

VERSION ABRÉGÉE



PLANIFIER ET CONFIGURER UNE MOBILITÉ URBAINE PLUS DURABLE: PISTES POUR LES POLITIQUES PUBLIQUES

RAPPORT MONDIAL SUR LES ETABLISSEMENTS HUMAINS 2013



ONU  HABITAT
POUR UN MEILLEUR AVENIR URBAIN

PLANIFIER ET CONFIGURER UNE
MOBILITÉ URBAINE PLUS DURABLE:
PISTES POUR LES POLITIQUES PUBLIQUES

RAPPORT MONDIAL SUR LES
ETABLISSEMENTS HUMAINS 2013

Version abrégée

**Programme des Nations Unies pour
les établissements Humains**

ONU  HABITAT

earthscan
from Routledge

Première édition: 2013
par Routledge
2 Park Square, Milton Park, Abingdon, Oxon, OX14 4RN (Grande-Bretagne)

Publié aux Etats-Unis et au Canada
par Routledge
711 Third Avenue, New York, NY 10017 (Etats-Unis)

Routledge est une marque de Taylor & Francis Group (informa)

Copyright © 2013 Programme des Nations Unies pour les Etablissements Humains (ONU-Habitat)

Une version électronique de la présente publication et de la version intégrale, Planning and Design for Sustainable Urban Mobility: Global Report on Human Settlements 2013, va être disponible en ligne : www.unhabitat.org/grhs/2013

Tous droits réservés. Aucune partie du présent ouvrage ne peut être réimprimée ou reproduite ou utilisée sous aucune forme ni par aucun moyen électronique, mécanique ou autre, existant ou à venir ultérieurement, y compris par photocopie et enregistrement, ou tout autre système de stockage ou de récupération de l'information, sans autorisation écrite des éditeurs.

Avis concernant la marque: Les noms de produits et de personnes morales peuvent être des marques commerciales ou déposées, et ne sont utilisés qu'aux fins d'identification et d'explication sans intention d'enfreindre les droits qui s'y attachent.

Programme des Nations Unies pour les Etablissements Humains (ONU-Habitat)
PO Box 30030, GPO Nairobi 00100 (Kenya)
Tél: +254 20 762 3120
Fax: +254 20 762 3477/4266/4267
www.unhabitat.org

AVERTISSEMENT

Les désignations employées et la présentation de la matière de la présente publication n'impliquent aucune expression de quelque opinion que ce soit de la part du Secrétariat Général des Nations Unies concernant le statut juridique d'aucun pays, territoire, ville ou zone que ce soit, ni de ses autorités, ou concernant le tracé de ses frontières ou limites, ou concernant son système économique ou son degré de développement. L'analyse, les conclusions et recommandations du rapport ne reflètent pas nécessairement l'opinion du Programme des Nations Unies pour les Etablissements Humains, du Conseil d'Administration du Programme des Nations Unies pour les Etablissements Humains ou des Etats membres.



HS/051/13F
(Series): 978-92-1-131929-3
(Volume) 978-92-1-132584-3

Couverture: Austin Ogola
Composé en Gill Sans et Weidemann par
Florence Production Ltd, Stoodleigh, Devon (Grande-Bretagne)

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	iv
Remerciements	vii
Chapitre 1 : Le défi de la mobilité urbaine	1
Chapitre 2 : La situation du transport urbain de passagers	6
Chapitre 3 : Métro, systèmes légers sur rail et bus rapide	13
Chapitre 4 : Le transport des marchandises en ville	20
Chapitre 5 : Mobilité et forme urbaine	27
Chapitre 6 : L'accès équitable à la mobilité urbaine	37
Chapitre 7 : Mobilité urbaine et environnement	43
Chapitre 8 : L'économie et le financement de la mobilité urbaine	49
Chapitre 9 : Les institutions et la gouvernance de la mobilité urbaine	55
Chapitre 10 : Vers une mobilité urbaine plus durable	60
Bibliographie choisie	66

INTRODUCTION

Partout dans le monde les systèmes de transport urbain se trouvent confrontés à de multiples défis. Ceux-ci, dans la plupart des villes, retiennent l'attention avant tout en raison de leur dimension économique. L'encombrement des rues et des voies d'accès a inspiré la majorité des stratégies et politiques en matière de transport urbain. Dans presque tous les cas, la solution prescrite n'aura été que de construire de nouvelles infrastructures destinées aux automobiles, et le nombre de villes choisissant d'améliorer les systèmes de transport urbain de manière plus « durable » est resté limité.

Le secteur des transports comporte toutefois plusieurs autres enjeux qui ne trouvent pas nécessairement de solution dans la construction de nouvelles infrastructures. Il est, par exemple, à l'origine d'une large part des émissions de gaz à effet de serre qui causent le changement climatique. En outre, les accidents de la circulation sont l'une des principales causes de décès prématuré dans la plupart des villes et des pays. De la même façon, l'incidence sur la santé du bruit et de la pollution atmosphérique provoqués par les véhicules à moteur sont un sujet de préoccupation majeur. Dans certaines villes, la séparation physique des zones résidentielles et de celles où se trouvent l'emploi, les marchés, les écoles et les services de santé oblige de nombreux citoyens à dépenser dans les transports en commun toujours plus de temps et jusqu'à un tiers de leur revenu.

Pour ceux des citoyens qui ont accès à un véhicule privé, ou qui ont les moyens de recourir à tout moment aux transports en commun, les encombrements de la circulation et la congestion sont un sujet de préoccupation majeur; mais pour les autres, pour qui les moyens de transport restent largement hors de portée, il s'agit là d'un problème marginal. Ils n'ont d'autre solution, pour se déplacer à un coût abordable, que la marche à pied. Les ménages à bas revenus mais d'autres aussi, y compris souvent les femmes et les catégories vulnérables comme les personnes âgées, les handicapés et les minorités ethniques ou autres constituent l'essentiel de ceux pour qui les moyens de transport sont inabordables.

C'est pourquoi, lorsque le Secrétaire général des Nations Unies a, en janvier 2012, lancé son Programme d'action sur cinq ans, il a inclus les modes de transport « durables » au nombre des pierres angulaires du développement durable. Il a notamment souligné la nécessité d'agir d'urgence pour mettre au point des systèmes de transport urbain « plus “durables” et mieux à même de faire face à l'intensification des encombrements et de la pollution.» Il a noté que c'est à une large gamme de parties prenantes qu'il appartient d'agir, y compris « les fournisseurs de transport aérien, maritime, ferroviaire, routier et de transports en commun urbains, ainsi que les pouvoirs publics et les investisseurs.»

Planifier et configurer une mobilité urbaine plus durable: Rapport mondial sur les Etablissements humains 2013 entend mettre en lumière les défis auxquels sont confrontées les villes du monde entier en matière de transport, et répertorie les exemples de bonnes pratiques en la matière. Le rapport comporte aussi un certain nombre de recommandations à l'adresse des autorités nationales, régionales et locales et autres parties prenantes quant aux meilleurs moyens de concevoir un avenir plus « durable » pour les villes en améliorant la planification et la conception de ces systèmes.

Le rapport part du principe que la mise au point de systèmes de transport urbain “durables” passe par un saut conceptuel. Le « transport » et la « mobilité » ont pour objet l'accès à diverses activités et destinations, divers biens et services. Par conséquent, l'accès constitue l'objectif ultime de tout service de transport (hormis une partie mineure de la mobilité dite « de loisir »). La construction de nouvelles routes dans les villes et pays à bas revenu a un rôle primordial à jouer dans la mise en place de modes de transport véritablement adaptés aux besoins. L'urbanisme et la configuration de la forme urbaine n'en ont pas moins un rôle crucial à jouer dans ces villes, comme dans les plus riches, si l'on veut réduire les distances, améliorer l'accès et rendre les modes de transport plus « durables ». Si l'accès est possible sans que les citoyens aient à se déplacer (par exemple, grâce au télétravail), ou selon des modalités plus efficaces (achats en ligne, co-voiturage), ou en raccourcissant les distances, la gravité de certains des enjeux que pose aujourd'hui le transport en ville va s'en trouver atténuée. La planification et la configuration de la forme urbaines devraient

donc se concentrer sur les meilleurs moyens de rapprocher les citoyens des lieux dont ils ont besoin, au lieu de se contenter d'allonger les infrastructures de transport ou d'augmenter les mouvements de biens et de personnes.

C'est sur les problèmes de la forme et du bon fonctionnement de la ville que se concentre surtout le présent rapport. Non seulement l'urbanisme devrait se privilégier l'augmentation de la densité, mais les villes devraient aussi encourager les zones de mixité dans l'utilisation des sols. Cela implique que l'on s'écarte des règles de zonage strictes qui ont provoqué la séparation physique des activités et des fonctions et, partant, l'augmentation des besoins de déplacement. Il vaudrait mieux, à la place, construire les villes à partir de la notion de « rue », qui peut servir de point d'ancrage pour le développement de quartiers plus vivables. Les villes devraient, par conséquent, encourager la diversité dans l'utilisation des sols, qu'il s'agisse des fonctions (habitations, commerces, services, loisirs) ou de la structure sociale (les quartiers abritant diverses catégories socio-économiques).

Ce type d'aménagement est aussi en mesure de faire un meilleur usage des équipements de transport existants. La plupart des villes d'aujourd'hui se trouvent soumises au zonage, qui tend à faire un usage plutôt inefficace de leurs infrastructures, tout le monde se déplaçant dans la même direction et au même moment. Dans ce type de ville, entre les zones résidentielles et de travail, on assiste tous les matins à des embouteillages (souvent très sérieux) sur les routes alors que les transports en commun sont congestionnés; pendant ce temps, les voies, autobus et trains allant dans la direction opposée sont quasiment désertés; et l'après-midi, la situation s'inverse. Ce qui veut dire que dans ces villes, les infrastructures ne fonctionnent qu'à la moitié de leurs capacités, en dépit de la congestion. En revanche, dans les villes caractérisées par la mixité de l'utilisation des sols (comme Stockholm, en Suède), les flux de circulation vont dans tous les sens, d'où une meilleure utilisation des infrastructures, puisque les zones résidentielles et de travail sont plus également réparties à travers le territoire urbain. Le rapport soutient aussi, solides preuves empiriques à l'appui, que les systèmes urbains de transport de passagers peuvent être rendus plus « durables » par une modification des parts modales – en accroissant celle des transports en commun et des modes non-motorisés (marche, bicyclette) tout en réduisant celle de la voiture particulière. Là encore, il faut privilégier davantage l'urbanisme et la forme urbaine si l'on veut s'assurer que la ville est bâtie pour encourager des modes de transport qui ne portent pas atteinte à l'environnement. Tout en encourageant cette évolution vers les transports non-motorisés, le rapport reconnaît cependant que ceux-ci se prêtent le mieux aux déplacements locaux, et que les modes motorisés (notamment les transports en commun) ont un rôle plus important s'agissant des plus longues distances. Toutefois, dans de nombreux pays (sinon la plupart), les transports en commun sont fortement stigmatisés par le public. La voiture particulière est souvent considérée comme le choix le plus désirable. Il convient donc d'améliorer le caractère acceptable des systèmes de transport en commun. Il faut en faire davantage pour rendre ces services plus réguliers et plus efficaces et pour en améliorer la sécurité personnelle et publique.

Le rapport remarque aussi que la plupart des trajets combinent plusieurs modes de déplacement. L'intégration modale doit donc devenir une composante majeure de toute stratégie de mobilité urbaine. Par exemple, la mise en place d'un système de transport en commun à forte capacité doit être intégrée aux autres formes de ce type de service, ainsi qu'avec les autres modes. Ce type d'intégration avec divers services d'appoint ou de rabattement a un rôle essentiel à jouer si l'on veut s'assurer que les métros, systèmes légers sur rail et autobus rapides peuvent utiliser à plein le potentiel qui est le leur en tant que modes « à forte capacité » de transport en commun. Il est donc de la plus haute importance que les urbanistes prennent en compte la manière dont les usagers (et les marchandises) parcourent « le premier/dernier kilomètre » de chacun de leurs trajets. A titre d'exemple, cela ne sert pratiquement à rien si, habitant « à quelques minutes à pied » d'une station de métro ou de bus rapide, il faut traverser une artère à huit voies très passante et dépourvue d'aménagements pour les piétons, ou si l'on n'est pas en situation de marcher jusqu'à la station (soit que l'on est handicapé, soit que le quartier est peu sûr). Il est tout aussi peu vraisemblable que les citoyens vont recourir au métro ou au bus rapide si la station est trop éloignée pour la marche, si des services de transport d'appoint n'y donnent pas accès, ou si l'on ne peut pas garer sa voiture à proximité en toute sécurité.

Au vu de tout cela, on ne saurait trop souligner que les transports urbains appellent d'énormes investissements dans la plupart des villes, et notamment dans celles des pays en développement. Il appartient aux autorités municipales de s'assurer que ces investissements se font là où le besoin en est le plus pressant. Elles doivent aussi s'assurer que ces investissements sont proportionnés à leurs capacités financières, institutionnelles et techniques. Dans bien des villes des pays en développement, de larges parties de la population n'ont pas les moyens de payer les tarifs imposés

par les services de transport en commun, ou de faire l'achat d'une bicyclette. D'autres peuvent bien trouver que ce type de transport est d'un coût abordable, mais préfèrent ne pas l'utiliser en raison du manque de sécurité (harcèlement sexuel ou autres comportements répréhensibles), ou/et parce que les routes n'offrent aucune sécurité aux cyclistes ou aux piétons (faute des aménagements voulus). Or l'investissement dans les équipements destinés aux modes de transport non motorisés ou à des transports en commun abordables (et acceptables) représente une utilisation plus équitaine (et plus « durable ») de ressources financières limitées.

Toutefois, à travers le monde, bien des villes et agglomérations se trouvent aux prises avec d'énormes difficultés – institutions, réglementations, gouvernance – lorsqu'elles veulent faire face aux défis de la mobilité urbaine. Dans bien des cas, les institutions nationales, régionales ou locales peuvent tout simplement faire défaut, ou leurs compétences se chevauchent lorsqu'elles ne s'opposent pas. Le présent rapport remarque que face à ces problèmes, il est essentiel que toutes les parties prenantes en matière de transport urbain – y compris les pouvoirs publics à tous les échelons, les services de transport, le secteur privé et la société civile (usagers compris) – prennent part à la conception des systèmes de mobilité urbaine et à leur gouvernance. Si l'on veut garantir la bonne intégration des politiques d'aménagement et de transports urbains, il est essentiel que ces dernières soient pleinement intégrées aux politiques d'utilisation des sols. Et cela s'impose à toutes les échelles géographiques. A l'échelon « micro », il y a beaucoup à gagner à promouvoir le modèle de la « rue complète », manière de reconnaître que la rue remplit de nombreuses fonctions, au-delà de la circulation des voitures et des camions. A l'échelon « macro », il existe un énorme potentiel pour les subventions croisées entre les diverses composantes des systèmes de mobilité urbaine, y compris à travers des dispositifs de captation de la valeur qui garantissent que la hausse des prix du foncier et de l'immobilier (suite au déploiement de transports en commun à forte capacité) bénéficie à la ville tout entière, et plus largement à l'agglomération, plutôt qu'aux seuls opérateurs du secteur privé.

Planifier et configurer une mobilité urbaine plus durable: Rapport mondial sur les Etablissements humains 2013 est publié à un moment où les enjeux des transports urbains sont plus importants que jamais. Tel est particulièrement le cas dans les pays en développement où les populations (et le nombre des véhicules à moteur) s'accroissent à des rythmes très supérieurs aux capacités d'investissement en infrastructures urbaines. Je suis convaincu que ce rapport va donner aux collectivités locales et autres parties prenantes une bonne base qui va orienter leur action au moment où, dans le monde entier, elles s'affrontent aux défis du transport urbain. Le rapport offre des aperçus féconds sur la façon de bâtir les villes de l'avenir, celles où la finalité ultime du transport urbain – un accès amélioré aux destinations, activités, biens et services – prend le pas sur les appels toujours plus pressants en faveur d'une mobilité urbaine accrue.



预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=5_18758

