

**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 à moyen terme pendant et après  
une épidémie****Recommandations supplémentaires 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*

À la suite du document ECE/AC.21/SC/2020/9–EUPCR2016697/5.3/9, des renseignements complémentaires ont été communiqués par l'Équipe spéciale pour examen à la session du Comité directeur.

L'Équipe spéciale a soumis le présent document au secrétariat après sa cinquième réunion, tenue en ligne le 24 septembre 2020, et y a fait figurer les informations reçues jusqu'au 2 octobre 2020.

\* Le présent document a été soumis après la date fixée en raison de la tenue de consultations avec les États membres. La version originale n'a pas été revue par les services d'édition.



## I. Liste de thèmes

1. L'Équipe spéciale a arrêté un certain nombre de thèmes :
  - a) Thème 1 : Réfléchir à la répartition de l'espace public entre tous les modes de déplacement en milieu urbain, périurbain et rural, l'accent étant mis sur les perspectives offertes par les activités d'aménagement du territoire et les investissements d'infrastructure ;
  - b) Thème 2 : Accroître les investissements dans les transports publics afin de répondre aux besoins actuels et futurs et de garantir la sécurité et l'attractivité de ces moyens de déplacement pour les utilisateurs et les travailleurs ;
  - c) Thème 3 : Encourager l'adoption de solutions de mobilité électrique, élément clef pour l'électrification des transports publics et la mobilité active ;
  - d) Thème 4 : Adopter des solutions de gestion de la mobilité pour gérer la demande de transport d'une manière respectueuse de l'environnement et de la santé, en sensibilisant les utilisateurs et en tenant compte de leur point de vue, pour faciliter le passage à des modes de transport plus écologiques et pour accroître l'efficacité du système de transport ;
  - e) Thème 5 : Faciliter l'adoption de solutions innovantes et technologiques dans le domaine des transports pour accroître l'accessibilité et la sécurité de ceux-ci, et réduire les émissions et autres effets sur l'environnement, et favoriser ainsi des retombées positives accrues pour la santé ;
  - f) Thème 6 : Promouvoir la mobilité active en tant que mode de déplacement durable et sain ;
  - g) Thème 7 : Reconstruire le système de transport de manière équitable et inclusive tout en évitant les disparités sociales et en tenant particulièrement compte des besoins des groupes de population vulnérables et défavorisés.

## II. Exemples relatifs aux différents thèmes

### 1. Thème 2

2. Pour restaurer la confiance de sa population dans les transports publics au lendemain de la crise de la COVID-19, la France consacre 1,2 milliard d'euros, dans le cadre de son plan de relance, au développement de ces moyens de transport, notamment du métro, des tramways, des bus et des RER métropolitains, l'objectif étant d'offrir des solutions de mobilité respectueuses de l'environnement dans les zones urbaines les plus densément peuplées. Ces ressources viennent s'ajouter à celles que mobilisent les autorités locales et pourraient porter à près de 5 milliards d'euros le montant total des investissements sur l'ensemble du territoire national. On estime que les travaux à mener vont permettre de créer l'équivalent de plus de 55 000 emplois à temps plein.
3. En outre, le plan de relance français prévoit 4,7 milliards d'euros pour soutenir le secteur ferroviaire et offrir ainsi un substitut attractif et efficace du transport routier, tant pour le transport de passagers que pour le transport de marchandises. Il s'agira de réhabiliter et de moderniser le réseau national, ainsi que d'investir dans les « petites lignes » pour accroître l'offre dans les territoires moins denses et mieux relier ceux-ci aux zones urbaines.
4. Soucieuse de favoriser le développement durable de son système de transport, la ville de Kazan (Fédération de Russie) investit dans l'expansion des transports urbains électriques terrestres, notamment dans la création d'un réseau de tramway de soutien, dans la maintenance et l'élargissement du réseau de trolleybus, ainsi que dans le renouvellement de la flotte de véhicules de transport public. À Kazan, les voies sur lesquelles circulent les

véhicules de transport public ont été séparées de celles qu'empruntent les autres véhicules et des autres voies de communication. De plus, l'aménagement de voies prioritaires pour les transports publics sur les avenues principales a contribué à la création de liaisons entre les zones résidentielles, le centre-ville et les rues connectées aux axes extérieurs à la ville.

5. De la même manière, la ville de Moscou a récemment lancé plusieurs initiatives pour promouvoir l'utilisation des transports publics. Un certain nombre d'améliorations ont été apportées à l'infrastructure routière, avec notamment la création de couloirs d'autobus, la modification des règles de priorité aux intersections, l'aménagement de rues réservées aux transports publics, la rénovation de lignes de tramway et la création de plateformes de correspondance telles que celle de Kutusovskaya, qui visent à faciliter la transition d'un mode de transport à un autre. De plus, les autorités se sont efforcées de rendre les transports publics plus attractifs en améliorant l'information des utilisateurs aux arrêts de bus et en installant davantage de distributeurs automatiques de titres de transport. Elles ont également fait passer à l'électrique les flottes de tramways, de trains et de bus, dans la mesure du possible, et apporté d'autres améliorations ciblées pour rendre les véhicules plus confortables.

## 2. Thème 3

6. La France a dégagé 60 millions d'euros pour stimuler le développement de solutions de micromobilité électrique après le confinement. Ces fonds serviront à financer diverses mesures, dont la construction de nouvelles infrastructures cyclables. Dans ce contexte, Paris et plusieurs autres grandes villes ont annoncé un développement important des pistes cyclables pendant et après la période de confinement. La seule ville de Paris prévoit de créer 650 km de pistes cyclables.

7. Le Royaume-Uni prévoit d'investir 2 milliards de livres sterling pour donner une place centrale aux déplacements à bicyclette et à pied dans la politique des transports britannique après le COVID-19. Cette enveloppe servira à créer de nouvelles infrastructures pour les piétons et les cyclistes et à financer le programme « Fix your Bike Voucher Scheme », dans le cadre duquel les cyclistes peuvent obtenir un bon de 50 livres sterling pour faire réparer leur bicyclette.

8. La Grèce a annoncé l'octroi de subventions à l'achat de bicyclettes, de trottinettes et de voitures électriques. La loi adoptée en la matière prévoit que ces subventions correspondent à 15 % du prix de vente au détail pour les voitures (dans la limite de 5 500 euros), à 20 % pour les trottinettes et à 40 % pour les bicyclettes.

9. Pendant la crise de la COVID-19, le Gouvernement italien a instauré un « bonus mobilité », qui permet aux habitants des grandes agglomérations d'obtenir une prime d'un montant maximum de 500 euros à l'achat d'une bicyclette classique ou électrique ou d'une trottinette (dans la limite de 60 % du prix d'achat). Le programme semble avoir stimulé les ventes de deux-roues. De récentes études ont montré que, en septembre 2020, plus de 2,5 % de la population possédait une trottinette électrique, et en mai, les marchands de cycles ont observé une hausse des ventes de 60 % par rapport à l'année précédente.

## 3. Thème 4

10. Dans son étude sur la gestion de la mobilité, publiée au premier semestre de 2020, le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) a mis en évidence un certain nombre d'exemples de bonnes pratiques adoptées en la matière par divers pays de la région de la CEE. Trois de ces bonnes pratiques, dont l'approche innovante est particulièrement intéressante dans le contexte du présent document, sont présentées ci-après.

### **Programme national de gestion de la mobilité en Autriche (« klimaaktiv mobil »)**

11. Le programme klimaaktiv mobil, initiative autrichienne visant à protéger le climat dans le contexte des transports, est le principal programme de soutien, notamment financier,

à des mesures de gestion de la mobilité axées sur l'atténuation des émissions de gaz à effet de serre.

12. Dans le cadre du programme klimaaktiv mobil, le Ministère fédéral de la durabilité et du tourisme soutient activement les villes, les municipalités, les régions, les entreprises, les exploitants de parcs de véhicules, les associations de gestion de flottes, les opérateurs touristiques, les écoles, les initiatives en faveur de la jeunesse et les citoyens du pays dans leurs efforts de transition vers une mobilité propre. Les mesures de soutien financier visent à promouvoir les véhicules à carburant de substitution, les véhicules à hydrogène et l'électromobilité, l'énergie devant être produite à partir de sources d'énergie renouvelables, ainsi que la mobilité active, la gestion de la mobilité et les services de mobilité innovants. En plus des subventions, le programme klimaaktiv mobil englobe des activités de conseil et de sensibilisation destinées à des groupes ciblés, des activités d'établissement de partenariats, ainsi que des initiatives de formation et de certification.

13. Les cinq piliers du programme klimaaktiv mobil sont les suivants :

- Programmes de conseil ;
- Programmes de soutien financier ;
- Programmes de sensibilisation ;
- Formation et certification ;
- Partenariats.

14. Le programme klimaaktiv mobil a donné des résultats très positifs (chiffres jusqu'à 2018) :

- Plus de 15 000 projets de mobilité sans incidence sur le climat ont été lancés par quelque 12 500 entreprises, 1 200 villes, municipalités et régions, 900 organisations du secteur du tourisme et des loisirs et 400 écoles ;
- Les économies annuelles d'émissions de CO<sub>2</sub> s'établissent actuellement à 450 000 tonnes environ ;
- L'appui financier aux projets de mobilité atteint au total environ 122,4 millions d'euros, dont environ 112,6 millions d'euros provenant du Ministère fédéral de la durabilité et du tourisme (au titre du programme klimaaktiv mobil), du Fonds pour le climat et l'énergie et du programme national de soutien à l'environnement, ainsi que 9,8 millions d'euros provenant de l'Union européenne (à l'aide du Fonds européen agricole pour le développement rural). Il a débouché sur des investissements d'un montant de 816 millions d'euros en faveur de l'environnement ;
- Quelque 7 000 « emplois verts » ont été pérennisés ou créés ;
- Des subventions à l'achat d'environ 34 300 véhicules verts, dont plus de 31 600 véhicules électriques, ont été accordées ;
- Un soutien financier a été apporté à quelque 280 projets liés au cyclisme, notamment en faveur du développement des infrastructures cyclables dans les États fédérés et les villes ;
- Environ 2 100 partenaires klimaaktiv mobil ont été formés (formateurs EcoDriving, techniciens cycles, moniteurs cyclistes, moniteurs spécialisés dans la mobilité des jeunes, diplômés du cours « E-Mob-Train » sur l'électromobilité, dispensé en coopération avec des partenaires, etc.) et 38 auto-écoles klimaaktiv mobil ont été certifiées ;
- Environ 77 500 enfants et jeunes, ainsi que 5 000 enseignants, ont déjà participé à des activités de sensibilisation, de sorte qu'environ 985 200 trajets en voiture ont pu être évités, soit plus de 800 tonnes de CO<sub>2</sub> économisées ;
- Quelque 115 projets de mobilité axés sur la jeunesse ont été exécutés, et plus de 15 900 jeunes y ont participé.

### **Mobilité domicile-travail**

15. En 2016, Infineon Technologies Austria AG a lancé l'initiative de gestion de la mobilité « Green Way » afin de promouvoir des solutions durables de remplacement de la voiture pour les déplacements domicile-travail. Au début du projet, les responsables ont procédé à une enquête sur la mobilité et à une analyse du lieu de résidence des employés, qui ont permis d'obtenir des informations utiles sur les habitudes de mobilité dans le cas des trajets domicile-travail (Wukovitsch, 2018) :

a) Plus de 70 % des employés se rendaient au travail en voiture en raison de l'insuffisance de l'offre de transports publics, de la longueur des trajets en transports publics, de la plus grande rapidité des trajets en voiture et du sentiment de n'avoir pas d'autre choix que la voiture ;

b) Seuls 25 % des employés vivaient à moins de 5 km de leur lieu de travail (via le réseau routier), environ 50 % vivaient à moins de 10 km et plus de 20 % vivaient à plus de 30 km ;

c) Un nombre considérable d'employés étaient prêts à effectuer au moins une partie de leur trajet domicile-travail à bicyclette.

Sur la base de ces informations, un certain nombre de mesures ciblées de gestion de la mobilité ont été adoptées pour faciliter le transfert modal :

a) Amélioration des transports publics ;

b) Modernisation des infrastructures pour cyclistes ;

c) Aménagement de places de parking réservées au covoiturage et mise au point d'une application spécifique ;

d) Création de places de parking réservées aux véhicules électriques ;

e) Adoption de stratégies de gestion souple de l'espace de travail ;

f) Exécution de programmes de communication et de sensibilisation destinés à favoriser le transfert modal ;

g) Mise en place d'autres mesures et d'initiatives de collaboration au niveau local.

16. Grâce à ces mesures, la proportion de trajets domicile-travail effectués en voiture est passée de 76 % à 50 %, de sorte que 50 % des employés utilisent désormais des moyens de transport durables, et les efforts se poursuivent pour accroître encore ce pourcentage, l'accent étant mis sur les transports publics.

### **Gestion du transport de fret en milieu urbain**

17. La ville d'Utrecht s'est inquiétée des effets négatifs du transport de fret dans le centre-ville (dégâts causés par celui-ci, blocage des rues en raison des chargements et déchargements, accidents, bruit, pollution atmosphérique, etc.). Par conséquent, au fil des années, elle a imposé diverses restrictions à la circulation des véhicules de fret, notamment en instaurant des créneaux horaires pour la livraison de marchandises et en créant une zone à émissions limitées. L'une des plus grandes réussites a été l'introduction du transport de fret par voie navigable pour le dernier kilomètre des livraisons, qui visait à désengorger le centre-ville et à tirer pleinement parti des possibilités offertes par les voies navigables.

18. La municipalité d'Utrecht a commencé à exploiter la livraison de marchandises par voie navigable avec l'arrivée du Beer Boat, une barge à moteur diesel spécialement conçue pour effectuer des livraisons de bière aux bars et restaurants situés le long des canaux. Cette mesure a permis de réduire considérablement le nombre de camions dans les rues, et donc les effets négatifs de la circulation de ces véhicules dans le centre-ville, tout en garantissant la livraison de bière dans le respect des dispositions du droit du travail applicables au transport de fûts et de caisses. En 2010, la municipalité d'Utrecht, forte du succès de ce service, a mis en circulation un bateau à moteur électrique pour porter à 18 tonnes la capacité de chargement et réduire les émissions de gaz à effet de serre.

19. La mise en place de ce service a désengorgé la ville et le passage à un bateau électrique a permis de réduire de 17 tonnes les émissions annuelles de CO<sub>2</sub>, de 35 kg celles d'oxydes d'azote (NOx) et de 2 kg celles de PM<sub>10</sub>. Les livraisons sont également devenues plus efficaces et plus rapides. L'expérience du Beer Boat ayant été concluante, un deuxième bateau a été mis en circulation pour la collecte des déchets dans le centre-ville.

20. Un certain nombre d'autres solutions sont présentées dans l'étude du PPE-TSE, et la plateforme européenne sur la gestion de la mobilité a publié sur son site Web des exemples supplémentaires, qui peuvent orienter les discussions des États membres.

21. Il importe de souligner les principaux enseignements tirés de cette étude, à savoir :

- Veiller à ce qu'il existe des solutions de remplacement de la voiture ;
- Adopter à la fois des mesures d'incitation et des mesures de dissuasion ;
- Connaître le groupe cible ;
- Définir une approche à long terme, avec des engagements de la part de toutes les parties prenantes du secteur, et faire en sorte que les initiatives lancées soient reliées à d'autres programmes ;
- Consacrer des ressources à la sensibilisation et à la communication ;
- Rendre l'utilisation des solutions de remplacement de la voiture ludique et gratifiante.

22. Ces enseignements demeurent très pertinents au lendemain de la pandémie de COVID-19, à l'heure où les travailleurs retournent progressivement sur leur lieu de travail. Il s'agit là d'une excellente occasion pour les solutions de gestion de la mobilité d'influencer la façon dont les usagers se déplacent en ville et effectuent leurs trajets à destination et en provenance des villes.

#### 4. Thème 7

23. À Almaty (Kazakhstan), la première ligne de transport rapide par bus a été créée sur la base d'un projet conçu en 2015 et 2016. Les avantages sont, entre autres, les suivants : gain d'espace aux alentours de la ligne ; réduction au minimum de la distance entre l'arrêt de bus et le trottoir ; accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ; possibilité pour les passagers de monter ou de descendre rapidement du bus aux arrêts, la hauteur de la plateforme permettant notamment aux personnes à mobilité réduite de monter sans entrave dans les bus à faible hauteur de plancher.

24. En Irlande, le Gouvernement met en œuvre un plan de relance de l'emploi d'un montant de 250 millions d'euros face à la pandémie. Dans le cadre de ce plan, il prévoit de consacrer 40 millions d'euros aux infrastructures pour piétons, 42 millions d'euros au cyclisme en zone urbaine et rurale, 21 millions d'euros à l'amélioration des trajets en train, 10 millions d'euros à l'adaptation du réseau routier face aux changements climatiques (réparation de routes endommagées à la suite de phénomènes météorologiques violents, notamment), 2 millions d'euros à la création de nouveaux services locaux de bus et à l'élargissement des services existants, et 250 000 euros à la transition des services locaux de transport « Local Link » vers des véhicules à émission zéro dans les zones rurales du pays.

25. En Suisse, un projet pilote d'application de covoiturage a été lancé pour pallier les difficultés qu'ont les opérateurs de transports publics à offrir des services d'un bon rapport coût-efficacité dans les zones rurales du pays, surtout depuis la pandémie de COVID-19. L'objectif est d'expérimenter les services de covoiturage en vue d'accroître le nombre de personnes qui partagent des véhicules personnels et de réduire ainsi le volume global de la circulation.

26. Les plans de mobilité urbaine durable (PMUD) sont des exemples de méthodes de planification bien intégrées. Ceux que met en œuvre la ville de Lyon (France) visent à promouvoir la mobilité indépendante, et le PMUD en vigueur, qui porte sur la

période 2017-2030, prévoit 122 « actions » réparties selon huit axes stratégiques. L'un de ces axes concerne la promotion de l'accès à la mobilité pour tous. À une exception près, toutes les stations de métro de Lyon sont désormais accessibles aux personnes handicapées (ascenseurs avec signaux sonores, boutons en relief et informations en braille). Soixante-dix pour cent des arrêts de bus sont adaptés aux personnes à mobilité réduite.

27. En 2014, la ville de Madrid (Espagne) a elle aussi approuvé son PMUD, qui met résolument l'accent sur les districts situés en périphérie de la ville. L'un des principaux objectifs est de parvenir à une mobilité plus inclusive, c'est-à-dire accessible et non sexiste, qui tienne compte des besoins de tous les citoyens.

### III. Thème 5 (texte)

#### Introduction

28. Dans la période qui s'ouvrira après la crise du COVID-19, qui pourrait favoriser une relance verte et juste de l'économie mondiale et des économies locales, les modes et réseaux de transport devront être adaptés aux nouveaux modes de vie, modèles de travail et moyens de mobilité urbains et ruraux. Le commerce électronique a rapidement transformé les modes de consommation et la logistique de livraison. Pour les populations suffisamment aisées, les dépenses de commerce en ligne ont progressé de 40 % à l'échelle mondiale entre mars 2019 et mars 2020. Les nouveaux modes de production favorisent le travail à domicile et l'essor de nouveaux modèles de répartition géographique des habitations et de mobilité domicile-travail. Les secteurs du transport de marchandises et de passagers chercheront à innover ou à exploiter les technologies existantes pour répondre à ces différentes demandes de transport et de mobilité.

29. L'enjeu de la relance verte, soutenue par l'innovation technologique, sera de privilégier la mobilité active et des transports en commun mieux intégrés. Avec l'arrivée de véhicules électriques plus abordables et de véhicules à émission zéro, les véhicules privés continueront de faire partie de l'équation, mais la transformation ne sera pas mue seulement par l'innovation technologique. Elle le sera aussi par notre détermination à faire en sorte que les politiques de transport soient centrées sur le déplacement des personnes dans les villes et les zones rurales, et non sur les voitures.

30. La mobilité des personnes et des marchandises, qui pourrait être influencée par une adoption de plus en plus généralisée du modèle de la ville du quart d'heure, évoluera vers des modes de déplacement plus actifs, comme les vélos-cargos électriques, ou vers des moyens de transport tels que les bateaux et les trains à émission zéro, qui permettront de maximiser l'efficacité des infrastructures linéaires existantes.

31. Au Système mondial de positionnement (GPS) et aux outils d'identification par radiofréquence, qui sont désormais bien établis et permettent la localisation en temps réel, sont venues s'ajouter des technologies de suivi des déplacements au moyen d'objets fixes, tels que les antennes-relais de téléphonie mobile, les portillons d'accès aux systèmes urbains de transport ferroviaire et de transport par bus ou encore les stations d'accueil pour bicyclettes en libre-service. Les technologies intelligentes ne se limitent plus aux fonctions de gestion et de mise en garde permettant de réguler et d'optimiser l'écoulement du trafic. L'intelligence artificielle offre non plus seulement des capacités de détection précise, de traitement rapide et de contrôle fiable, mais aussi des capacités plus poussées de prédiction, d'auto-optimisation et d'interopérabilité.

32. L'analyse des mégadonnées a fait apparaître de nouvelles formes d'analyse de réseaux, mais si le progrès technologique a rapidement ouvert la voie à la planification et à la gestion en temps réel des transports grâce aux mégadonnées, il faudra veiller, à l'avenir, à ne pas laisser le macroenvironnement prendre le pas sur les contextes locaux, c'est-à-dire sur les contextes sociaux, environnementaux et politiques dont dépendent l'expérience du consommateur et l'efficacité du transport.

## **Conséquences de l'incapacité d'adopter les nouvelles technologies et de s'y adapter**

33. Les villes et les sociétés qui ne parviennent pas à adopter les nouvelles technologies de transport et à s'y adapter s'exposent aux risques suivants :

- a) Dysfonctionnement et obsolescence des systèmes de transport et de réglementation ;
- b) Augmentation de la pollution atmosphérique, de la congestion et des déséconomies liées à des réseaux de transport datés et inopérants ;
- c) Mécontentement des consommateurs et des électeurs ;
- d) Absence de planification et de gestion fondées sur des données factuelles.

## **Proposition de recommandation**

34. Certains progrès dans des domaines clés peuvent transformer les réseaux de transport et de mobilité :

- a) L'expansion de la mobilité intégrée en tant que plateforme de services, qui regroupe différents modes de transport et les associe aux intérêts des pouvoirs publics et des entreprises ;
- b) Le remplacement des véhicules équipés d'un moteur à combustion interne par des véhicules à émission zéro et par des solutions de mobilité active ;
- c) L'évolution des systèmes de contrôle et de répression des infractions ;
- d) L'utilisation de systèmes d'information fondés sur la technologie de la chaîne de blocs, qui permettent d'assurer la transparence de la gestion et de la planification du transport, ainsi que des livraisons ;
- e) L'adoption de systèmes de gestion des revenus souples, réactifs et justes, qui favorisent l'équité d'accès au transport durable.

## **IV. Proposition de chapitre de conclusion**

35. On trouvera ci-après une proposition de chapitre de conclusion soumise par la Fédération de Russie.

### **1. Recommandation 1**

36. Mettre en place des principes et des outils modernes de planification spatiale et urbaine en milieu urbain, périurbain et rural afin de garantir l'accessibilité à la population des principaux points d'intérêt, de réduire au minimum la demande de transport et de faciliter les investissements d'infrastructure. Pour ce faire, il s'agit notamment :

- a) D'estimer de façon rationnelle la densité du bâti (et donc la densité de population) en fonction de la capacité du système de transport et de la mixité de ses usages (intégration des habitations, des services essentiels (éducation, soins de santé, magasins, loisirs, etc.) et des lieux de travail) ;
- b) De poursuivre la transition numérique de la société et de l'économie ;
- c) D'adopter une approche commune et coordonnée de l'aménagement intégré du territoire et des transports ;
- d) D'évaluer l'ensemble des incidences du transport et de la mobilité sur l'économie, l'environnement et la santé publique ;
- e) De procéder à une analyse coûts-avantages, sur la base de l'évaluation susmentionnée, avant l'exécution de tout projet de construction de grande envergure ;

f) D'instaurer dans les villes une méthode d'évaluation consistant à cartographier l'accès aux espaces verts, bleus et calmes et à collecter des données sur le PIB et la santé publique pour éclairer les décisions futures en matière de planification ;

g) De concevoir de nouveaux bâtiments résidentiels, notamment des logements sociaux, en veillant à ce que des espaces verts et bleus soient accessibles à pied ;

h) De créer des « corridors verts », qui offrent à la fois les avantages des corridors écologiques et des possibilités de mobilité active ;

i) De veiller à ce que les directives et politiques relatives à la planification spatiale et urbaine accordent une grande attention aux besoins des usagers vulnérables, en particulier des personnes à mobilité réduite ;

j) De tirer parti des conclusions et recommandations formulées dans le Manuel de mobilité urbaine et d'urbanisme durables de la CEE et du PPE-TSE.

## 2. Recommandation 2

37. Réduire au minimum les effets néfastes des véhicules à moteur privés dans les villes et donner la priorité à la mobilité durable. Pour ce faire, il s'agit notamment :

a) De mettre en place des transports publics de qualité et respectueux de l'environnement pour les trajets réguliers de moyenne et longue distance, et des solutions de mobilité active (bicyclette, trottinette mécanique ou marche) pour les petites distances ;

b) D'offrir des solutions pratiques et simples de transfert vers les transports publics ;

c) De créer des espaces de stationnement sûrs, accueillants et abrités pour les bicyclettes, les poussettes et autres véhicules analogues au niveau des plateformes de correspondance ;

d) De concentrer la circulation des véhicules sur des itinéraires adaptés ;

e) De restreindre l'utilisation des véhicules à moteur privés au moyen de mesures fiscales et physiques pour internaliser les coûts externes, et de promouvoir la création de plateformes logistiques en dehors des centres urbains pour faciliter le regroupement des livraisons sur le dernier kilomètre ;

f) De mettre en œuvre une politique de stationnement équilibrée.

## 3. Recommandation 3

38. Créer les conditions nécessaires à une qualité de vie élevée au niveau local. Pour ce faire, il s'agit notamment :

a) De lancer des initiatives d'aménagement urbain destinées à accroître la qualité de vie des habitants (sur les plans social, économique, environnemental et médical, ainsi que du point de vue des transports) et à leur permettre de satisfaire à tous leurs besoins à moins de quinze minutes de leur domicile (« ville compacte », « ville du quart d'heure » ou « écosystème du dernier kilomètre »), l'objectif étant d'obtenir de bons résultats en améliorant l'aménagement et la conception des villes et des transports ;

b) De mettre en œuvre le modèle de l'aménagement axé sur les transports en commun dans les grandes villes ;

c) D'intégrer l'aménagement et la conception des systèmes urbains et des systèmes de transport, et d'y associer un large éventail d'acteurs locaux dans le cadre de partenariats :

- Dirigeants d'entreprises locales ;
- Écoles ;
- Prestataires de services logistiques ;

- Employeurs.

#### 4. Recommandation 4

39. Dégager des ressources pérennes pour le financement des transports publics, de la mobilité active et de la logistique urbaine durable. Pour ce faire, il s'agit notamment :

- a) D'évaluer les avantages supplémentaires sur le plan de la récupération des plus-values d'urbanisation ;
- b) De faire du développement des transports publics, en particulier électriques, la priorité des décideurs. Les pouvoirs publics doivent jouer un rôle de premier plan à cet égard en assurant la coordination du financement et de la planification entre les autorités locales, régionales et nationales, chacune ayant des objectifs clairement définis ;
- c) De rechercher de nouvelles sources de financement des transports publics, telles que les obligations vertes, les partenariats public-privé et la participation des entreprises locales aux investissements dans les transports publics, la mobilité active et la logistique urbaine durable, dont l'essor leur serait bénéfique ;
- d) De veiller à ce que les ressources déjà consacrées aux transports publics servent en priorité à accroître le confort, la fiabilité et la fréquence de passage, de manière à encourager davantage de personnes à adopter ces moyens de transport ;
- e) De réorienter les investissements vers des solutions durables, telles que les transports publics, la mobilité active et la logistique urbaine durable.

#### 5. Recommandation 5

40. Développer les transports publics, en améliorer la qualité pour répondre aux besoins actuels et futurs de la population, et en garantir la sécurité et l'attractivité pour les utilisateurs et les travailleurs. Pour ce faire, il s'agit notamment :

- a) De restaurer la confiance de la population dans ces moyens de transport après la levée des restrictions dues à la situation sanitaire et épidémiologique, y compris en faisant le nécessaire pour que les règles de distanciation physique puissent être respectées, en désinfectant les véhicules et en informant régulièrement le public des mesures prises ;
- b) D'accorder une priorité suffisante aux transports publics (surtout électriques) dans l'environnement urbain, grâce à des infrastructures dédiées ou distinctes, de sorte que ces moyens de déplacement soient plus rapides et plus fiables que les voitures privées ;
- c) De promouvoir l'utilisation des transports publics ;
- d) D'assurer la sécurité des arrêts, des transferts et des véhicules ;
- e) De garantir la disponibilité de véhicules adaptés à toutes les catégories d'utilisateurs ;
- f) De veiller à ce que les décisions prises dans le domaine des transports publics, qui sont à la base des décisions prises dans le domaine des transports urbains, visent effectivement à créer un système interconnecté et intégré pour tous les modes de transport (y compris les solutions de mobilité active et partagée), et contribuent ainsi à réduire l'utilisation des voitures privées ;
- g) De placer les usagers au centre de la prise de décisions, c'est-à-dire :
  - De proposer des solutions abordables à toutes les composantes de la société, de sorte que tous les groupes aient facilement accès aux transports publics, en mettant l'accent sur les usagers vulnérables et les personnes à mobilité réduite ;
  - De faire en sorte que les services de transport soient accessibles et fiables, et de proposer des solutions porte-à-porte aux usagers, compte tenu en particulier des nouveaux modes de déplacement après le COVID-19 ;

- De promouvoir l'installation de billetteries intégrées pour tous les modes de transport public et, dans la mesure du possible, pour les solutions de mobilité active et partagée ;
- De maximiser l'accessibilité des transports publics en communiquant aux usagers des informations précises, faciles à comprendre et actualisées.

## 6. Recommandation 6

41. Promouvoir la prise de décisions dans le domaine de la mobilité électrique, élément fondamental des transports publics et de la mobilité active. Pour ce faire, il s'agit notamment :

- a) De procéder à une évaluation complète des effets de la mise en œuvre à grande échelle de solutions de mobilité électrique sur la santé, sur la congestion des rues et des réseaux routiers, ainsi que sur les émissions de polluants (tant sur les émissions finales, pour lesquelles des outils comme les feuilles de route pour le transport urbain peuvent être utilisés, que sur les émissions tout au long du « cycle de vie ») ;
- b) De promouvoir les investissements à long terme dans les infrastructures qui rendent la micromobilité électrique plus attractive et plus sûre pour les usagers ;
- c) De mettre en place des mesures d'incitation à l'utilisation de véhicules électriques si ceux-ci sont bénéfiques pour l'environnement et la santé ;
- d) D'assurer la coopération et la coordination entre les administrations locales et les prestataires de services en ce qui concerne le partage des équipements de mobilité électrique ;
- e) De veiller à ce que les véhicules électriques mis sur le marché, et en particulier les véhicules électriques légers, respectent des normes de sécurité élevées ;
- f) D'étudier la possibilité d'une coopération entre les secteurs public et privé, qui viserait à stimuler les investissements dans les infrastructures de mobilité électrique et les services connexes.

## 7. Recommandation 7

42. Mettre en place des solutions de gestion de la mobilité pour réorienter la demande vers des modes de déplacement plus propres et plus sains. Pour ce faire, il s'agit notamment :

- a) De créer et de mettre en œuvre des mécanismes destinés à garantir l'élaboration de plans de gestion de la mobilité au niveau des villes, des entreprises et des organisations ;
- b) De concentrer les efforts sur des solutions innovantes telles que la mobilité partagée, le télétravail et le bureau à domicile, la logistique verte et la livraison verte, ainsi que sur des solutions écologiques pour le premier et le dernier kilomètre de la chaîne de transport ;
- c) D'accroître l'utilisation de solutions de gestion de la mobilité pour le transport de passagers et de marchandises en faisant fond sur les enseignements tirés de l'expérience aux niveaux national et international ;
- d) De promouvoir l'innovation et les investissements dans le domaine de la gestion de la mobilité, et d'adapter les solutions mises au point à l'évolution de la situation après la pandémie de COVID-19.

## 8. Recommandation 8

43. Améliorer les infrastructures adaptées à la mobilité active et l'organisation de la mobilité active pour promouvoir ce mode de déplacement durable et sain, en particulier dans le contexte de la pandémie de COVID-19. Pour ce faire, il s'agit notamment :

### **Tant que les restrictions demeurent en place :**

- D'adapter les infrastructures des rues et des routes pour faciliter la création de pistes cyclables tout en conservant un espace suffisant pour les trottoirs, les voies réservées aux transports publics et les lignes de tramway ;
- De mettre en lien les décisions relatives au développement des infrastructures dans les situations d'urgence avec les objectifs à long terme formulés dans divers documents stratégiques (stratégies de promotion de la circulation à bicyclette et à pied, plans stratégiques de développement du réseau de mobilité active, etc.) ;
- De réduire les limitations de vitesse pour créer un environnement urbain plus sûr, plus sain et plus agréable à vivre ;
- De contrôler l'utilisation des infrastructures et du système de prestation de services, et de les actualiser en cas d'augmentation de la demande, de problème, de défaillance, etc. ;
- De veiller à ce que des mesures de soutien suffisantes soient prises pour favoriser la mise au point et l'utilisation de solutions de mobilité active ;

### **À moyen et à long terme (une fois les restrictions levées) :**

- De modifier les règles de circulation et de mettre en place des pratiques de promotion du cyclisme ;
- De veiller à ce que la responsabilité des politiques relatives à la circulation à bicyclette et à pied soit confiée à des autorités spéciales au niveau national et/ou local ;
- De promouvoir l'échange de bonnes pratiques entre tous les acteurs engagés en faveur du développement de la circulation à pied et à bicyclette en créant des « pôles de connaissances » (académies du cyclisme, etc.) ;
- De créer des espaces de stationnement abrités et d'autres installations pour les bicyclettes ;
- D'encourager la formation des enfants à la sécurité des déplacements à pied et à bicyclette, y compris en élaborant des manuels appropriés.

## 9. Recommandation 9

44. Compte tenu de la dimension sociale de la pandémie et de la nécessité d'une transition juste vers un système de transport respectueux de l'environnement et de la santé, rétablir le fonctionnement du système de transport, eu égard aux questions d'équité et d'inclusivité, tout en évitant les déséquilibres sociaux, et en gardant particulièrement à l'esprit les besoins des groupes de population vulnérables. Pour ce faire, il s'agit notamment :

- De recueillir des données pour évaluer le niveau des inégalités dans le domaine des transports ;
- De planifier comme il convient les réseaux de transport pour éviter l'apparition de zones non desservies ;
- De concentrer les futurs investissements dans les transports sur les zones non desservies ou mal desservies ;

- De tenir compte des intérêts des groupes vulnérables dans la conception des services de transport public.
-