- g) La création de couloirs verts combinant les avantages des corridors écologiques avec des options de mobilité active (par exemple, la ceinture verte de Bruxelles).

Résultat 3.2 : les besoins des groupes vulnérables sont satisfaits

Leviers :

- a) La faible densité du trafic dans les villes du monde entier est une formidable occasion de procéder à des investissements stratégiques rentables, tels que l'élargissement des trottoirs, la création de voies réservées aux bus pour garantir un service plus fiable et réduire autant que faire se peut la durée des trajets, etc. ;
- b) Un développement social harmonieux, encouragé par des mesures d'incitation économiques, fiscales et réglementaires (par exemple, l'offre de logements sociaux) ;
- c) L'assurance que les directives et décisions politiques en matière d'aménagement du territoire accordent une grande importance à la satisfaction des besoins des usagers vulnérables, en particulier les personnes à mobilité réduite.

Résultat 3.3 : la priorité est accordée à la mobilité durable

Leviers :

- a) La priorité est accordée aux déplacements actifs pour les trajets courts et aux transports publics pour les trajets plus longs ;
- b) La mise en place de hubs intermodaux faciles d'accès, associant transports collectifs et individuels ;
- c) La mise en place d'aires abritées, dédiées au stockage de colis, poussettes, vélos, etc., au sein de hubs sécurisés et accueillants.

Résultat 3.4 : les effets préjudiciables des véhicules routiers motorisés sur les établissements urbains sont minimisés

Leviers :

- a) La circulation des véhicules motorisés est concentrée sur des axes adaptés ; (exemple de Gant) ;
- b) L'utilisation de véhicules motorisés est découragée au moyen d'incitations fiscales ou matérielles et il est mis fin à la pratique de certains automobilistes consistant à emprunter des chemins de traverse et des raccourcis imprévus, dans le but d'internaliser des coûts externes (exemples de Gant et Barcelone) ;
- c) La création de plateformes logistiques urbaines en dehors des centres urbains est facilitée pour permettre le regroupement des livraisons du dernier kilomètre ;
- d) Résultat : la mobilité active, les transports en commun et la logistique urbaine durable bénéficient de financements robustes.

Levier :

- a) Les avantages supplémentaires en termes de plus-values foncières font l'objet d'une évaluation.

Résultat 3.5 : la transition bénéficie d'un soutien public éclairé

Leviers :

- a) Les pouvoirs publics mettent en œuvre des actions globales pour recenser les préoccupations de la population concernant l'avenir de la mobilité durable ;
- b) Des programmes d'information visant à montrer en quoi les déplacements actifs et l'amélioration des transports publics, de même que des initiatives appropriées d'aménagement du territoire, sont susceptibles de répondre à ces préoccupations ;
- c) Une campagne d'information et de sensibilisation permanente, similaire à la campagne de lutte contre le tabagisme, est en place.

Résultat 3.6 : Excellence locale

38. Il est important d'avoir conscience que les expressions et initiatives telles que *la ville compacte ou ville à courtes distances, la ville du quart d'heure et l'écosystème du dernier kilomètre* sont en fait toutes destinées à produire des résultats similaires en termes sociaux, économiques, d'environnement, de santé et de déplacements : une conception et planification de la ville et des transports visant à améliorer la qualité de vie des citoyens et à répondre à leurs besoins en leur donnant accès à toutes les commodités dans un rayon de quinze minutes autour de leur domicile. Cette approche devrait être adoptée et encouragée par les pouvoirs publics (des États membres aux autorités locales), ainsi que par les acteurs du secteur privé et du secteur tertiaire, à tous les niveaux.

4. Conception et planification intégrées : acteurs et processus facilitateurs

Processus 4.1

Partenariats 4.1.1 :

L'établissement de partenariats avec les acteurs de la collectivité locale est un outil essentiel pour induire des changements en profondeur et durables.

Participation 4.1.2 :

Il convient d'engager des consultations sur la participation avec toutes les parties prenantes concernées pour s'assurer de l'adhésion véritable des différents membres de la population.

Communication 4.1.3 :

« L'unique problème de la communication, c'est l'illusion qu'elle entretient » George Bernard Shaw. Bien que le lien entre la décarbonisation, l'activité physique, la prise de conscience environnementale et la santé publique puisse sembler évident, il est extrêmement risqué de présumer qu'il est de notoriété publique. Si la mise en place d'infrastructures physiques offrant à chacun la possibilité de faire le bon choix, par exemple un réseau de pistes cyclables bien développé et sûr, des parcs relais, des options pour le dernier kilomètre, etc., constitue toujours la première étape, une communication performante offre des possibilités incroyables. Le travail réalisé par TfL à Londres est un parfait exemple d'intégration de la vision, de la planification des infrastructures et des actions de communication.

Acteurs 4.1.4 :

Villes : la région de la CEE compte plus de 260 villes de 250 000 habitants ou plus. L'innovation se manifeste souvent à ce niveau, comme l'illustre par exemple la région métropolitaine de San Francisco.

B. Thème 2

1. Introduction

39. Les transports publics ont été, et restent, au cœur des solutions de mobilité urbaine de masse. Ils sont essentiels pour garantir aux citoyens l'accessibilité à l'emploi, à l'école et aux loisirs. Selon les données de l'Union internationale des transports publics (UITP), 60 milliards de trajets de passagers sont effectués chaque année par les transports publics et contribuent à l'économie à hauteur de 130 à 150 milliards d'euros par an, soit 1,0 à 1,2 % du PIB dans la seule Union européenne.

40. Le rôle central des transports publics dans l'accessibilité a été mis en évidence dans la cible 2 de l'ODD 11, comme suit : « D'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées. ». L'indicateur correspondant cherche à mesurer : « la proportion de la population ayant aisément accès aux transports publics, par âge, sexe et situation au regard du handicap ». L'objectif principal est le suivant : « D'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable. ». Bien que cet indicateur soulève certaines questions, les transports publics en sont clairement la pierre angulaire et mettent en lumière l'importance du secteur dans l'amélioration de la qualité de vie dans les villes. Pour réaliser cet objectif, il est impératif de mettre au point des critères mesurables permettant de déterminer l'utilisation et la fréquence des transports publics, dans le but ultime de renforcer la satisfaction des usagers et, par conséquent, de les inciter à y recourir davantage.

41. La crise de la COVID-19 n'a rien changé à cela, mais a mis en exergue la nécessité de modifier fondamentalement la façon dont les transports publics seront utilisés à l'avenir. Avant la pandémie, les transports publics pâtissaient d'un sous-investissement chronique dans toute la région, et la situation résultant de la COVID n'a fait qu'accentuer ce phénomène. Les politiques visant à améliorer les transports publics ont toujours été au cœur des activités du PPE-TSE (voir l'objectif prioritaire 2 par exemple), mais cette crise sanitaire a mis en évidence le rôle des transports en commun dans un environnement de transport sûr et sécurisé.

2. L'enjeu

42. Pour que les transports publics deviennent un rouage véritablement efficace du secteur du transport, ils doivent répondre aux besoins de ses clients et usagers, ce qui n'est pas toujours le cas dans la région de la CEE. Ils doivent en outre, assurer la sûreté et la sécurité

des usagers et de leurs salariés, tout en anticipant les besoins futurs potentiels à mesure que la demande augmente.

43. Cependant les transports publics ne fonctionnent pas en vase clos et doivent s'inscrire dans un système intégré de transport et d'aménagement du territoire. Pour qu'elle soit efficace, cette approche nécessite des investissements importants, allant au-delà de ce qui est déjà proposé par les mécanismes actuels. Par ailleurs, il appartient aux transports publics de prendre la tête de la transformation des systèmes de transport, plutôt que de suivre le mouvement. Pour que les usagers acceptent de renoncer à leurs véhicules privés, l'offre de transports publics doit être suffisante et bien intégrée dans l'éventail des divers modes de déplacement et dans l'environnement urbain.

44. Trop souvent, le niveau des investissements est insuffisant pour financer un service proposant une offre minimale aux usagers. En outre, ces investissements ne sont pas toujours alloués de manière judicieuse pour répondre à ces besoins.

45. La hausse des investissements dans les transports publics peut apporter un certain nombre d'avantages à la collectivité. Par exemple, la récente étude « Des emplois verts et sains dans les transports » a montré qu'un doublement des investissements dans les transports publics entraînerait la création de 2,9 millions d'emplois dans tous les secteurs de la région de la CEE, dont 1,8 million dans le seul secteur des transports. Une précédente étude réalisée pour l'UITP a révélé que le doublement de la part de marché des transports publics ferait passer de 7 à 14 millions le nombre d'employés travaillant dans les sociétés d'exploitation des transports publics, en tenant compte d'une hausse de la productivité du travail de 1 %.

46. Mais il ne s'agit pas seulement d'un problème d'insuffisance des investissements. L'objectif ultime des transports publics est d'assurer un service facilitant l'accès aux emplois, aux écoles et à d'autres opportunités. D'où l'importance de veiller aussi à ce que les investissements dans les transports publics soient mieux orientés et centrés sur l'accessibilité pour tous, tout en restant financièrement avantageux pour les usagers et les bailleurs de fonds.

47. La pandémie actuelle a révélé qu'un réseau de transport en commun trop peu développé conduit les usagers à se rabattre sur leur voiture particulière. Elle a également mis en lumière un risque d'aggravation des fractures et des inégalités sociales, les groupes défavorisés, aux revenus plus faibles, disposant d'options restreintes en matière de mobilité. Les transports publics sont un moyen de renforcer la cohésion sociale, mais pour cela ils doivent être financièrement accessibles, partagés et de qualité, et bien intégrés dans l'environnement local et dans l'ensemble des autres modes de déplacement.

48. Selon l'UITP, au début du confinement, les opérateurs de transports publics ont assuré entre 70 et 100 % de leurs services, tout en enregistrant une perte de recettes estimée à près de 40 milliards d'euros pour 2020, soit une baisse de l'ordre de 90 %. Bien souvent les autorités locales, qui financent habituellement ces transports en dehors des recettes tirées de la vente de billets, n'ont pas été en mesure de combler ce manque à gagner, car le soutien financier du gouvernement central a été limité au cours de cette période.

49. La crise liée à la COVID-19 a également eu un impact profond sur le changement de comportement et les habitudes de la population active, de nombreuses entreprises ayant opté pour le travail intelligent, les horaires décalés et les téléconférences afin d'éviter les déplacements professionnels. Nombre de ces changements perdureront et les transports publics devront donc s'adapter pour prendre en compte cette évolution, en offrant par exemple un service davantage axé sur le confort et la fiabilité et en proposant des services annexes pour inciter les usagers à délaissier la voiture particulière au profit du bus et du train.

50. À cet égard, de nombreuses métropoles constatent la désaffection de leurs centres-villes, les banlieusards préférant rester à l'écart et travailler à domicile. Des données empiriques ont montré que si, dans la plupart des pays d'Europe, 70 à 80 % des banlieusards sont revenus dans les centres-villes, la Grande-Bretagne a enregistré un taux de retour inférieur à 40 %, voire à 20 % pour Londres. On estime que pour chaque salarié en télétravail, une personne perd son emploi dans un centre-ville.

3. Exemples d'investissements positifs dans les transports publics

51. À inclure ultérieurement.

4. Recommandation

52. L'accessibilité pour tous ne peut être garantie que si les transports publics sont au cœur d'un système de transport urbain intégré. Les solutions politiques devraient viser à maximiser la mise en œuvre du principe « éviter/remplacer/améliorer » et placer les transports en commun au centre des stratégies de relance facilitant la réalisation des ODD et des objectifs prioritaires du PPE-TSE. Investir dans le développement et l'amélioration des transports publics est également l'une des meilleures stratégies pour améliorer la sécurité routière. Les récents messages encourageant les gens à éviter les transports publics du fait de la pandémie doivent être infirmés, entre autres pour ces raisons de sécurité. Rien ne prouve à ce jour que les transports publics soient des vecteurs de propagation du virus, et il convient de souligner les efforts considérables déployés par les opérateurs et les autorités locales pour réduire le risque d'exposition pendant la crise sanitaire. Les villes et les pays devraient investir dans la relance et la résilience dans la perspective d'une transformation socioéconomique systémique, où les transports publics et la mobilité active jouent un rôle clef pour reconstruire en mieux.

53. Les États membres sont invités à examiner comment optimiser l'utilisation et l'efficacité des systèmes de transport public dans le monde post-COVID-19, en tenant compte des éléments suivants :

Efficacité :

a) Veiller à ce qu'une priorité suffisante soit accordée aux transports publics dans l'environnement urbain, grâce à des infrastructures dédiées ou différenciées pour les rendre plus rapides et plus fiables que la voiture particulière.

b) Faire en sorte que les solutions de transports publics adoptées, qui sont l'épine dorsale des transports urbains, soient planifiées concrètement dans l'optique de créer un système interconnecté et bien intégré entre les différents modes de déplacement (y compris les options de mobilité active et partagée), incitant les habitants à utiliser davantage les transports publics et à moins recourir à la voiture particulière.

Placer l'utilisateur au centre de la prise de décisions :

a) Veiller à ce que des solutions accessibles soient proposées à toutes les composantes de la société et qu'elles facilitent l'accès aux transports publics pour toutes les communautés, en insistant sur les usagers vulnérables et les personnes à mobilité réduite.

b) Faire en sorte que le service proposé soit abordable, fiable et offre des solutions « porte-à-porte » aux usagers, en tenant notamment compte des nouvelles habitudes de déplacement après la crise de la COVID-19. Une analyse approfondie de l'évolution de la demande est essentielle à cet égard.

c) Faciliter l'introduction de solutions de billetterie intégrées pour tous les modes de transport en commun et, dans la mesure du possible, avec des solutions de mobilité active et partagée.

d) Expliquer clairement les avantages de l'utilisation des transports publics en termes de sécurité, y compris dans l'environnement post-COVID-19.

e) Veiller à optimiser l'accessibilité, notamment en informant les usagers de manière précise, simple et actualisée, conformément aux recommandations du Thème 1 en matière de communication avec les parties prenantes.

Garantir des niveaux d'investissement appropriés pour créer des transports publics sûrs pour les usagers et les employés :

a) Renforcer les transports publics en tant que priorité pour les décideurs de tous les pays. Les pouvoirs publics ont un rôle de premier plan à jouer à cet égard et c'est à eux qu'il incombe d'assurer la coordination du financement et de la planification entre les autorités locales, régionales et nationales, chacune assumant des tâches clairement définies.

b) Recenser d'autres sources de financement des transports publics, telles que les obligations vertes, le système de classification à l'échelle de l'UE pour les investissements

durables (taxonomie), les partenariats public-privé et inciter les entreprises locales à investir dans les transports publics pour leur permettre de tirer parti d'une utilisation plus large.

c) Veiller à ce que le financement actuel des transports publics soit axé sur les critères de confort, de fiabilité et de fréquence, de manière à encourager la poursuite du transfert modal.

d) Réorienter les investissements vers des solutions de transport durable, notamment les transports publics.



e) Assurer aux autorités locales la stabilité des financements pour les transports publics (en autorisant au besoin la création de systèmes de fonds cantonnés).

C. Thème 3

1. Introduction

54. Différents types de micromobilité électrique (modes de déplacement personnel à motorisation électrique) sont proposés sur le marché et une typologie des différents véhicules a été développée par le Forum international des transports (FIT) dans son rapport « Safe Micromobility ».

Figure 1. Proposed micromobility definition and classification

Type A	Type B	Type C	Type D
unpowered or powered up to 25 km/h (16 mph)		powered with top speed between 25-45 km/h (16-28 mph)	
<35 kg (77 lb)	35 – 350 kg (77 – 770 lb)	<35 kg (77 lb)	35 – 350 kg (77 – 770 lb)
			

55. Les ventes en ligne de véhicules électriques de déplacement personnel ont enregistré une croissance significative au cours des dernières années. À titre d'exemple, environ 20 millions de bicyclettes et de vélos électriques sont vendus chaque année dans l'UE. La valeur globale des ventes continue d'augmenter en raison de la hausse des ventes de vélos à assistance électrique, qui ont progressé de 23 % entre 2018 et 2019 pour atteindre 3,4 millions d'unités en 2019. Ils représentent 17 % des ventes totales de bicyclettes dans l'ensemble de l'Union européenne, voire jusqu'à 50 % dans certains pays comme les Pays-Bas et la Belgique. La Confédération de l'industrie du cycle européenne (CONEBI) prévoit la poursuite de cette tendance positive au cours des prochaines années, et table sur des ventes de vélos électriques atteignant plus de 6,5 millions d'unités en 2025.

56. Il n'existe pas encore de documents traitant de l'adoption de la micromobilité électrique car aucune approche globale ne permet pour l'heure de régir leur accessibilité, leur impact sur l'environnement, la santé, l'inclusion, les infrastructures et la sécurité.

57. Une récente étude du Boston Consulting Group (BCG) analyse la manière dont la COVID-19 va façonner la mobilité urbaine. Elle s'est penchée sur les schémas de déplacement des résidents urbains en Chine, en Europe et aux États-Unis. Pendant le confinement, l'utilisation de la quasi-totalité des modes de transport a fortement chuté, et seule l'utilisation des vélos privés et des trottinettes électriques ainsi que la marche à pied ont progressé dans les trois régions. Le recours aux vélos en libre-service a augmenté aux États-Unis et en Chine, certains opérateurs ayant mis en place des mesures de désinfection et d'hygiène et réduit leurs tarifs.

58. En analysant les modes de déplacement personnel utilisés en milieu urbain immédiatement après le confinement, il semblerait que les habitants utilisent davantage leur propre véhicule, qu'il s'agisse d'un vélo, d'une trottinette ou d'une voiture. À cet égard, il convient de veiller à ce que les autorités nationales et locales encouragent les solutions de micromobilité électrique.

59. Les véhicules électriques de déplacement personnel permettent de pratiquer des activités en extérieur tout en évitant les contacts avec les autres. Par ailleurs, les modes de déplacement actifs, comme le vélo et la marche, présentent de nombreux avantages pour la santé. Ainsi aux États-Unis, les ventes de vélos sont en plein essor, les ventes de bicyclettes, d'équipements connexes et de services de réparation ont presque doublé en mars par rapport à la même période en 2019. British Cycling, un groupe de pression, estime que la crise de la COVID-19 pourrait inciter quelque 14 millions de Britanniques à opter pour le vélo plutôt que pour la voiture, selon la plateforme d'action COVID du Forum économique mondial. Bien que le nombre des personnes amenées à se déplacer pendant la crise ait globalement diminué, le Royaume-Uni a connu une augmentation d'environ 100 % des déplacements à vélo en semaine. Le week-end, cette hausse s'est élevée à quelque 200 % comparativement aux niveaux antérieurs à la crise sanitaire. L'utilisation de la bicyclette a fortement progressé en Écosse : à titre d'exemple, à Édimbourg au cours des trois premières semaines d'avril, les déplacements à vélo ont enregistré une augmentation jusqu'à 252 % les jours de semaine et jusqu'à 454 % les week-ends. À Glasgow, le trafic cycliste a fait un bond de 74 %.

60. D'autres pays européens connaissent des tendances similaires pour le vélo. À Paris, les déplacements à bicyclette ont augmenté de 40 % entre mars et début juin et en France, sur un plan général, ils ont progressé de 85 % en juin par rapport à la période précédant le confinement (janvier-mars 2020). Les citoyens allemands se sont déplacés deux fois plus à vélo qu'avant la COVID-19. Pendant la crise, on a même relevé à un certain moment un quadruplement des déplacements à vélo en Allemagne par rapport à la situation habituelle.

2. L'enjeu

61. Le recours à des solutions de mobilité électrique peut être décrite en tenant compte des considérations suivantes :

a) **Accessibilité** : la disponibilité de solutions de micromobilité a une incidence sur la satisfaction des besoins de mobilité pour le « dernier kilomètre » dans les grandes métropoles et élargit la zone de desserte des hubs de transports publics en réduisant le temps nécessaire pour les atteindre. La disponibilité et la dissémination des véhicules électriques partagés sont des facteurs essentiels pour permettre à ces véhicules de compléter efficacement les réseaux de transports publics.

b) **Impacts environnementaux** : en comparaison des voitures et scooters à moteur thermique traditionnels, les deux-roues électriques émettent moins de CO₂ et de particules. Faisant partie intégrante de l'écosystème de la mobilité urbaine, les véhicules électriques de déplacement personnel permettent de réduire les émissions finales dans l'environnement, une baisse cruciale lorsqu'on sait que le transport routier est à l'origine d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre de l'Europe et d'un tiers des importations d'énergie. Il est urgent que l'Europe décarbonise le secteur des transports et parvienne à diminuer les émissions de CO₂ d'ici 2030. Cependant des analyses du cycle de vie (ACV) sont indispensables pour déterminer le coût environnemental total du déploiement à grande échelle des solutions d'e-mobilité, comme le montrent des études récentes entreprises aux niveaux européen et international, et pour permettre une comparaison des coûts et des avantages des différentes solutions d'e-mobilité disponibles. Cette démarche aidera les acteurs de la mobilité à mieux

comprendre les impacts en amont de la micromobilité électrique à grande échelle sur les ressources environnementales.

c) Santé : dans le monde entier, la sédentarité gagne du terrain et le niveau d'activité physique préconisé par l'OMS est loin d'être atteint. Encourager l'utilisation de certaines solutions de micromobilité électrique nécessitant une activité physique, comme le vélo électrique, en particulier pour le premier et le dernier kilomètre, pourrait contribuer de manière significative à développer l'activité physique. De nombreuses études soulignent les avantages du vélo pour la santé, notamment une vie plus longue et plus saine, une meilleure santé mentale, une réduction du nombre de décès, de blessures graves et légères, dont profitent également les utilisateurs de vélos électriques. En outre, le remplacement des déplacements en voiture par des solutions d'e-mobilité permettrait une réduction des émissions polluantes et une amélioration de la qualité de l'air.

d) Inclusion et accessibilité financière : en parallèle, il convient de veiller à ce que les options proposées soient financièrement abordables pour tous. Les véhicules partagés, facilement loués par des usagers occasionnels grâce à des applications de téléphonie mobile, évitent à ces derniers de supporter les coûts d'achat et d'entretien et rendent l'utilisation des transports publics en combinaison avec des véhicules partagés plus attractive que la possession d'une voiture particulière. Les engins électriques de déplacements personnels regroupés sous le concept de « micromobilité électrique » peuvent être la solution parfaite pour le dernier kilomètre, celui que les transports publics ne couvrent généralement pas, et constituent des modes de déplacement rapides et pratiques pour les courts trajets dans les zones urbaines. La plupart de ces solutions de partage sont très conviviales : elles sont généralement adossées à des applications téléchargeables sur smartphone et permettent aux usagers de réserver, payer et utiliser le véhicule électrique. L'abandon de la voiture personnelle au profit de solutions d'e-mobilité pour les trajets urbains du dernier kilomètre contribue à réduire les embouteillages et améliore les conditions de circulation locales.

e) Infrastructure : il s'agit de mettre en place des infrastructures sécurisées de haute qualité pour les solutions de micromobilité électrique telles que les vélos et les trottinettes électriques, ce qui peut grandement contribuer à rendre les rues plus sûres et les zones urbaines moins encombrées, de proposer des bornes de recharge et d'évaluer l'impact des solutions de micromobilité électrique sur le réseau électrique urbain.

f) Sécurité : de nouvelles études font état de points de vue divergents quant à la sécurité des solutions de micromobilité.

62. Il est à noter que ces six considérations s'appliquent différemment aux diverses catégories de véhicules électriques de déplacement personnel.

Les implications de la question ne sont pas abordées.

Les thèmes 1 et 2 évoquent la nécessité de faire en sorte que la planification et les transports publics prennent en considération le rôle de l'e-mobilité et des solutions connexes.

a) Si la planification urbaine n'intègre pas et n'aborde pas l'accessibilité des solutions d'e-mobilité comme partie intégrante des systèmes de transports publics, ces solutions risquent d'être peu utilisées et inégalement disséminées.

b) Si les pouvoirs publics ne mènent pas de recherches sur l'ensemble des coûts environnementaux des solutions d'e-mobilité pour mieux comprendre les implications de leur production, de leur maintenance et de leur élimination, la micromobilité à grande échelle se soldera par des coûts environnementaux plus importants que les bénéfices.

c) Les villes doivent concevoir des réseaux d'e-mobilité en prêtant attention à la dynamique du transfert modal : si ceux qui se déplacent actuellement à pied ou à vélo décident de passer à des solutions d'e-mobilité, le trafic automobile ne diminuera pas pour autant et les avantages économiques et sociaux seront moins importants que prévus.

d) Il est essentiel de répondre aux préoccupations en matière de sécurité pour éviter les victimes et les blessures tout en conservant le soutien positif de l'opinion publique, faute de quoi l'augmentation du nombre d'accidents et de décès sapera la confiance des usagers et nuira à l'adoption généralisée des solutions d'e-mobilité.

e) Pour assurer un service de qualité à la ville et à ses habitants, les prestataires de services de partage devraient proposer l'entretien régulier et, si nécessaire, la relocalisation de leurs véhicules ; il appartient aux autorités de ne pas négliger les besoins des personnes n'ayant pas accès aux smartphones.

3. Exemples de promotion des solutions d'e-mobilité

63. À inclure ultérieurement

4. Recommandation

64. Compte tenu du rôle important que l'e-mobilité est susceptible de jouer dans l'évolution future du secteur des transports, les recommandations suivantes peuvent être formulées :

a) Évaluer l'impact environnemental du soutien au déploiement à grande échelle de solutions de micromobilité électrique, à la fois en termes d'émissions finales, pour lesquelles des outils tels que les Feuilles de route pour le transport urbain sont utilisables, et en termes de coûts de leur cycle de vie. En outre, avant l'introduction de services partagés, il convient de déterminer s'ils viendront remplacer principalement des modes actifs de déplacement et/ou des transports publics, ou s'ils remplaceront des véhicules privés, afin d'évaluer les incidences potentielles sur les émissions polluantes, la santé et les embouteillages.

b) En lien avec les recommandations en matière d'accessibilité de l'information publique formulées dans les thèmes précédents, aider les villes à mettre en place des infrastructures interopérables et une meilleure information intermodale. Des infrastructures de qualité (tant numériques que techniques) encourageront les solutions de partage de véhicule à faibles émissions (VFE), telles que les systèmes de partage de vélos. Par ailleurs, elles encourageront l'intramodalité sur un plan plus général, en l'occurrence l'utilisation harmonieuse des différents modes de déplacement, par exemple la combinaison des transports publics avec des solutions de micromobilité électrique.

c) Favoriser des investissements d'infrastructure à long terme rendant l'utilisation de la micromobilité électrique plus attrayante et plus sûre pour les usagers.

d) Proposer des incitations financières pour l'achat et l'utilisation d'engins de déplacement personnel électriques, s'ils présentent un avantage sur le plan de l'environnement et de la santé.

e) Assurer une bonne coopération et coordination entre les autorités locales et les fournisseurs de solutions d'e-mobilité.

f) Veiller à ce que l'e-mobilité, et en particulier les véhicules électriques légers sur le marché, soient soumis à des normes strictes pour garantir leur sécurité d'utilisation et leur bonne réputation.

g) Étudier les possibilités de collaboration public-privé pour promouvoir les investissements dans les infrastructures et les services connexes.

D. Thème 4

1. Introduction

65. L'objectif prioritaire 2 du PPE-TSE évoque la nécessité de « gérer une mobilité viable et favoriser un système de transport plus efficient », soulignant ainsi le rôle essentiel de la gestion de la mobilité dans la création de systèmes de transport durables, écologiques et sains. Depuis l'inclusion de cet objectif en tant qu'une des activités clés du PPE-TSE dans la déclaration d'Amsterdam en 2009 et après le lancement d'initiatives telles que la Plateforme européenne de gestion de la mobilité (EPOMM), l'incitation à renoncer à l'usage de la voiture particulière par le biais de la gestion de la mobilité a considérablement gagné en importance.

66. Les solutions de mobilité encadrée adoptées dans les villes et les environnements industrialisés sont intéressantes : elles sont peu coûteuses et peuvent avoir un impact significatif sur la réduction de l'usage de la voiture dans l'environnement urbain.

67. Les réponses apportées au fil des ans étaient axées sur le premier et le dernier kilomètre, souvent sur les déplacements domicile/travail ou domicile/école, mais elles incluent de plus en plus souvent des solutions de mobilité partagée, de logistique verte et de livraison écologique ainsi que des mesures tournant autour de grands événements sportifs. Ces solutions ont souvent été étroitement intégrées aux options de transports publics locales.

2. L'enjeu

68. Même si le recours à ces solutions se développe, de nombreuses parties de la région de la CEE ne les ont pas encore mises en œuvre. Ce thème présente des solutions de gestion de la mobilité visant à répondre à la demande de transport d'une manière saine et respectueuse de l'environnement sensibilisant les usagers et tenant compte de leur point de vue, à faciliter le passage à des modes de transport plus écologiques et à accroître l'efficacité du système de transport.

69. La crise actuelle de la COVID-19 a permis de recenser des solutions alternatives de mobilité encadrée, combinant télétravail, horaires de travail décalés et intensification des livraisons de biens et de services à domicile. Elle a également été l'occasion de dresser un constat : de nombreuses personnes se sont à nouveau tournées vers la voiture particulière par crainte de la promiscuité dans les transports publics.

70. Dans ce contexte, il importe aussi de réfléchir au rôle des mouvements de marchandises dans l'environnement urbain. Les solutions de mobilité encadrée ont historiquement été axées sur le transport de passagers et seuls quelques rares projets ont été consacrés au fret urbain. Et pourtant, une bonne part du trafic est occasionnée par les livraisons de marchandises dans les centres-villes. La crise de la COVID-19 a, dans une certaine mesure, décentralisé ces mouvements de fret des centres-villes vers les zones résidentielles, réduisant potentiellement la congestion sans pour autant diminuer les émissions au plan global. Bien au contraire, il est probable que les émissions dues aux livraisons aient augmenté, car les achats de proximité effectués auparavant à quelques encablures du lieu de travail ou de résidence sont désormais livrés à domicile.

71. Le moment est venu d'accélérer la mise en œuvre de telles initiatives afin de tirer parti de la restructuration des contraintes de travail à la lumière des restrictions liées à la COVID-19 ainsi que de l'évolution potentielle de la routine école-domicile. Il est par ailleurs important de faciliter l'adoption de telles initiatives afin que ceux qui ont besoin de revenir à une forme quelconque de déplacement disposent des outils requis pour le faire de manière durable.

72. Bon nombre des initiatives adoptées l'ont été à l'échelle locale, mais dans certains cas, par exemple en Autriche, elles ont été coordonnées au niveau national afin de garantir le respect des priorités du pays dans la mise en œuvre de ces programmes.

3. Exemples de solutions de mise en œuvre positives

73. À inclure ultérieurement.

4. Recommandation

74. Intensifier le recours aux solutions de mobilité encadrée pour les mouvements de passagers et de fret, en s'appuyant sur les expériences existantes et en coordonnant leur mise en œuvre aux niveaux national et international. Faciliter l'innovation et l'investissement dans la mobilité gérée, pour favoriser également l'adaptation à la situation post-COVID-19. Réfléchir à la possibilité de soutenir la mise en œuvre d'au moins une solution de mobilité encadrée dans toutes les villes de plus de 100 000 habitants.

E. Thème 5

75. À inclure ultérieurement.

F. Thème 6

1. Introduction

76. La garantie d'une vie saine et la promotion du bien-être à tout âge sont des aspects essentiels du développement durable. Le bien-être et le bonheur de nos sociétés sont liés à la santé, à la sécurité, à la liberté et à l'environnement naturel. Le transport durable, et en particulier la mobilité active, peuvent jouer un rôle clef à cet égard.

2. L'enjeu

77. Les problèmes sanitaires et environnementaux habituellement liés aux transports et provoqués par les véhicules motorisés sont divers et variés : émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, nuisances sonores, emprise sur les sols, congestion, accidents et possibilités limitées d'activité physique.

78. La mobilité active, comme la marche et le vélo qui constituent les modes de déplacement les plus sains et les plus abordables, peut contribuer à atténuer tous ces effets négatifs, en particulier dans les zones urbaines. La pratique régulière de la marche et du vélo :

- a) Réduit les risques d'hypertension, de maladie coronarienne, d'accident vasculaire cérébral, de diabète de type 2, de cancer du sein et du colon et de dépression ;
- b) Améliore la condition musculaire et cardio-respiratoire, la santé osseuse et fonctionnelle ;
- c) Est essentielle à l'équilibre énergétique et au contrôle du poids ;
- d) Améliore la sécurité routière et la qualité de l'air ;
- e) Réduit la congestion, les nuisances sonores, la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ ;
- f) Réduit le besoin d'infrastructures plus coûteuses pour les voitures ;
- g) Améliore l'accessibilité et la qualité de la vie urbaine ;
- h) Garantit l'égalité sociale et des avantages tant pour les femmes que pour les hommes.

79. Pendant la crise pandémique, le vélo et la marche ont joué un rôle d'autant plus important qu'ils sont apparus comme des options viables de mobilité pour les déplacements essentiels tout en favorisant la distanciation physique et en allégeant la charge des transports publics.

3. Comment soutenir la mobilité active

80. Les mesures favorisant la promotion de la mobilité active peuvent être classées en plusieurs groupes :

- a) **Répartition des responsabilités** : le soutien et la promotion de la mobilité active requièrent une définition claire des responsabilités à tous les niveaux de gouvernance. Pour travailler sur les questions de mobilité active, les autorités en charge de cette problématique doivent disposer d'un mandat spécifique ainsi que d'un personnel suffisant et doté de vastes compétences techniques. Il conviendra par ailleurs d'instaurer une coopération interinstitutionnelle entre tous les secteurs concernés (transports, santé, environnement, infrastructures, éducation, tourisme, intérieur et finances).

Malgré l'ampleur des défis techniques, juridiques et administratifs à relever pour améliorer la situation des cyclistes et des piétons, des mesures ont été mises en œuvre quasiment du jour au lendemain durant la pandémie. Cette expérience a montré que les autorités savaient faire preuve de réactivité et d'agilité en cas de besoin, et que la promotion

de déplacements actifs ne nécessitait pas toujours des formalités administratives lourdes et chronophages. Il appartient aux autorités d'analyser soigneusement ces initiatives et d'en tirer les enseignements qui faciliteront la définition d'actions pertinentes dans des situations similaires, mais aussi dans leur pratique quotidienne.

b) **Problèmes réglementaires** : la circulation et la sécurité routières ont une influence considérable sur la mobilité active et une importance particulière pour les piétons et les cyclistes, qui couvrent toutes les tranches d'âge et sont les usagers de la route les plus vulnérables. La législation doit être améliorée, notamment si elle semble « culpabiliser la victime » plutôt que « protéger les personnes vulnérables ». Les limitations de vitesse et les règles de priorité permettant de privilégier les piétons et les cyclistes sont également des aspects importants de la sécurité.

c) **Infrastructures** : des infrastructures denses, interconnectées, bien conçues, sûres et pratiques pour la mobilité active sont des facteurs déterminants pour favoriser le choix de ce mode de déplacement.

Et pourtant, au cours des dernières décennies, les politiques des transports de la majorité des pays de la région paneuropéenne ont privilégié les investissements encourageant l'utilisation des véhicules à moteur.

La répartition disproportionnée de l'espace public entre les modes de déplacement actifs et la circulation des véhicules motorisés s'est avérée encore plus problématique durant la crise pandémique. En réaction, de nombreuses villes ont rapidement réaménagé les rues pour offrir un espace sûr aux piétons et aux cyclistes. Les « pistes cyclables d'urgence » rendent possibles et sécurisent les déplacements essentiels. Les interventions « d'urbanisme tactique », telles que la mise en place de cônes de signalisation, de plots en plastique, de barrières de chantier, etc., permettent de récupérer l'espace d'une rue affecté au stationnement des voitures ou aux voies de circulation et de le mettre à la disposition des piétons et des cyclistes.

Le rétrécissement des voies destinées aux véhicules motorisés peut également contribuer à apaiser le trafic : les automobilistes ont involontairement tendance à accélérer dans les rues plus larges, rendant ainsi la circulation plus dangereuse pour les usagers non motorisés. Dans le même ordre d'idées, il convient de traiter les piétons et les cyclistes comme des usagers de la route de plein droit et de partager équitablement l'espace public entre toutes les parties concernées.

Les infrastructures destinées aux cyclistes et aux piétons devraient s'inscrire dans les politiques d'urbanisme et les règlements de construction (s'agissant notamment des parkings à vélos sécurisés, des bornes de recharge, des portes larges, des ascenseurs spacieux). Elles doivent être mieux intégrées dans les solutions de transports publics, car la plupart des déplacements effectués par ce moyen comportent au moins deux trajets à pied.

d) **Mesures économiques et fiscales** : les instruments financiers destinés à encourager ou décourager certains comportements sont essentiels. À titre d'exemple, certaines villes et entreprises mettent en place des systèmes de gestion des parkings, ou subventionnent des véhicules à zéro émission et des systèmes de partage de vélos. Certaines métropoles sont allées jusqu'à assurer la gratuité des vélos partagés pour les professionnels du secteur de la santé et autres travailleurs essentiels. À plus long terme, il serait primordial d'inciter les utilisateurs de ces services durant la pandémie à acheter des bicyclettes, des vélos électriques ou des vélos-cargos. D'autres incitations économiques sont possibles, qui encourageraient indirectement la mobilité active en dissuadant directement l'usage de la voiture : par exemple, la tarification du stationnement ou les systèmes de péage urbain.

e) **Éducation et communication** : les attitudes, les habitudes, la perception du contrôle du comportement et les normes sociales et personnelles influencent l'intention d'utiliser certains modes de transport ; par conséquent, l'éducation, la sensibilisation, les campagnes médiatiques et à l'échelle de la communauté vantant les avantages de la marche à pied et du vélo en toute sécurité peuvent jouer un rôle important et inciter les habitants à adopter la mobilité active.

Il est par ailleurs important de cibler des groupes d'utilisateurs spécifiques, par exemple les contrevenants aux limitations de vitesse, les écoliers, les personnes âgées ou les nouveaux résidents dans une ville. En outre, les parents peuvent infléchir et modeler le comportement de leurs enfants en matière de déplacement : plus les parents se déplacent à vélo, plus la probabilité que leurs enfants fassent de même est élevée.

f) **Financement** : pour parvenir à un transfert modal vers la mobilité active, il est essentiel de prévoir des investissements adéquats. L'allocation de ressources budgétaires suffisantes au développement d'infrastructures appropriées pour la mobilité active et sa promotion devrait s'inscrire dans les plans de développement nationaux. Au cours de la crise sanitaire, certaines administrations locales, régionales et nationales ont activement soutenu cette démarche, allouant des fonds nouveaux/supplémentaires pour des investissements d'infrastructure ou pour encourager la mobilité active.

L'octroi d'un budget suffisant pour les infrastructures destinées aux cyclistes et aux piétons garantira un taux élevé de retour sur investissement. Le recours à des outils tels que HEAT (outil d'évaluation de l'impact économique sur la santé) peut aider les urbanistes, les autorités responsables des transports et les professionnels de la santé à estimer la réduction de la mortalité résultant de la pratique régulière de la marche ou du vélo. Ces outils peuvent justifier de nouveaux investissements dans la mobilité active et quantifier leur valeur économique.

4. Recommandation

Les mesures suivantes sont préconisées pour soutenir la mobilité active. Elles sont à mettre en œuvre en tenant compte du contexte local.

4.1 Court terme (confinement)

a) Adapter les infrastructures pour faciliter l'utilisation des pistes cyclables tout en laissant suffisamment d'espace pour les trottoirs.

b) Lier les infrastructures d'urgence à des objectifs à long terme formulés dans les documents stratégiques pertinents (stratégies encourageant la pratique du vélo et de la marche à pied, plans stratégiques de développement de réseaux pour la mobilité active, etc.).

c) Réduire les limitations de vitesse pour assurer un environnement plus sûr, plus sain et plus agréable à vivre.

d) Contrôler l'utilisation des infrastructures et des services. Les modifier en cas d'accroissement de la demande, de problèmes, de défaillances, etc.

e) Fournir un appui financier adéquat pour soutenir le développement et l'utilisation des modes de déplacement relevant de la mobilité active.

4.2 À moyen et à long terme (postconfinement et au-delà)

a) Revoir les règles et pratiques de la circulation routière afin d'encourager la pratique du vélo. Veiller au respect de ces règles.

b) Veiller à ce que la responsabilité des politiques en faveur de la pratique du vélo et de la marche à pied soit confiée à des autorités spécifiques au niveau national et/ou local.

c) Faciliter l'échange de savoir-faire entre tous les acteurs concernés par la promotion du vélo et de la marche, en créant des centres de connaissances tels que des écoles du vélo, etc.

d) Assurer des places de stationnement pour vélos et des installations adéquates.

e) Promouvoir l'apprentissage du vélo pour les enfants et souligner les avantages de la marche à pied et du vélo en toute sécurité, grâce notamment à l'élaboration de guides et de manuels conviviaux.

5. Conclusion

81. La mobilité active, pilier d'une planification des transports et d'un urbanisme efficaces, peut grandement contribuer à l'émergence de villes résilientes, peuplées d'habitants en bonne santé et heureux. Elle peut également favoriser la création d'espaces publics dynamiques, des lieux de rencontre entre les citoyens et de prospérité pour l'économie locale.

82. Pour assurer un avenir plus résilient et faire en sorte que davantage de personnes puissent pratiquer le vélo et la marche à pied en toute sécurité, il ne s'agit pas de mettre en œuvre des mesures ponctuelles, mais de les déployer toutes, et d'autres encore, afin de restructurer radicalement l'espace urbain.

G. Thème 7

1. Introduction

83. Il est de notoriété publique que les systèmes de transport médiocres ont des incidences négatives sur la mobilité, sachant qu'ils affectent différemment les individus et les groupes. À titre d'exemple, certaines personnes peuvent être désavantagées par des réseaux de transports publics qui n'assurent pas une desserte suffisante des destinations importantes, notamment les lieux offrant des perspectives d'emploi, les services courants et les interactions sociales permettant à un individu de participer pleinement à la vie de la société. L'absence de transports adéquats a un effet disproportionné sur les habitants de certaines zones, en particulier les milieux ruraux, mais aussi les zones urbaines densément peuplées. Dans les quartiers urbains plus défavorisés, il se peut que l'accès à des transports publics sûrs, propres et fiables, ainsi qu'à des environnements sûrs propices à la mobilité active soit limité. Ces quartiers présentent probablement aussi des niveaux élevés de pollution atmosphérique et acoustique en raison des embouteillages, ainsi qu'un risque plus élevé d'accidents de la route, ce qui aggrave encore les disparités sociales en matière de mobilité. Par ailleurs, les groupes vulnérables et défavorisés sont davantage exposés aux inégalités, notamment les personnes âgées, les jeunes et les personnes à mobilité réduite.

84. Comme en témoignent ces quelques exemples, les systèmes de transport actuels peuvent être taxés d'inéquitables et de non inclusifs, et se voir reprocher de perpétuer à bien des égards les disparités sociales. Cette situation a été mise en lumière par la pandémie de COVID-19, qui a fait ressortir les inégalités sociales et a eu un impact disproportionné sur la mobilité des membres des groupes vulnérables et défavorisés. Ainsi, les mesures de confinement mises en œuvre par certains pays ont radicalement changé les schémas de déplacement des personnes, celles dans l'impossibilité de travailler à domicile ou aux conditions de travail plus précaires ayant été davantage exposées au virus. Les femmes, les migrants et les minorités raciales et ethniques sont souvent surreprésentés dans les lieux de travail assurant des services essentiels tels que les établissements de soins de santé, les usines, ou encore les postes en contact direct avec les clients et les transports publics. Dans ce type d'environnement, ces personnes risquent d'être en contact étroit avec le public ou d'autres employés pendant leurs heures de travail. Qui plus est, bon nombre d'entre elles sont tenues d'utiliser les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail car elles ne disposent pas forcément d'une voiture particulière, et sont donc exposées à un risque accru d'infection.

85. La durabilité socioéconomique exige que la transition vers des modes de transport durables soit juste, et qu'elle ne laisse pas pour compte les travailleurs et les groupes vulnérables et défavorisés.

86. La refonte du système de transport d'une manière qui englobe tous les éléments de la durabilité, tout en tenant compte de la nécessité d'une transition juste, équitable et inclusive, constitue un véritable défi. Mais la phase de reprise et de reconstruction après la pandémie de COVID-19 est l'occasion d'évoluer vers des systèmes de transport plus respectueux de l'environnement et de la santé, et plus sensibles aux besoins des groupes vulnérables et défavorisés.

2. L'enjeu

2.1 Refonte du système de transport

87. Un accent tout particulier est à placer sur les transports publics, dont les services ont été fortement réduits et impactés par la COVID-19 et la crainte des usagers d'utiliser les transports en commun. Néanmoins, comme les émissions dues au transport routier contribuent sensiblement aux inégalités en matière de santé, souvent dans des zones déjà défavorisées, il y a lieu de prêter également attention aux grands axes routiers, aux embouteillages et aux infrastructures permettant de pratiquer en toute sécurité la marche à pied, le vélo et les autres modes de déplacement actifs.

2.2 D'une manière équitable et inclusive, en évitant les disparités sociales

88. Dans le cadre du présent thème, les notions d'équité et d'inclusion pourraient englober les facteurs de disponibilité, d'abordabilité, de budget-temps de transport, d'adéquation et d'accessibilité.

2.3 Groupes vulnérables et défavorisés

89. La planification et le développement des politiques et infrastructures de transport devraient accorder une attention particulière i) aux membres des groupes vulnérables et ii) aux personnes défavorisées. Il s'agit notamment de veiller à ce que la récupération d'espaces routiers opérée actuellement au profit de la mobilité active et des entreprises locales ne crée pas d'obstacles pour les personnes à mobilité réduite.

90. La pandémie de COVID-19 a mis en évidence le fait que la notion de personne vulnérable ou défavorisée est amenée à changer, de sorte que ces définitions devraient être suffisamment souples pour tenir compte de l'évolution de notre perception des vulnérabilités et des situations défavorisées.

2.4 Dimension sociale des pandémies

91. Les incidences positives et négatives sur les transports des réponses apportées à la pandémie de COVID-19 ont fait l'objet de vastes débats. Par contre, les disparités sociales liées au coronavirus et à la mobilité ont été peu étudiées. À cet égard, la refonte du système de transport peut être durable, mais elle risque d'aggraver les disparités sociales si les besoins des groupes vulnérables et défavorisés ne sont pas pris en considération.

2.5 Une transition juste vers des systèmes de transport respectueux de la santé et de l'environnement

92. Les travailleurs et les perspectives d'emploi doivent être pris en compte dans cette refonte, notamment en termes de transfert et de développement des compétences. Par ailleurs, les pays doivent veiller au respect des obligations positives et négatives liées aux droits fondamentaux du travail.

3. Exemples de cas où la question a été traitée de manière positive

93. À inclure ultérieurement.

4. Défis

94. Les principaux enjeux à relever sont les suivants :

a) Les questions de gouvernance en rapport avec la refonte équitable et inclusive des transports. Il s'agira notamment de déterminer à qui il incombera de remédier aux disparités sociales dans les systèmes de transport, en particulier les services aux niveaux national et local les mieux à même de s'acquitter de cette tâche. La société civile peut jouer un rôle important, même si les pays ne devraient pas confier cette question à la seule société civile ;

b) Les systèmes de transport doivent s'efforcer de remédier aux disparités sociales en termes de mobilité, mais celles-ci dépendent de nombreux facteurs socioéconomiques, de sorte que la refonte des systèmes de transport peut ne pas suffire à résoudre ces problèmes ;

c) L'insuffisance des données concernant les disparités sociales en matière de mobilité des transports et le manque de capacités pour la collecte de données de ce type.

5. Recommandations

a) Recueillir des données permettant d'évaluer le niveau des inégalités en matière de transport.

b) Planifier judicieusement les réseaux de transport de manière à éviter le développement de quartiers défavorisés.

c) Concentrer les futurs investissements en matière de transport sur les zones défavorisées et celles mal desservies par les transports en commun.

d) Intervenir sur le terrain dans le cadre d'initiatives locales et régionales afin de mieux comprendre les disparités sociales au sein des collectivités confrontées à des services de transport déficients.

e) Concevoir les transports publics en étant attentif aux groupes vulnérables, sur la base notamment des considérations suivantes :

i) Mettre en place des panneaux d'information en braille dans les stations de transport en commun ;

ii) Améliorer le retour audio dans les stations de transport en commun ;

iii) Veiller à garantir l'accessibilité de tous les transports publics et de toutes les infrastructures aux personnes à mobilité réduite ;

iv) Tenir compte des personnes désorientées par la numérisation de l'utilisation des transports publics et mieux aider les usagers rencontrant des difficultés à utiliser des nouvelles technologies.
