



Conseil économique et social

Distr. générale
25 juin 2012
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports

Vingt-cinquième session

Genève, 3-5 septembre 2012

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

**Atelier de la Commission économique pour l'Europe
consacré aux transports urbains et à la mobilité**

Tendances et économie des transports 2012-2013, transports urbains et mobilité

Note du secrétariat*

1. Les maires des 25 plus grandes villes du monde ont tous la charge d'une population plus importante que la plupart des premiers ministres des pays. Par exemple, Londres, qui occupe la vingt-troisième place de ce classement, compte plus d'habitants que des pays tels que le Danemark, l'Irlande, la Nouvelle-Zélande ou le Paraguay, et si Karachi, la plus grande ville de la planète, était un pays, elle serait classée avant la Grèce, la Hongrie ou le Portugal. La population totale des 11 mégapoles mondiales – villes qui comptent plus de 10 millions d'habitants – est égale à celle du Japon.

2. Selon une étude de 2011¹, les mégapoles sont au nombre de 11 à savoir, outre Karachi, Shanghai, Mumbai, Beijing, Delhi, Buenos Aires, Manille, Séoul, São Paulo,

* À sa vingt-quatrième session, le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports a approuvé la proposition du secrétariat de faire du Rapport sur l'examen de la situation des transports dans les pays membres de la CEE et des tendances de développement une publication annuelle sur les tendances et l'économie des transports dans la région de la CEE et a demandé aux pays membres de répondre au questionnaire du secrétariat sur la situation des transports en 2011 et les évolutions attendues en 2012 (ECE/TRANS/WP.5/50, par. 31 et 32). À sa soixante-quatrième session, le Comité des transports intérieurs a pris note du projet de publication et a approuvé la décision du Groupe de travail de faire de l'examen une publication annuelle sur les tendances et l'économie des transports dans la région de la CEE (ECE/TRANS/224, par. 20 et 21). Le rapport ci-après décrit, dans ses grandes lignes, la structure de travail de la publication devant être préparée pour 2012 et propose au Groupe de travail un thème possible pour examen et approbation.

¹ <http://www.citymayors.com>.

Moscou et Djakarta. Istanbul et Bangkok, avec des populations de plus de 9 millions d'habitants, arrivent juste après.

3. D'après les dernières statistiques, 80 % des citoyens des pays de l'Union européenne (UE) vivent dans des zones urbaines, dont 40 % dans de vastes zones urbanisées comptant plus de 200 000 habitants. Ils partagent le même espace dans leur vie quotidienne et, pour se déplacer, les mêmes infrastructures. Les transports publics, les voitures, les camions, les cyclistes et les piétons partagent tous la même infrastructure. En moyenne, un citoyen européen effectue 1 000 déplacements chaque année dont la moitié sur une distance inférieure à 5 kilomètres. Pour nombre de ces courts trajets, la marche et le vélo pourraient représenter une véritable option. Les déplacements urbains représentent 40 % du total des émissions de CO₂ produites par le transport routier et jusqu'à 70 % des émissions des autres agents polluants produits par les transports. Un accident mortel de la circulation sur trois arrive en milieu urbain. Les problèmes d'embouteillages sont également concentrés dans ou autour des villes. Les villes européennes doivent de plus en plus faire face aux problèmes causés par les transports et la circulation².

4. La voiture est de loin le mode le plus courant de déplacement urbain, représentant environ 75 % des kilomètres parcourus dans les conurbations de l'UE. Elle cause tellement d'embouteillages que, dans certaines villes européennes, la vitesse moyenne de circulation pendant les heures de pointe est plus faible qu'au temps des voitures à cheval. Son utilisation accrue s'est accompagnée de problèmes liés à la sécurité et à l'environnement, ainsi que d'une baisse continue des investissements dans les transports publics.

5. Les transports publics représentent une alternative intéressante à la voiture et jouent un rôle majeur dans les grandes villes où ils transportent 2,5 à 3 fois plus de personnes que les moyens de transports individuels. Ils sont également importants pour les 40 % des foyers de l'UE qui, selon les estimations, ne possèdent pas de voiture. Selon les prévisions, en l'absence de nouvelles interventions des pouvoirs publics, les transports publics ne conserveront leur part de marché, au courant de la prochaine décennie, que dans les conurbations les plus importantes où ils possèdent un net avantage en termes d'image, de fiabilité et de rapidité.

6. Les transports routiers sont largement tributaires du pétrole et produisent la plus grande part des émissions dues aux transports. En outre, pratiquement tous les habitants des villes européennes sont exposés à des taux de pollution atmosphérique qui excèdent les limites fixées par l'UE pour les particules. Des progrès substantiels ont été faits au cours de la dernière décennie pour réduire les émissions des véhicules, mais les points chauds continuent de poser problème et l'augmentation du trafic constitue une menace, voire pourrait inverser les progrès réalisés en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

7. Améliorer la mobilité tout en réduisant les embouteillages, les accidents et la pollution est un défi pour toutes les grandes villes européennes, et ce sont habituellement elles qui sont le mieux placées pour y apporter la réponse la plus appropriée en fonction de leurs spécificités. Les citoyens sont les premiers à subir directement les effets néfastes de leurs propres déplacements et pourraient être ouverts à des solutions innovantes en vue de réaliser une mobilité durable.

8. Le tableau ci-dessous récapitule les usagers des infrastructures urbaines, les différents modes de transport public et l'impact de l'utilisation des infrastructures.

² www.proudcities.gr/sustainable_urb_transport.htm.

<i>Transports publics</i>	<i>Usagers</i>	<i>Impact</i>
Autobus	Transport public	Émissions de CO ₂
Tramway	Voitures	Accidents mortels de la circulation
Trolleybus	Camions	Encombres
Métro	Cyclistes	
Réseau ferré de banlieue	Piétons	
Métro léger	Motocyclettes	
Systèmes de transports urbains automatisés/ systèmes de transport collectif personnalisé		

Source: CEE.

9. Les systèmes de transports urbains automatisés sont des systèmes de transport avancés dans lesquels des véhicules automatisés sans conducteur opèrent sur des rails en site propre. Deux de ces systèmes les plus connus sont le système de métro léger Docklands Light Rail à Londres et la ligne 14 du métro parisien. Parmi les caractéristiques intéressantes de ces systèmes figurent la fréquence élevée de leurs rotations et les faibles coûts d'exploitation dus aux effectifs réduits. De plus, le déploiement des véhicules est plus souple puisqu'il n'est plus nécessaire de respecter les conditions de travail des conducteurs et de leur accorder des indemnités. Ces systèmes sont particulièrement adaptés aux situations où le nombre d'usagers est relativement faible. Leurs coûts de construction sont compétitifs par rapport aux coûts de construction de nouvelles lignes, mais les frais généraux sont plus importants en raison de la nécessité de disposer du système centralisé de contrôle et de moyens informatiques. Toutefois, dans la limite de leurs capacités, ils sont beaucoup plus efficaces, par personne transportée, pour ce qui est de la réalisation des objectifs de durabilité que n'importe quel système utilisant des véhicules avec conducteurs.

10. Les systèmes de transport collectif personnalisé sont un type de système automatisé de transports urbains qui permet de surmonter les difficultés inhérentes aux systèmes de transports publics réguliers tout en conservant les avantages des déplacements individuels. Ils se composent de petits véhicules sans conducteur qui suivent un chemin prédéfini. Le système de transports légers urbains (ULTra) a été conçu par l'Université de Bristol (Royaume-Uni). Il s'agit d'une capsule à quatre places qui glisse sur des roues en caoutchouc sur son propre rail, guidée par des réponses électroniques à des implants magnétiques situés dans la glissière. Les véhicules fonctionnent à l'électricité et comportent des espaces pour les vélos, les fauteuils roulants et les bagages. La tarification est basée sur l'utilisation et non sur un voyage individuel. Ainsi, quatre personnes voyageant ensemble paient le même prix qu'une personne voyageant seule. Ceci rend ULTra très compétitif avec les trajets en voiture.

11. L'amélioration des transports publics englobe diverses stratégies qui donnent aux voyageurs discrétionnaires (ceux qui ont le choix de conduire) des raisons de choisir les transports en commun, notamment:

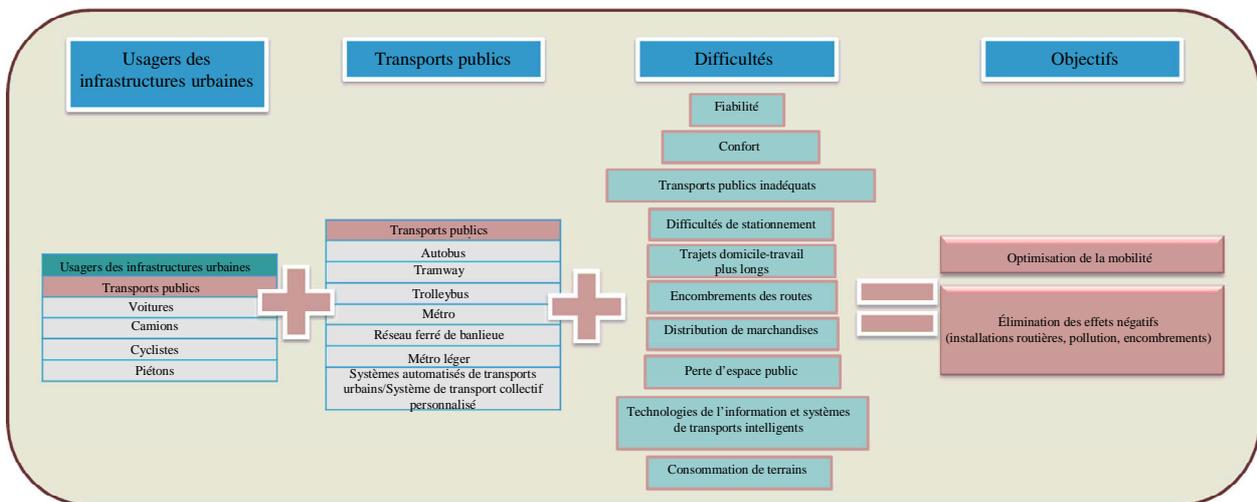
- a) Améliorer le service offert en termes de fréquence, de rapidité et de confort;
- b) Réduire les tarifs et proposer des offres tarifaires (telles que prix réduits pour les voyages en dehors des heures de pointe ou pour certains groupes);

- c) Introduire des structures tarifaires plus commodes et des systèmes de paiement utilisant des cartes électroniques «intelligentes»;
- d) Introduire des programmes de réduction des tarifs pour les trajets domicile-travail, des mesures d'incitation financière à l'intention des banlieusards et autres programmes de gestion de la demande en matière de transports qui encouragent le recours à des modes de transport en commun;
- e) Améliorer l'information destinée aux usagers et les programmes de commercialisation;
- f) Offrir des places de stationnement à proximité des stations de transports en commun et des programmes de promotion (Rodier et Shaheen, 2006);
- g) Créer un guide d'accès multimodal comprenant des cartes, des horaires, des numéros de contact et autres informations sur les destinations desservies;
- h) Appliquer une tarification des parkings et des péages routiers dissuasifs.

I. Difficultés touchant les transports urbains et la mobilité

12. Un planificateur de transports urbains est confronté à la difficulté suivante: il doit faire le meilleur usage des terrains publics et des ressources financières dans le but d'optimiser le réseau de transports urbains et pour cela réaliser la mobilité optimale, réduire au maximum les effets néfastes (engorgements, accidents de la route, pollution) et offrir le maximum de services de transports aux usagers.

13. Il s'agit d'un défi permanent étant donné que les villes deviennent de plus en plus grandes et que les usagers des infrastructures urbaines et des services de transports sont de plus en plus nombreux. Le graphique ci-dessous récapitule le problème.



Source: CEE-ONU, people.hofstra.edu.

14. Plus une ville est grande, plus grande est sa complexité et plus grand est le risque de dysfonctionnements si cette complexité n'est pas gérée de manière efficace. Les problèmes les plus importants en matière de transports sont souvent liés aux zones urbaines et se produisent lorsque les systèmes de transports, pour diverses raisons, ne peuvent satisfaire les nombreuses exigences de la mobilité urbaine. La productivité urbaine est fortement dépendante de l'efficacité de son système de transports pour transporter les travailleurs, les

consommateurs et les marchandises entre de multiples lieux d'origine et de destination. Les difficultés les plus notables en matière de transports urbains sont:

a) Fiabilité: un citoyen utiliserait les transports publics s'il savait pouvoir compter dessus. La confiance, notamment dans les services fournis, les horaires et les correspondances, est le facteur le plus important pour un usager;

b) Confort: les usagers demandent des services. Tous les moyens de transport public devraient fournir des services à leurs usagers: climatisation, propreté, automates vendeurs de billets, arrêts protégés qui fournissent des informations sur les trajets par des moyens électroniques, etc;

c) Capacité: de nombreux systèmes de transport public, ou des parties de ces systèmes, sont sous ou sur-utilisés. Aux heures de pointe, les passagers doivent s'entasser alors que dans d'autres cas un nombre de passagers trop faible rend beaucoup de services non rentables, en particulier dans les zones de banlieue;

d) Difficultés de stationnement: étant donné que les voitures sont le plus souvent en stationnement, l'augmentation du parc automobile s'est traduit par une demande accrue d'espace de stationnement, ce qui a créé des problèmes en particulier dans les centres-villes; l'empreinte spatiale des véhicules stationnés est importante. Encombrement et stationnement sont également liés car chercher une place de stationnement crée des retards supplémentaires et gêne la circulation locale;

e) Allongement des temps de déplacement domicile-travail: les personnes passent de plus en plus de temps à se déplacer entre leur résidence et leur lieu de travail. Cette tendance est notamment liée au fait que les logements situés en périphérie sont plus abordables que ceux situés en centre-ville (où se concentrent encore la plupart des emplois). Par conséquent, elles échangent du temps contre des logements à prix abordables;

f) Embouteillages: les embouteillages sont un des problèmes les plus fréquents dans les grandes agglomérations, généralement de plus d'un million d'habitants. Ils sont spécifiquement liés à l'augmentation du parc automobile, qui a provoqué une augmentation de la demande d'infrastructures de transports;

g) Distribution des marchandises: la mondialisation et la matérialisation de l'économie font que des quantités croissantes de marchandises sont déplacées à l'intérieur des villes. Étant donné que les véhicules de transport utilisent généralement les mêmes infrastructures que les véhicules particuliers, la mobilité des marchandises dans les zones urbaines est devenue de plus en plus problématique;

h) Perte d'espace public: la majorité des routes sont propriété de l'État et leur accès est gratuit. Une augmentation de la circulation a des conséquences négatives sur les activités publiques qui occupaient les rues – marchés, agoras, parades et processions, jeux et interactions communautaires – et qui ont progressivement disparu pour être remplacées par les voitures. Dans de nombreux cas, ces activités se sont déplacées vers des centres commerciaux ou ont disparu. La circulation a une influence sur la vie et les interactions des résidents et sur leur utilisation de la rue;

i) Technologies de l'information et systèmes intelligents de transports: ils améliorent les transports publics car les opérateurs disposent de renseignements précis sur la position et la progression des véhicules, ce qui leur permet d'améliorer le service offert. En outre, les voyageurs peuvent obtenir des informations actualisées sur des sites Web, aux arrêts et en d'autres points d'information;

j) Consommation foncière: l'empreinte des transports est importante, en particulier celle de la voiture. Entre 30 et 60 % de la superficie d'une zone métropolitaine peuvent être consacrés aux transports, conséquence d'une dépendance excessive à certaines

formes de transport urbain. Toutefois, cette consommation foncière souligne également l'importance stratégique des transports dans le bien-être économique et social des villes.

II. Initiatives en matière de transports urbains et de mobilité

15. Plusieurs organisations ont engagé des projets et mené des actions ou effectué des études concernant les transports urbains et la mobilité. Certaines de ces initiatives sont présentées ci-après.

A. Union européenne

16. La Commission européenne s'efforce d'améliorer la qualité de vie des citoyens et de renforcer l'économie en encourageant une mobilité urbaine durable et l'utilisation de véhicules propres et efficaces sur le plan énergétique. Le 30 septembre 2009, elle a adopté le Plan d'action pour la mobilité urbaine.

17. Ce plan d'action propose 20 mesures visant à encourager et à aider les autorités locales, régionales et nationales à atteindre leurs objectifs en matière de mobilité urbaine durable. Avec le Plan d'action, la Commission européenne présente pour la première fois un ensemble complet de mesures de soutien à la mobilité urbaine.

18. Les autorités locales, régionales et nationales sont libres de tirer parti de ce soutien et les outils qui seront proposés. Ce faisant, elles seront mieux équipées pour répondre au défi de la mobilité urbaine durable, ce qui facilitera leur élaboration de politiques. En outre, entreprises et citoyens européens en tireront profit au quotidien.

19. Les actions ont été lancées dans les trois années qui ont suivi l'adoption du Plan d'action. La Commission européenne procédera à un examen de la mise en œuvre du Plan d'action en 2012 et évaluera la nécessité de prendre d'autres mesures.

20. Les actions envisagées:

a) Favoriseront les mesures intégrées visant à traiter la complexité des systèmes de transports urbains, les questions de gouvernance et la cohérence nécessaire entre diverses politiques, par exemple entre la mobilité urbaine et la politique de cohésion, la politique de l'environnement ou la politique de la santé;

b) Seront axées sur les besoins des citoyens en favorisant les informations fiables et un haut niveau de protection des droits des passagers;

c) Contribueront à des transports urbains écologiques en introduisant des technologies propres pour les véhicules et des carburants de substitution et en favorisant la tarification intelligente pour encourager les usagers des transports à modifier leurs habitudes;

d) Aborderont la question du financement en étudiant les possibilités de financement existantes, des partenariats public-privé innovants et de nouvelles solutions de financement potentielles;

e) Favoriseront le partage de données d'expérience et de connaissances afin de permettre un meilleur accès à ces informations et d'aider les parties prenantes à tirer profit de ces expériences et des données et statistiques pertinentes;

f) Optimiseront la mobilité urbaine afin d'encourager une intégration, une interopérabilité et une interconnexion véritables entre divers réseaux de transports;

g) Amélioreront la sécurité routière afin de réaliser un niveau élevé de sécurité, en particulier pour les usagers de la route vulnérables tels que les jeunes et les personnes âgées.

B. Union internationale des transports publics

21. L'Union internationale des transports publics (UITP) est un réseau international regroupant organismes et opérateurs de transports publics, décideurs, instituts scientifiques et secteurs de l'offre et de services dans le domaine des transports publics. C'est une instance de coopération au niveau mondial, de développement commercial et de partage de savoir-faire entre ses 3 400 membres répartis dans 92 pays. L'UITP est le défenseur au niveau mondial des transports publics et de la mobilité durable et le promoteur d'innovations dans ce secteur.

22. «Mobility in cities», publication de 2006 qui utilise des données de 2001:

a) Est une base de données facile à utiliser contenant 120 indicateurs de mobilité dans 50 villes;

b) Analyse le rôle des transports publics et formule des recommandations en matière de mobilité durable;

c) Fournit des informations sur l'évolution des politiques en matière de transports urbains dans 30 villes.

23. Parmi d'autres publications plus récentes on peut citer «Market Study of Urban Passenger Transport in Russia and Ukraine» (mai 2009) et «Latest Figures on the Urban Bus Fleet in the European Union» (mai 2007).

C. Forum international des transports

24. Le Forum international des transports à l'OCDE est une organisation intergouvernementale qui compte 54 pays membres. Il fait office de laboratoire d'idées stratégique en matière de politique des transports et organise un sommet ministériel annuel. Son but est de contribuer à définir la politique des transports au niveau mondial et de garantir qu'elle contribue à la croissance économique, à la protection de l'environnement, à l'insertion sociale et à la préservation de la vie et du bien-être humains. Parmi les publications récentes du Forum sur les transports urbains et la mobilité, on note:

a) «Perspectives des transports 2012. Des transports sans rupture au service d'une croissance verte», où sont présentés d'une manière générale les perspectives de croissance de la mobilité et des transports, un examen de la propriété et de l'utilisation de véhicules privés et les difficultés et priorités pour le secteur des transports;

b) Les «Key Transport Statistics 2012» qui présente les principales données statistiques sur les transports, excepté les statistiques concernant les transports urbains.

25. Le sommet annuel 2012 du Forum, tenu du 2 au 4 mai 2012 à Leipzig (Allemagne), a été consacré aux transports sans discontinuité: questions de correspondances. Certains des thèmes abordés portaient sur les transports urbains, tels que:

a) Le transport sans discontinuité des marchandises en zones urbaines: nécessité d'une nouvelle approche;

b) Correspondances en milieu urbaine: améliorer des déplacements porte à porte;

- c) Repenser le dernier kilomètre: nouvelles approches en matière de logistique urbaine;
- d) Leipzig à bicyclette.

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

26. Le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), créé en 2002, vise à réunir les principaux acteurs des trois secteurs sur un pied d'égalité. L'atelier sur le développement durable des transports urbains: défis et perspectives (7 et 8 juin 2012, Moscou) a examiné les principaux problèmes et défis concernant la mobilité urbaine durable en Fédération de Russie, l'impact sur l'environnement et la santé des transports motorisés dans les villes, et comment planifier et gérer les transports pour rendre les villes attrayantes, viables et vivables.

27. L'atelier a formulé en conclusion une série de recommandations relatives au développement de transports urbains durables.

E. Banque mondiale

28. La Banque mondiale soutient les efforts des pays et villes clients pour élaborer des politiques et des projets destinés à résoudre les problèmes posés par les systèmes de transports urbains dans les grandes villes en expansion, en raison de l'accroissement constant de la population urbaine, l'augmentation du nombre de véhicules privés, des embouteillages et de la fragilité des systèmes de transports publics.

29. En 2011, elle a publié une étude intitulée «Urban Transport Projects: Patterns and Trends in Lending 1999-2009» où est présenté un aperçu, au niveau mondial, du programme de transports urbains pour la période 1999-2009.

30. La Banque mondiale fournit diverses données statistiques sur les transports urbains, tels que:

- a) Véhicules à moteur (pour 1 000 habitants);
- b) Voitures particulières (pour 1 000 habitants);
- c) Population de la plus grande ville (pourcentage de la population urbaine);
- d) Population urbaine;
- e) Véhicules (par km de route).

III. CEE, transports urbains et mobilité

31. Jusqu'à maintenant, la seule analyse des transports urbains et de la mobilité effectuée par la CEE résulte de sa participation au programme PPE. Le Groupe de travail des tendances et de l'économie des transports a approuvé la proposition du secrétariat visant à faire du rapport établi pour rendre compte de la situation des transports dans les pays membres de la CEE et des nouvelles tendances une publication annuelle consacrée aux tendances et à l'économie des transports dans la région de la CEE (ECE/TRANS/WP.5/50, par. 30 à 32). Par ailleurs, à sa dernière réunion, il a adopté son règlement intérieur et son mandat à savoir examiner les politiques générales et tendances en matière de transports, analyser les questions spécifiques d'économie des transports et encourager l'échange de données d'expériences entre États membres sur les faits nouveaux en matière de transports,

en particulier concernant les transports intérieurs (ECE/TRANS/WP.5/50, par. 42). Comme mentionné plus haut, de nombreuses initiatives concernant les transports urbains et la mobilité ont été lancées par diverses organisations, mais seul un petit nombre portent sur la collecte des données et l'analyse des statistiques: les données recueillies sont soit génériques et spécialisées en parallèle (nombre de véhicules par habitant ou de prêts accordés pour le développement urbain, Banque mondiale) soit consacrées au développement de villes spécifiques (UITP) et, pour l'essentiel, ne concernent pas la région de la CEE.

32. Le rapport sur les tendances et économie des transports 2013: transports urbains et mobilité³ comportera des données reçues des 56 États membres de la CEE et sera notamment consacré:

- a) À l'analyse des réseaux de transports urbains (kilomètres de couloirs bus, kilomètres de pistes cyclables, etc.);
- b) Aux capacités des transports urbains (nombre d'autobus, de tramways, etc.);
- c) À l'analyse des horaires en relation avec la gestion des capacités;
- d) À la billetterie;
- e) À la population et aux kilomètres de voies piétonnes.

33. Le principal objectif de cette publication est:

- a) De dresser un tableau des réseaux des capitales de la région de la CEE et de présenter les indicateurs de transports urbains et de mobilité;
- b) De mieux comprendre l'un des plus grands défis auxquels se heurte le développement des systèmes de transports urbains durables, à savoir créer des systèmes de transports urbains économiques, efficaces, abordables, faciles d'accès et respectueux de l'environnement;
- c) De souligner l'ampleur des effets néfastes, sur les plans social, économique et environnemental, des transports dans les zones urbaines où se concentre la majeure partie de la population de la région de la CEE;
- d) De fournir aux décideurs les meilleures pratiques et des exemples de réussites dans la région pour leur permettre de fonder leurs décisions sur des bases solides;
- e) De réunir les visions des décideurs à divers niveaux de gouvernement (national, régional et local) et celles des planificateurs des transports et des milieux universitaires et de fournir un espace de réflexion sur les futurs choix de politiques.

³ À paraître.