



Conseil économique et social

Distr. générale
16 décembre 2014
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Soixante-dix-septième session

Genève, 24-26 février 2015

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

Repenser les transports urbains et la mobilité durables pour relever les défis d'une nouvelle ère

Document de réflexion et projet d'ordre du jour pour le débat de politique générale

Repenser les transports urbains et la mobilité durables pour relever les défis d'une nouvelle ère

Note du secrétariat

Résumé

On trouvera dans le présent document un exposé des principales idées ayant fondé le choix du thème sur lequel portera le débat de politique générale de la soixante-dix-septième session du Comité des transports intérieurs, à savoir les transports urbains et la mobilité durables pour relever les défis d'une nouvelle ère, l'accent étant mis sur la viabilité économique, sociale et environnementale. Le Comité souhaitera peut-être noter que le Bureau, lors de sa réunion de juin 2014, a décidé que la séance du matin de la première journée de la soixante-dix-septième session du Comité serait consacrée à un débat sur ce sujet.



I. Contexte

1. L'importance des modes de transport et de déplacement contribuant au développement durable a été reconnue dans le document final de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable Rio+20 (tenue à Rio de Janeiro), dont toute une section porte sur les modes de transport. La question des transports urbains durables a ainsi été incluse dans le document final du Groupe de travail ouvert sur les objectifs de développement durable au titre de l'Objectif 11 proposé:

11.2 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 étant accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées.

2. La référence explicite aux transports urbains dans l'Objectif 11 souligne une fois encore que les transports sont une composante essentielle du développement durable et qu'ils sont indispensables pour éradiquer la pauvreté et stimuler la croissance économique (accès aux marchés et à l'emploi), améliorer l'éducation (accès aux écoles), protéger la santé maternelle et infantile (accès aux soins de santé), et favoriser la viabilité environnementale et la sécurité de la circulation.

3. Dans son rapport de synthèse sur le programme pour l'après-2015 communiqué le 4 décembre 2014, le Secrétaire général se félicite des 17 objectifs de développement durable proposés et invite les États Membres de l'Organisation des Nations Unies à négocier les paramètres finaux du programme de développement durable pour l'après-2015 en y introduisant des objectifs concrets, mesurables et réalisables.

4. Seul organe intergouvernemental spécialisé dans les transports intérieurs, le Comité des transports intérieurs (CTI) est bien placé pour contribuer au débat mondial et au rapprochement des points de vue concernant le rôle important que ce secteur est appelé à jouer dans le développement durable et le cadre de développement durable pour l'après-2015. Au cours de sa soixante-seizième session, le Comité a encouragé les gouvernements et les municipalités à appuyer la poursuite des travaux de recherche de la CEE sur les transports et la mobilité en zone urbaine. Le choix des transports urbains et de la mobilité durables comme thème du débat sur les orientations politiques (table ronde) de la soixante-dix-septième session du CTI s'inscrit dans le prolongement de cette orientation de politique générale.

II. Situation actuelle et principales tendances

5. Pourquoi les villes? Un examen des tendances actuelles dans le transport urbain de passagers et de marchandises fait ressortir la similarité des pressions auxquelles contribuent et sont soumis les mouvements de marchandises et de voyageurs au niveau des villes, comme les embouteillages, la pollution et la sécurité, pour n'en citer que quelques-unes. Les mouvements de marchandises et de voyageurs sont de plus en plus étroitement liés dans un jeu à somme nulle, puisqu'ils impliquent d'utiliser les mêmes infrastructures et le même espace urbain limités pour satisfaire la demande croissante de transport. Ce rapport de concurrence est au cœur du débat de politique générale, dont l'objectif est d'identifier des stratégies et des politiques qui visent à atténuer ce phénomène ou, sous certaines conditions, le transformer en une relation symbiotique où tout le monde est gagnant.

6. Quant à l'ampleur de la tâche, un coup d'œil à l'évolution de la situation suffit: selon l'étude de la CEE sur la mobilité urbaine et les transports en commun durables dans les capitales de la région de la CEE, 80 % des citoyens des pays de l'Union européenne vivent dans des zones urbaines, dont 40 % dans de vastes agglomérations comptant plus de 200 000 habitants. Des tendances analogues peuvent être observées dans d'autres pays membres de la CEE. Les villes des pays en développement croissent rapidement, dans une dynamique qui va de pair avec l'ascension de la classe moyenne au niveau mondial. Il en résulte une forte croissance de la demande relative au transport de marchandises et de personnes, d'où une augmentation du nombre de véhicules appartenant à des particuliers et un accroissement de leur utilisation: dans les pays en développement et les pays en transition, le nombre de véhicules devrait doubler ou même tripler au cours des vingt prochaines années. Par conséquent, un accident mortel de la circulation sur trois se produit en ville. Il n'est pas étonnant non plus de constater que les problèmes d'encombrement se concentrent principalement à l'intérieur ou autour des villes.

7. S'agissant de la logistique, le commerce électronique est le marché de détail dont la croissance est la plus forte en Europe et aux États-Unis d'Amérique, selon le Centre for Retail Research, avec des ventes au détail en ligne qui devraient compter en 2014 pour 13,5 % du total des ventes au détail au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, pour 11,6 % aux États-Unis et pour 9,7 % en Allemagne. Les ventes en ligne aux États-Unis seulement pourraient atteindre en 2014 306 milliards de dollars, soit 240 milliards d'euros. Ces changements vont de pair avec l'augmentation des livraisons à domicile ou au sein des réseaux de points relais récemment mis en place, qui modifient complètement les modèles économiques de distribution et posent de nouveaux défis logistiques pour l'environnement urbain, lesquels ne sont pas encore tout à fait compris. Il s'agit bien d'une nouvelle ère pour la mobilité et les transports urbains.

8. Ce large constat, qui comporte quelques variantes, concerne les économies développées et en développement. En l'absence de politiques de transport innovantes, l'utilisation de la voiture individuelle va continuer d'augmenter, entraînant davantage de problèmes d'encombrement, de pollution et de sécurité. Pour répondre à ces problèmes, de nombreux pays mettent en place des instruments économiques ayant pour but d'inciter à ne pas utiliser de véhicules privés, par exemple les péages urbains, ou de stimuler la demande de produits intégrant les nouvelles technologies, comme l'exonération de taxes ou l'octroi de subventions à l'achat de véhicules dont le taux d'émissions est faible ou nul.

9. Mais les innovations, qu'elles soient politiques ou technologiques, peuvent également remettre en question les limites des cadres juridiques et politiques existants. Si la logistique urbaine peut toujours être considérée comme un prolongement du transport intérieur, des innovations telles que les systèmes de livraison par drones n'entrent plus dans le cadre des politiques de transport classiques.

III. Cadre du débat de politique générale

10. Un des défis communs à toutes les grandes villes dans la région de la CEE et dans le monde est de concilier la demande de transport de marchandises et de voyageurs avec la réduction des embouteillages, des accidents et de la pollution. Les systèmes de transport urbain font partie intégrante des systèmes de transport tant nationaux qu'internationaux. Parallèlement à cela, l'objectif d'une politique de transports urbains durables est de permettre aux citoyens d'atteindre leur destination par des moyens de transport sûrs, abordables et écologiques, qui ménagent à la fois leur santé et leur bien-être et réduisent les temps de déplacement. Transformer un jeu à somme nulle en une relation mutuellement avantageuse est au cœur des efforts visant à offrir des transports urbains et une mobilité durables.

11. Le débat de politique générale devrait porter sur les questions suivantes:

a) **L'interconnexion des moyens de transport de marchandises et de voyageurs aux niveaux international, national, régional, suburbain et urbain**, qui est cruciale pour réussir un transfert modal au profit de moyens de transport durables. Cependant, les infrastructures sont loin d'être adaptées. Il conviendrait en outre de prévoir des systèmes de tarification communs, des subventions harmonisées à l'échelle nationale, des régimes d'obligation de service public et des systèmes intégrés de gestion de la circulation, entre autres;

b) **Des solutions de mobilité innovantes pour les villes** sont nécessaires car ces dernières sont les moteurs de la croissance économique nationale et déterminent la compétitivité d'un pays. Le niveau de développement de leur système de transport est-il cependant adapté? En outre, en tant que centres économiques, **les villes consomment un volume croissant de marchandises dangereuses**, dont le transport exige des précautions particulières. Les règles relatives au transport des marchandises dangereuses en milieu urbain sont-elles appliquées avec la même fermeté que pour le transport interurbain? Par ailleurs, les villes sont souvent les **précurseurs** du changement et du développement. Les villes de la région de la CEE jouent-elles un rôle moteur dans la recherche de solutions de mobilité innovantes susceptibles d'être transposées aux niveaux national et international?

c) Les **effets externes négatifs des transports**, qui se concentrent dans les villes. Améliorer la **sécurité routière** et réduire la **pollution atmosphérique et sonore ainsi que les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports** peut donc avoir un effet positif sur la performance nationale. Compte tenu du programme prévu pour l'après-2015 et de l'accord attendu sur un cadre de développement durable, les gouvernements devront s'engager sur la voie du développement durable. Ils devront également rendre compte de leurs résultats. La tendance à favoriser les actions au retentissement le plus fort conduira très probablement à apprécier davantage le rôle joué par les villes dans la réalisation des objectifs nationaux. Les structures actuelles de gestion des transports favorisent-elles toutefois cette coopération entre les acteurs nationaux ou fédéraux et les acteurs urbains?

d) **La géographie, qui détermine les choix en matière de transport**. Un trajet d'un bout à l'autre de la région de la CEE passe par l'hémisphère Nord et presque tous les fuseaux horaires. Les villes de la CEE sont donc confrontées à divers problèmes et offrent plusieurs solutions. Au cours des siècles, les **villes portuaires, les villes fluviales, les villes dans les déserts, en haute montagne, frontalières et autres** ont appris à vivre ensemble avec leurs particularités géographiques et géopolitiques et en tirant parti de celles-ci. Les villes de la CEE sont ainsi devenues des **exemples uniques de solutions de mobilité différentes**.

12. Au cours du débat de politique générale du CTI, plusieurs exemples de villes concernées par un ou plusieurs des aspects ci-dessus seront abordés. Le débat sera, par conséquent, en lien avec les activités et préoccupations principales du CTI, ainsi qu'avec le débat en cours sur le cadre de développement durable pour l'après-2015.

IV. Organisation prévue par le débat de politique générale

13. Les exposés dureront de sept à dix minutes, à l'exception de celui de l'orateur principal qui durera quinze minutes. Le débat qui suivra sera dirigé par un animateur, qui répartira le temps entre les échanges, les questions et les observations des participants. À la fin de chaque partie de la séance, les participants présents dans la salle pourront poser des questions et faire des observations afin que le débat de politique générale devienne une véritable plate-forme de débat politique.

V. Résultats attendus

14. Au terme du débat de politique générale, l'animateur tirera des conclusions qui résumeront les échanges, et dont les messages clés figureront dans le rapport du CTI. Les décideurs se rendront compte du lien direct entre les questions de mobilité et leurs solutions aux niveaux national et municipal, qui permet de soutenir la décentralisation budgétaire et managériale des transports, tandis que les réflexions sur les politiques de transport sont maintenues au niveau national et que la coopération internationale dans le domaine des solutions juridiques et pratiques et l'harmonisation de celles-ci reçoivent l'attention et le soutien nécessaires. Enfin, le débat de politique générale sera étayé par le document de la CEE sur la mobilité urbaine et les transports en commun durables dans les capitales de la région de la CEE.

VI. Projet de programme

Repenser les transports urbains et la mobilité durables pour relever les défis d'une nouvelle ère

24 février 2015, 10 heures-13 heures
Salle VII, Palais des Nations, Genève

<i>Horaire</i>	<i>Activité</i>
10 h 00-10 h 30	
10 h 00-10 h 15	Ouverture de la séance et allocution de bienvenue
10 h 15-10 h 30	Discours principal
10 h 30-11 h 30	
10 h 30-11 h 10	
	Orateur 1: Associations tarifaires et de transport: le cas de Budapest (Centre pour les transports de Budapest)
	Orateur 2: L'amélioration des liaisons ferroviaires et routières entre l'arrière-pays et les ports au profit de la revitalisation des villes: le cas de Rijeka (à confirmer)
	Orateur 3: Relier deux continents par une mégapole tout en faisant face aux problèmes croissants de sécurité et de pollution: le cas d'Istanbul (à confirmer)
	Orateur 4: Exemple de priorité donnée au vélo et aux moyens de transport modernes que sont les véhicules électriques: le cas de Rotterdam (à confirmer)
11 h 10-11 h 30	Questions/réponses
11 h 30-11 h 50	Pause
11 h 50-12 h 50	
11 h 50-12 h 30	
	Orateur 1: Le Ministère fédéral des transports face au développement rapide des villes russes et aux difficultés qu'il pose, et la situation des transports urbains à Moscou (à confirmer)
	Orateur 2: Des moyens de transport en commun dépassés face à une croissance rapide du parc de véhicules privés: le cas d'Almaty (à confirmer)
	Orateur 3: Une demande pressante de moyens de transport en commun modernes, fiables et abordables dans un contexte de crise économique: le cas d'Athènes (à confirmer)
	Orateur 4: Les transports publics genevois (TPG) face aux besoins de déplacement des Genevois et des frontaliers (à confirmer)
12 h 30-13 h 00	Questions/réponses
12 h 50-13 h 00	Conclusions