

VILLE ET TRANSPORT URBAIN INTÉGRÉ

Vendredi 24 octobre 2003 (13h30 - 17h)

PROGRAMME DE LA SÉANCE ET RAPPORT INTRODUCTIF

PROGRAMME DE LA SÉANCE

PARTIE 1: Introduction

Prof. George HAZEL (Président du comité C10/ROYAUME-UNI)

1. Présentation

a) Partage de la voirie Principale

Mme. Hillie TALENS (Membre du C10, Animateur du sous-groupe 1/PAYS-BAS)

b) Pôles d'intermodalité et développement urbain

Dr. Csaba KOREN (Membre du C10, Animateur du sous-groupe 3/HONGRIE)

2. Questions et Discussion

PARTIE 2: Introduction

Prof. George HAZEL (Président du comité C10/ROYAUME-UNI)

1. Présentation

a) Aménagement du territoire et politiques de transport en zones urbaines

M. Peter JORRITSMA (Membre du C10, Animateur du sous-groupe 2/PAYS-BAS)

b) Mesure et suivi de la qualité

Mme. Ysela LLORT (Membre du C10, Animateur du sous-groupe 4/ETATS-UNIS)

2. Questions et Discussion

Remarques finales

Prof. George HAZEL (Président du comité C10/ROYAUME-UNI)

SOMMAIRE

SOMMAIRE	3
INTRODUCTION	4
PARTAGE DE LA VOIRIE PRINCIPALE.....	6
SOUS-GROUPE 1.....	6
<i>Membres du sous-groupe</i>	6
<i>Introduction</i>	6
<i>1re partie – une comparaison des différentes recommandations mondiales</i>	7
<i>2e partie – une compilation des meilleurs exemples pratiques mondiaux</i>	8
<i>3e partie – une compilation bibliographique</i>	9
AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET POLITIQUES DE TRANSPORT EN ZONES URBAINES.....	9
SOUS-GROUPE 2.....	9
<i>Membres du sous-groupe</i>	9
<i>Résumé</i>	9
POLES D’INTERMODALITE ET DEVELOPPEMENT URBAIN	11
SOUS-GROUPE 3.....	11
<i>Membres du sous-groupe</i>	11
<i>Buts</i>	11
<i>Thèmes étudiés</i>	12
<i>Méthodes</i>	12
<i>Conclusions</i>	13
<i>Objectifs politiques et forces motrices</i>	13
<i>Dilemmes typiques entre la fonction du transport et celle du centre d’activités</i>	13
<i>Remèdes effectifs contre les dilemmes</i>	14
EVALUATION DES MESURES DE PERFORMANCE DU TRANSPORT EN VILLES.....	15
SOUS-GROUPE 4.....	15
<i>Membres du sous-groupe</i>	15
<i>Contexte</i>	15
<i>Résultats de l’étude</i>	16
<i>Constatations</i>	16
<i>Cadre des politiques menées</i>	17
<i>Données et aide technique pour prendre des décisions</i>	18
<i>Conclusions et recommandations du sous-groupe 4</i>	18
REMARQUES FINALES	19

INTRODUCTION

Le problème le plus critique à aborder dans le domaine du transport, de la viabilité et du développement durable, c'est la croissance de la population et le trafic de passage dans les zones urbaines du monde entier. La population mondiale va augmenter de 50 %, c'est-à-dire qu'elle passera de 6,1 billions mi-2001 à 9,3 billions en 2050. Les 49 pays les moins développés verront presque tripler la population qui passera de 668 millions à 1,86 milliard. La majeure partie de cette croissance se situera en zones urbaines. En 2002, 76 %, 40 % et 26 % de la population vivaient respectivement en zones urbaines des pays les plus développés, des pays moins développés et des pays les moins développés. Les Nations Unies prévoient pour 2030 une augmentation des pourcentages jusqu'à 82,6 %, 54,4 % et 43,7 %. Il est prévu qu'en 2025 la population totale en zone urbaine se verra doubler et qu'elle comportera plus de 5 000 millions d'habitants ; on prévoit que 90 % de cet accroissement touchera les pays en développement.

Cette croissance et celle des économies mondiales font par conséquent augmenter le nombre de propriétaires de véhicules particuliers ; cela est une tendance à l'échelon mondial. Le nombre de véhicules motorisés dans le monde pourrait atteindre le chiffre record de 580 millions en 1990 et 816 millions en 2010, véhicules motorisés à 2 ou 3 roues non compris. Cette tendance se rencontre dans les pays développés, les pays en développement et ceux en transition. L'augmentation résulte en une pression de plus en plus forte sur l'infrastructure des zones urbaines, causant congestion du trafic, pollution et réduction de la qualité de la vie.

Durant les 4 dernières années, le comité C10 de l'AIPCR, a abordé 4 points clés en ce qui concerne le futur transport en zones urbaines. Ceux-ci sont :

1. le partage de la voirie principale,
2. l'aménagement du territoire et les politiques du transport en zones urbaines,
3. les pôles d'intermodalités et développement urbain,
4. l'évaluation des mesures de performance du transport en ville.

Le premier point clé aborde la manière selon laquelle les revendications concurrentielles concernant l'usage de l'espace public d'une rue principale en zones urbaines doivent être résolues. La rue principale forme un élément important pour la durée de vie d'une zone urbaine principale. Tout d'abord, nous définissons la voirie principale dans le contexte de notre recherche ; une définition applicable aux situations dans les pays développés, les pays en développement et ceux en transition. La recherche s'est faite en trois parties :

- 1re partie – une comparaison des différentes recommandations mondiales,
- 2e partie – une compilation des meilleurs exemples pratiques mondiaux,
- 3e partie – une compilation bibliographique.

Des conclusions furent tirées des exemples recueillis.

La deuxième partie de la recherche se concentra sur la relation entre l'aménagement du territoire et les politiques du transport en zones urbaines. Cette étude est la continuation d'un thème analogue à celui examiné par le C10 durant les 4 années précédentes. Afin de résoudre les problèmes croissants que connaissent l'urbanisation mondiale et la congestion, la relation entre l'aménagement du territoire et le transport doit être abordée. Le but de la recherche consiste à avoir un meilleur aperçu sur la relation entre les politiques de l'aménagement du territoire et celles du transport urbain, d'une part, et de tirer des leçons sur la manière d'intégrer les meilleures pratiques déduites d'exemples, d'autre part. L'analyse porta sur 18 villes de 15 pays afin d'examiner les différentes politiques et afin de mesurer d'une manière qualitative la performance de ces politiques.

Une comparaison fut faite entre les pays développés, les pays en développement et entre ceux en transition afin d'identifier les problèmes communs et différents. Cette comparaison fut faite sur base de buts et d'objectifs communs, sur base de la politique de l'aménagement du territoire et sur celle du transport, sur base de l'intégration de ces politiques et des problèmes institutionnels. Dans la seconde partie de la recherche, une analyse détaillée de trois villes a été menée ; Durban (Afrique du Sud), Montréal (Canada) et Bratislava (République slovaque). De plus, un chapitre est ajouté au sujet de la loi sur "le développement d'interdépendance et le renouveau des conceptions urbaines en France". C'est un bon exemple de nouvelles lois dans le domaine du transport et dans celui de l'aménagement du territoire. Les conclusions ont alors été présentées dans l'étude.

La troisième partie de la recherche concerne les pôles d'intermodalités et le développement urbain. Elle est en relation avec les deux premiers thèmes et elle est la clé pour un usage efficace des réseaux pour passagers et marchandises en zones urbaines. Les objectifs principaux de l'étude sont :

- l'identification des meilleures pratiques pour transits intégrés de passagers avec développement urbain et les échanges de marchandises dans les centres logistiques de ville ;
- l'analyse de l'impact de l'aménagement du territoire et du financement des transits pour passagers et des terminaux de ville.

Considérant les objectifs, ces thèmes étudiés comprennent aussi bien les transits intégrés de passagers avec développement urbain en termes d'institution, de financement et de problèmes d'organisation que les échanges de marchandises avec stratégie de logistiques de villes qui réduisent l'impact du trafic autour des centres d'affaires et / ou dans le centre-ville. Les meilleures pratiques proviennent encore une fois du monde entier.

Les conclusions de la recherche sont concentrées sur trois points clés :

1. les objectifs politiques et les forces motrices ;
2. les dilemmes typiques entre la fonction du transport et celle de l'activité du centre-ville ;
3. les remèdes efficaces contre ces dilemmes.

La quatrième partie de la recherche concerne l'évaluation des mesures de performances du transport en zones urbaines ainsi que la manière selon laquelle ces mesures contribuent à atteindre les objectifs de ville fixés. Cette partie de l'étude se rapporte à un sujet sur lequel peu de recherches ont été effectuées jusqu'à présent et l'interprétation des résultats doit être faite avec prudence. Pour obtenir un système de transport opérationnel à succès, il est vital d'être en mesure de contrôler avec efficacité la performance et le succès de nos initiatives prises en relation avec les objectifs courants de ville. La recherche passa d'abord en revue chaque littérature disponible et chaque expérience acquise par les professionnels avant d'envoyer des questionnaires détaillés vers 18 villes en d'Europe, d'Asie, d'Australie/ d'Océanie et de l'Amérique du Nord. Les résultats de l'étude ont alors été présentés. Ils ont été situés dans le contexte des villes et dans celui des cadres politiques et des données et apports techniques pour la prise de décisions. L'information obtenue est valable et détaillée et les conclusions et recommandations proviennent de ces résultats.

Ce qui suit fournit un résumé plus détaillé du travail effectué autour de ces quatre thèmes ; les résumés comprennent également des remarques en conclusion.

Partage de la voirie principale

Sous-groupe 1

Membres du sous-groupe

Hillie TALENS, Pays-Bas, Animateur du sous-groupe
Jürgen GERLACH, Allemagne
Anne Sigrid HAMRAN, Norvège
Thomas KIELIGER, Suisse
Dominique THON, France
Naofumi TAKEUCHI, Japon
Isao TAKEMASA, Japon
Hiroshi WATANABE, Japon
Toshiaki FUKUMOTO, Japon
Hunki LEE, Japon
Bystrík BEZÁK, République slovaque (a également rejoint un autre sous-groupe)
H.K. SRIVASTAVA, Inde

Introduction

Basé sur le Thème stratégique 2 : Transport routier, qualité de vie et développement durable et les sujets 2, 3, 5 et 6, le sous-groupe 1 a étudié la conception des voiries principales.

Une voirie principale est difficile à définir en une phrase. Notre étude définit une voirie principale de la meilleure façon suivante :

- Une voirie principale est la plupart du temps une rue (ancienne) en zone urbaine et qui mène au centre-ville. Il y a beaucoup d'activités le long d'une telle rue ; les gens y résident ou y travaillent. Il y a des magasins qui ont un besoin d'approvisionnement de marchandises à vendre et il y a une clientèle pour acheter et des restaurants et des aires de repos.
- Parfois vous pouvez y trouver des écoles ou des bâtiments religieux.

- Il y a également un trafic de passage vers les centres-villes.
- Il est difficile de combiner toutes ces fonctions dans un espace généralement restreint. Tout le monde doit partager la voirie principale. C'est pourquoi les bureaux d'études, les économistes et les planificateurs connaissent des difficultés avec une voirie principale.

Nous voulons leur faciliter la tâche en offrant une panoplie de solutions possibles dans tous les pays, aussi bien théoriques que pratiques.

Premièrement, une voirie principale fait partie de la zone urbaine et a :

- de chaque côté des bâtiments à multiples fonctions qui sont directement reliés à la rue, tels que magasins, bureaux, maisons d'habitation, restaurants et cafés;
- aussi bien du trafic de passage que du trafic local ;
- au moins une sorte de transport en commun au niveau de la rue ;
- des piétons en grand nombre et des cyclistes et d'autres moyens de locomotion lents tels que ceux à traction animale ;
- plus de 10 m et moins de 50 m entre les façades ;
- pas plus d'environ 50 000 uvp/jour (unité de véhicule particulier par 24h).

On peut trouver une voirie principale dans tous les pays, dans les métropoles et les petites villes, dans les pays en développement, dans les pays développés ou ceux en transition.

Afin de ne pas confondre entre un boulevard urbain et une voirie principale, nous faisons la distinction suivante :

Différence entre un boulevard urbain et une voirie principale

Boulevard urbain	Voirie principale
env. 100 m de large	moins de 50 m de large
env. 160 000 uvp/j	moins de 50.000 uvp/j
'artificiel'	passé historique
principalement une rocade	toujours radiale

1re partie – une comparaison des différentes recommandations mondiales

Pour la comparaison, nous utilisons des normes, des directives et des manuels de tous les pays. Les documents des pays ci-dessous ont été retenus :

Norvège	Hongrie
Pays-Bas	Australie
Afrique du Sud	Japon
Belgique	Etats-Unis
Suisse	Allemagne
République tchèque	Danemark
France	Slovaquie
Royaume-Uni (Ecosse)	Canada
Finlande	

Il est intéressant de constater que cette étude de cas démontre qu'il existe différentes façons de formuler des directives et de faire face à une voirie principale. Cela dépend de plusieurs aspects comme la culture des différents pays, le système légal et les pratiques de planification et de conception routière.


Afin de pouvoir donner une illustration fiable de la manière dont une voirie urbaine principale est traitée dans les différents pays, l'analyse devrait être en corrélation avec la pratique suivant laquelle une rue principale est considérée dans ces divers pays. Dans cette étude, les documents sont analysés uniquement en fonction de ce qui est réellement écrit, et ils ne peuvent pas être considérés comme l'expression de l'utilisation réelle de la rue principale urbaine.

Sur base de cette analyse et sans le cadre culturel des différents pays, il est difficile de déduire des documents, les bonnes pratiques, les conceptions philosophiques et les méthodes de travail. Une vue d'ensemble combinée avec d'autres études peut former la base pour une discussion sur ce sujet. Les résultats de l'étude peuvent former une base pour une discussion sur les différences culturelles avec accentuation sur les différents modes de transport (voitures privées, bicyclettes, transport en commun) et sur la conception de voiries principales.

2e partie – une compilation des meilleurs exemples pratiques mondiaux

Les exemples suivants ont été retenus pour cette deuxième partie :

Volume du trafic → largeur ↓	0-10 000 uvp/jour	10 000-30 000 uvp/jour	30 000-50 000 uvp/jour
10 – 20 m	Hikone, Japon Oslo I, Norvège Oslo II, Norvège	Arnhem, Pays-Bas Montélimar, France	
20 – 30 m	Rhenen, Pays-Bas	Hennef, Allemagne Berne, Suisse	
30 – 40 m		Bratislava, Slovaquie Schwerin, Allemagne	Wuppertal, Allemagne Durban, Afrique du Sud
40 – 50 m		Bogota, Colombie Havane, Cuba	Okayama, Japon

 = pas dans cette étude

Les exemples varient beaucoup. Nous avons un cas où il y a beaucoup d'erreurs techniques, mais chaque changement aggraverait la situation et le public est satisfait de l'état actuel. Et nous avons un cas où tous les bâtiments environnants ont été reconstruits afin d'obtenir une rue avec un profil plus large.

En ce qui concerne les exemples, quelques conclusions importantes peuvent être tirées :

1. dans une voirie principale, on sait combiner soigneusement quelques fonctions sélectionnées ;
2. ces fonctions devraient être en équilibre, aucune fonction ne devrait dominer les autres ;
3. il existe une tendance mondiale pour créer plus de place aux cyclistes et aux piétons ;
4. une autre tendance consiste à réserver le même espace pour plusieurs fonctions à différents moments (time sharing) ;

5. lorsqu'on autorise un trafic motorisé dans une rue principale (trafic de passage ou trafic local), il faut permettre le stationnement ;
6. la participation du public est favorable pour l'acceptation de solutions ;
7. afin d'éviter une uniformité ennuyeuse, il est important de conserver ou de créer des éléments uniques qui caractérisent la communauté locale ou qui font référence à des événements historiques.

3e partie – une compilation bibliographique

Il est difficile de dresser une liste complète de tous les documents et publications se rapportant à ce sujet. Nous avons réussi à établir une liste comprenant 60 titres. Les livres sont publiés dans le monde entier. Cette liste peut être d'une grande utilité pour ceux qui désirent en savoir plus sur le trafic urbain en général et sur les voiries principales en particulier.

Nous avons essayé d'établir une liste d'adresses intéressantes sur Internet. Nous avons dû y renoncer pour deux raisons :

1. manque de temps des membres du sous-groupe ; il est difficile de trouver des nouveaux sites sur Internet autres que ceux de l'AIPCR et d'autres organisations internationales, et de certains gouvernements nationaux.
2. manque de continuité de certains sites sur Internet, certains sites sont de courte durée, d'autres sont placés sur Internet et jamais actualisés.

Aménagement du territoire et politiques de transport en zones urbaines

Sous-groupe 2

Membres du sous-groupe

M. Peter JORRITSMA – Pays-Bas – Animateur du sous-groupe
M. André DELMARCELLE - Belgique
M. Juan Luis TORRES - Cuba
Mme Anne BERNARD-GELY - France
M. Giovanni CORONA – Italie
M. Anis BALAFREJ - Maroc
M. Mitsuyuki ASANO - Japon
Mr Emil SCHNACKENBERG – Afrique du Sud
Mr Christer LUNDIN– Suède
Mr Jean BERTRAND – Canada
Mr Francois MAJOR - Canada

Résumé

Les professionnels (scientifiques, urbanistes, planificateurs de transport, etc.) sont d'accord pour déclarer qu'il y a un lien rapproché entre l'aménagement du territoire, le transport, les activités économiques et l'environnement. Par conséquent, des approches intégrées sont développées afin d'assurer que le développement urbain, régional et économique se fera en concordance avec un environnement basé sur les besoins sociaux. Malgré le grand nombre d'approches, de théories, de conceptions et de bonnes intentions, le monde demeure confronté avec une dispersion continue d'urbanisation et d'activités, avec des zones congestionnées, avec l'intensification des déplacements par véhicules motorisés, avec l'augmentation de la distance des navettes, avec un manque de systèmes de transport alternatifs, et avec des coûts sociaux plus élevés.

On retrouve ce problème général dans chaque type de pays industrialisés, de pays en transition ou en développement. Cependant, on constate une variation des relations structurelles et des problèmes auxquels les planificateurs doivent faire face dans les différents pays et régions. Il n'est pas nécessaire de créer un conflit entre l'économie et l'amélioration de l'environnement : au contraire, il faut éviter un tel conflit. Il n'existe pas une solution type qui résout les problèmes concernant un développement approprié. Dès lors, il est important de connaître la cause de ces problèmes ainsi que les effets des mesures prises dans différentes situations.

Le but de cette étude consiste en une meilleure compréhension des relations entre les politiques de l'aménagement du territoire et entre les politiques de transport urbain. La recherche se concentre sur le développement d'un aménagement du territoire intégré et sur les usages concernant le transport et elle se limita à quelques études de cas. Ces études doivent être considérées comme exemples utiles.

Le travail a pour objectif d'enquêter sur les "démarches stratégiques" planifiées ou réalisées par les autorités locales. Cela signifie que l'on se concentre sur les trains de mesures prises à l'encontre des politiques sur l'aménagement du territoire et du transport, et non pas sur des projets individuels de transport. Néanmoins, l'accentuation des politiques de développement peut se faire par le biais d'une politique de transport particulière (métro ou tramway) ou d'une politique de l'aménagement du territoire (revitalisation du centre-ville, suburbanisation) ; mais une telle politique est toujours analysée dans le contexte d'un aménagement du territoire et de systèmes de transport intégrés.

En premier lieu, une analyse a été réalisée sur base d'une étude approfondie de 18 villes de 15 pays. L'étude contient des données sur les différentes politiques et sur les mesures qualificatives de celles-ci, c'est-à-dire la performance.

Une comparaison entre les pays en développement, les pays en transition et les pays développés a été effectuée afin de reconnaître les problèmes différents et communs. Cette comparaison est basée sur les buts et les objectifs communs, sur les politiques de l'aménagement du territoire, les politiques de transport, l'intégration des politiques de l'aménagement du territoire et celle du transport avec les objectifs institutionnels. Cela est fait pour déterminer la manière selon laquelle les politiques de l'aménagement du territoire et du transport sont diversifiées parmi les différents pays et pour en déduire des tendances au niveau macro.

Il ressort des résultats de l'étude que chaque politique au sujet de l'aménagement du territoire et à celui du transport est clairement diversifiée parmi les différentes catégories de pays, sans oublier les différences historiques, socio-économiques et l'envergure de la ville. De plus, il est très difficile de simplifier les tendances de telles politiques variées, même au niveau macro. Par exemple, il est évident qu'un objectif commun tel que "l'amélioration de l'environnement urbain" est traité d'une manière totalement différente par les catégories de pays distinctives. Dans les pays en voie de développement, il s'agit de l'augmentation de la sécurité routière et du confort, tandis que dans les pays en transition l'objectif est supposé être la promotion du développement économique. Les pays développés se concentrent sur la durabilité.

La deuxième partie du rapport décrit trois études de cas, de façon plus détaillée, comme Durban (Afrique du Sud), Montréal (Canada) et Bratislava (République slovaque).

Durban est l'exemple d'une ville d'un pays en développement. L'étude décrit les problèmes rencontrés par le secteur du transport et relatés au modèle de l'aménagement du territoire et aux caractéristiques socio-économiques. Pour surmonter ces problèmes, une stratégie de transport durable a été développée sur base de l'introduction du soi-disant «réseau de transport en commun à haute priorité».

L'étude de Montréal, qui est l'exemple d'une ville appartenant à un pays développé, présente une vision sur le transport, le développement économique, l'aménagement du territoire et la qualité de la vie. L'étude tient également compte de groupes de population vulnérables de la société et elle recommande des actions pour des projets futurs.

Bratislava, une petite ville en République slovaque, est l'exemple d'un cas situé dans un pays en transition. Les développements du secteur du transport et des caractéristiques socio-économiques de la ville sont décrits en fonction du passé et du futur des politiques de l'aménagement du territoire et du transport.

De plus, un chapitre est ajouté au sujet de la loi sur «le développement d'interdépendance et le renouveau des conceptions urbaines» en France. C'est un exemple de nouvelle loi dans le domaine du transport et celui de l'aménagement du territoire. Cette loi mène à une grande consistance entre la planification d'une ville, le logement, le déplacement, les loisirs et les politiques de services. Elle conduit à des règlements et à des outils pragmatiques pour les autorités locales pour coordonner, contrôler et estimer les différents aspects de leur politique urbaine, en particulier ceux en relation avec la planification urbaine et le transport. Cela pourrait permettre graduellement une amélioration du contrôle de l'expansion de la ville et développer une organisation en agglomération, et de cette façon faire face aux défis sociaux, culturels et économiques avec lesquels les villes sont confrontées. Sur base de ces résultats, une tentative sera entreprise pour faire un lien entre les résultats et les tendances communes.

Le rapport du sous-groupe 2 finira par des conclusions et des recommandations.

Pôles d'intermodalité et développement urbain

Sous-groupe 3

Membres du sous-groupe

Csaba Koren (Hongrie) – Animateur du sous-groupe
Noboru Harata (Japon)
Olli-Pekka Poutanen (Finlande)
George Schoener (Etats-Unis)
Christian Mauroit (Belgique)
Gerhard Menckhoff (Banque mondiale)

Buts

Le rapport du C10 précédent (2000) décrivait les transits de passagers comme étant une des méthodes pour promouvoir l'usage du transport en commun. Tenant compte de ce résultat ainsi que de l'activité très répandue de recherches concernant le rôle du transport lié aux pôles d'intermodalité, le sous-groupe actuel a mis l'accent sur les autres fonctions de ces pôles.

C'est la raison pour laquelle les objectifs principaux de cet ouvrage sont les suivants :

- identifier les meilleures pratiques d'intermodalités de passagers dans le développement urbain et d'organisation des échanges logistiques en ville ;
- examiner l'impact de l'aménagement du territoire et le financement des transits de passagers et des centres logistiques urbains.

Thèmes étudiés

- transits intégrés de passagers avec développement urbain en termes d'institution, de financement et d'organisation.
- échanges de marchandises avec stratégie de logistique de ville afin de réduire l'impact du trafic.

Méthodes

Le sous-groupe a tout d'abord mené une recherche informatique sur les pôles d'intermodalité. Des résultats valables ont été trouvés en Europe, au Japon et aux Etats-Unis. Certains projets de l'Union européenne (4^e Programme Cadre R+D) emploient également une approche à l'aide d'études de cas.

Comme seconde manière pour l'obtention d'information, le sous-groupe décida de rassembler des études de cas. Afin d'obtenir des études comparables, les grandes lignes des deux types d'études de cas transits de passagers/échanges logistiques de villes furent développées. Une liste d'études de cas potentiels fut établie.

Passant en revue la littérature et après discussion, le sous-groupe mit l'accent sur les trois questions suivantes concernant les transits de passagers :

- 1) Quels sont les objectifs politiques et les forces motrices au sujet des transits intégrés de passagers avec développement ?
- 2) Quels sont les dilemmes types entre la fonction du transport et celle du centre d'activités ?
- 3) Est-ce qu'il y a alors des remèdes effectifs contre ces dilemmes ?

En août 2000, une lettre fut envoyée à des membres du C10 afin qu'ils fournissent une ou deux études de cas. Cela résulta en une sélection de 6 sites de transits intégrés de passagers (tableau 1).

Tableau 1. Transits de passagers étudiés

Ville, pays	Transport en commun	Développement
Ballston, E-U	Métro Arlington	Plan de développement de secteur pour gares
Osaka CAT, Japon	Navette/Autobus interurbain	Projet de redéveloppement Minato-machi
Saitama, Japon	Chemin de fer japonais	Projet Saitama pour un nouveau centre urbain
Stuttgart, Allemagne	Chemin de fer allemand	Projet Stuttgart 21
Stratford, R-U	Métro/ligne "Jubilé"	Redéveloppement du centre-ville
Budapest, Hongrie	Chemin de fer de l'état hongrois	Développement du centre-ville West End

En ce qui concerne les systèmes de distribution de marchandises, deux types de cas ont été distingués. Six cas peuvent être classés comme terminaux régionaux (tableau 2), tandis que les six autres cas concernent les systèmes de logistiques de ville (tableau 3).

Tableau 2. Terminaux régionaux / pôles étudiés

Ville, pays	Position
Kobe FDC, Japon	existant / en développement
Nishijin FDC, Japon	existant / en développement
Duisburg, Allemagne	existant
Helsinki, Finlande	Planifié / construction commencée
Budapest, Hongrie	Planifié / construction commencée
Newark, New Jersey, E-U	Planifié

Tableau 3. Terminaux / Logistiques de ville étudiée

Ville, pays	Position
Duisburg, Allemagne	existant
Bremen, Allemagne	existant
Kassel, Allemagne	existant
Nuremberg, Allemagne	existant
Vienne, Autriche	planifié
Wiener Neustadt, Autriche	planifié

Conclusions

Se basant sur les études de cas, le sous-groupe formula les résultats de sa recherche concentrée sur les trois questions clés au sujet des objectifs politiques et des forces motrices, au sujet des dilemmes typiques entre la fonction du transport et celle du centre d'activité, et au sujet des remèdes effectifs contre ces dilemmes.

Objectifs politiques et forces motrices

Les transits de passagers sont très importants pour des services de transport attractifs et continus. Les forces motrices pour les projets de transits intégrés de passagers se résument fondamentalement sous trois rubriques : 1) les objectifs politiques gouvernementaux, 2) le développement d'une technologie de la voie ferrée, et 3) les changements institutionnels (privatisation des compagnies des chemins de fer).

Les objectifs politiques gouvernementaux qui encouragent le développement durable sont les données générales de base pour une haute priorité aux transports en commun. Les objectifs politiques qui régénèrent l'économie locale forment une autre force motrice.

Le développement d'une technologie du rail rend possible l'utilisation d'une partie de zones occupées auparavant.

Le changement institutionnel des compagnies de chemins de fer peut être une force motrice majeure pour transits intégrés de passagers. Le plus typique, c'est que le changement institutionnel des compagnies de chemins de fer les rend plus sensibles aux opportunités pour affaires dans les zones des gares.

Dilemmes typiques entre la fonction du transport et celle du centre d'activités

Les dilemmes typiques entre la fonction du transport et celle du centre d'activités ont été résumés sous trois rubriques, notamment 1) le dilemme physique et fonctionnel, 2) le dilemme financier, 3) le dilemme temporel.

La complexité des pôles intégrés d'intermodalité avec fonction d'un centre d'activités donne lieu à un dilemme physique et fonctionnel. L'intégration signifie la participation de beaucoup d'organisations et d'intéressés, des fonctions multiples et des concurrences physiques.

Le coût élevé des pôles intégrés et les difficultés financières des compagnies de chemins de fer et / ou des gouvernements exigent une vitalité suffisante de la fonction du centre d'activités afin de couvrir les frais.

L'incertitude des décisions apparentées fait en sorte que le programme temporel de projets de pôles intégrés n'est pas clair. Cela peut causer des retards importants du projet. Chaque pôle intégré court toujours un grand risque parce qu'il comporte beaucoup d'organisations et exige une coordination des échanges de transport et des développements environnants.

Remèdes effectifs contre les dilemmes

Comme prévu, il existe une grande variété de remèdes provenant aussi bien des études précédentes que de nos études de cas. Ils se résument sous deux rubriques, notamment

- 1) la capacité d'avoir une vision innovatrice et réaliste,
- 2) la Stratégie pour obtenir une flexibilité.

La '*capacité d'obtenir une vision innovatrice et réaliste*' est la clé pour diminuer le dilemme physique/fonctionnel et le dilemme financier. Pour atteindre cette capacité, les deux points suivants doivent être abordés :

- 1) une bonne association entre le promoteur, la compagnie des chemins de fer et le pouvoir local,
- 2) un processus ouvert avec consultation du public.

Il existe des incertitudes pour l'avenir même pour des projets innovateurs et réalistes. L'ampleur et la complexité des projets de pôles intégrés d'intermodalité faisant en sorte que leur achèvement demande beaucoup d'années, ces pôles intégrés peuvent être confrontés à un changement imprévu des conditions économiques et des décisions relatives au sujet des fonds du gouvernement et à celui des investissements bancaires.

Afin de réduire ou de faire face à ces incertitudes et au dilemme temporel, une *stratégie de flexibilité* est nécessaire. Pour une telle stratégie, deux points doivent être abordés :

- 1) une planification du processus responsable et logique ;
- 2) un système de contrôle continu des décisions abordées et des conditions économiques.

Evaluation des mesures de performance du transport en villes

Sous-groupe 4

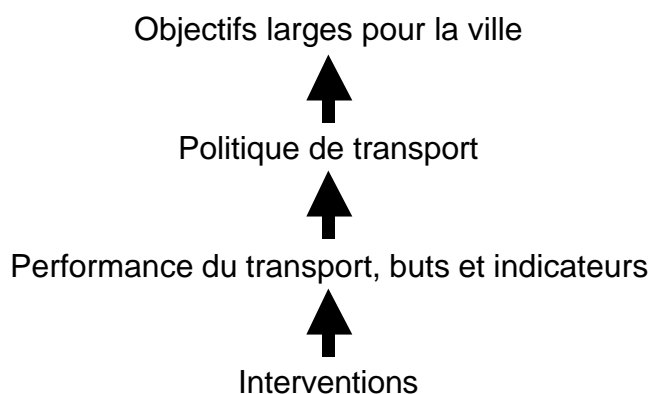
Membres du sous-groupe

Mme Ysela LLORT – Etats-Unis – Animateur du sous-groupe
M. Alain BROES - Belgique
M. André BROTO - France
Mme Vibeke FORSTING - Danemark
M. Graham LAIDLAW – Royaume-Uni
Mr Terry WANG - Royaume-Uni
M. Neil DOYLE - Australie
M. Tsuyoshi KUROSAKA - Japon
M. Cornel KOTA - Roumanie
M. Hermann KNOFLACHER - Autriche

Contexte

Dans les villes contemporaines, la qualité des routes et des systèmes de transport peut aider à atteindre une meilleure qualité de la vie. Les dirigeants d'organisations de transport doivent prendre des décisions qui contribuent aux objectifs des villes qui sont plus larges que la seule efficacité du transport. Les organisations du transport doivent faire face à des défis grandissants lorsqu'elles tiennent compte des attentes du public et lorsqu'elles doivent devenir plus efficaces et responsables de leur action. On observe une conscience grandissante au sujet des liens entre le transport et d'autres domaines politiques publics : sécurité, environnement, économie, équité sociale et mobilité. Idéalement, les objectifs du transport qui reflètent ces liens sont mesurables et rendent possible une évaluation des performances du transport et aident à parachever les objectifs des villes, des régions et de la nation.

La performance du transport s'évalue dans de nombreuses métropoles, mais il n'y a pas de connaissance cohérente sur la manière selon laquelle le transport contribue à des objectifs de villes plus larges. Par conséquent, les membres du sous-groupe 4 : "Mesures et contrôles de la qualité", faisant partie du Comité technique C10 de l'AIPCR : "Zones urbaines et transport urbain intégré", ont passé en revue la littérature disponible et leur propre expérience. Par la suite, le sous-groupe 4 s'est chargé de la rédaction d'un questionnaire destiné à des métropoles choisies en 2000/2001. Le but de l'étude consista en une évaluation de l'ampleur du parallélisme entre :



Résultats de l'étude

Dix-huit villes situées en Europe, en Asie, en Australie/Océanie et en Amérique du Nord ont donné suite au questionnaire. Dans la plupart des cas, certaines questions n'ont pas eu de réponse. Bien que l'étude ait fourni des éclairages incontestables, il faut interpréter les réponses avec prudence étant donné les différences de perspectives et de responsabilités des organisations qui ont répondu.

Constataions

Sept villes ont une population d'un million d'habitants au maximum, tandis que six villes ont une population dépassant les deux millions. Cinq villes font part d'un taux de croissance récent de la zone métropolitaine à raison de 1 % par an, tandis que trois autres villes sont confrontées à une diminution. Aucune ville ne prévoit des changements significatifs en ce qui concerne le taux de croissance de la population dans les cinq à dix années à venir. La densité de la population varie de 580 à 4 000 personnes par kilomètre carré. Le nombre de propriétaires d'automobiles varie de 300 à plus de 600 pour 1 000 personnes.

Les responsabilités varient suivant le mode du transport et, en moindre mesure, suivant les phases de la planification et de la mise en œuvre et celles du processus opérationnel. Dans beaucoup de cas, ces responsabilités sont partagées avec d'autres niveaux tels que ceux des gouvernements ou d'autres autorités. La cogestion multiple des systèmes routiers – qui correspond en général à la fonction nationale/régionale/locale des routes individuelles – signifie que différents éléments du réseau sont gérés et financés à différents niveaux gouvernementaux. Les transports ferroviaire et fluvial ne tombent généralement pas sous la responsabilité des services des villes. Cependant, les villes gèrent ou supervisent et financent dans la plupart des cas une grande partie du transit en vrac et le transport non motorisé.

Dans la plupart des villes, il existe des objectifs évidents pour l'aménagement du territoire/l'habitat, pour le développement économique et l'environnement. Cependant, pas plus de quatre villes déclarent que leur organisation a une influence significative sur ces objectifs. Une majorité déclare avoir un peu d'influence tout en reconnaissant que le transport, malgré son importance, n'est qu'un composant de la société urbaine.

Cadre des politiques menées

Les villes participantes ont un large éventail d'objectifs qui tiennent compte des souhaits des citoyens sur le plan économique, environnemental, social et sur celui de la sécurité. Cette étude a essayé de considérer la manière dont les organisations du transport ont déterminé l'envergure par laquelle elles répondent aux objectifs politiques publics des systèmes de transport et la manière dont ces objectifs politiques contribuent à des objectifs de ville plus larges.

Ces villes font état d'un nombre d'objectifs concernant le transport qui sont concentrés autour de cinq domaines importants. Cependant, seulement quelques objectifs étaient mesurables, tels que "une réduction de 30 % d'accidents mortels ou avec blessures". Le tableau suivant récapitule les résultats considérés comme étant les plus significatifs ainsi que le nombre total d'objectifs mesurables mentionnés par les 18 villes participantes :

Résultats significatifs concernant les politiques urbaines et les objectifs mesurables des villes participantes (tous les participants)		
Domaines	Résultats les plus significatifs	Nombre d'objectifs mesurables
Sécurité	Mortalités dues au transport Blessures dues au transport	cinq
Environnement	Qualité de l'air Indicateurs généraux (croissance de la population, ampleur du trafic, etc.) Changement du climat	un
Economie	Force d'attraction pour affaires et croissance Accès aux marchés Emploi	un
Equité sociale	Accès pour les désavantagés	aucun
Mobilité	Accessibilité Partage modal Retard Nombre de déplacements Vitesse moyenne	huit

Données et aide technique pour prendre des décisions

Les objectifs des politiques du transport et les mesures de performances associées relatives peuvent jouer un rôle critique dans la mise en place d'une politique en attribuant des ressources et en diffusant les résultats des programmes et projets du transport. Les villes participantes ont fait état de quelques exemples de la manière dont de tels objectifs et mesures sont utilisés pour la prise de décisions au niveau système, intermédiaire et projet.

Les villes participantes ont déclaré qu'un grand nombre de mesures de performances et qu'une variété substantielle de données ont été recueillies. Treize participants ont fourni une information détaillée sur les indicateurs de performance, sur les résultats des évaluations des indicateurs et des conséquences des services du transport. La majeure partie des mesures sont en rapport avec la sécurité (blessures et décès), l'environnement (émissions provenant des véhicules), l'économie (emploi, force d'attraction pour affaires, croissance), la mobilité (accessibilité, partage modal, quantité des déplacements, retard et vitesse moyenne).

Conclusions et recommandations du sous-groupe 4

Dans les villes contemporaines, les organisations s'occupant du transport et donc responsables des mouvements de personnes et de marchandises, doivent faire face à de nouveaux défis croissants. Ces organisations reçoivent et emploient une multitude de données et de mesures pour étaler leur responsabilité. Cependant, se basant sur les études des villes concernées, il apparaît une absence d'objectifs politiques mesurables qui pourraient pourtant déterminer dans quelle mesure les objectifs des villes et des agences de transport sont réalisés. Si cela est le cas, les politiques de transport courantes de ces villes ne sont pas clairement déductibles des données et des mesures courantes et disponibles.

Si ces résultats de recherche sont indicatifs pour ce qui est pratiqué dans d'autres villes mondiales, il est clair que des changements significatifs s'avèrent nécessaires :

- quand doit-on formuler des politiques de transport réalistes qui supportent les objectifs des villes ?
- lors de l'identification des mesures de performances et des bases de données associées pour les politiques qui peuvent être appliquées pour la prise de bonnes décisions au sujet d'investissements ;
- lors de l'implication des citoyens et des investisseurs à formuler les politiques et à évaluer les résultats.

Cela ne sera pas une tâche facile pour beaucoup d'organisations concernées par le transport. Elles doivent tenir compte de la planification et des données rassemblées, des réalités budgétaires, des compétences d'organisation, de la manière dont les preneurs de décisions acceptent une approche guidée par la performance. Plus d'approches améliorant le lien entre les objectifs politiques et la prise de décisions induites par la performance peuvent s'avérer nécessaires.

Une recherche supplémentaire au sujet de liens appropriés entre les aspirations des villes et la performance du transport est nécessaire pour faciliter les agences de transport à accomplir leur rôle qui s'accroît. Cette étude de recherche – limitée en temps et en ressources – est un point de départ pour discussions et la base pour un travail futur.

REMARQUES FINALES

Ce rapport récapitule le travail du C10, Comité technique de la Ville et du Transport urbain intégré. Il n'y a aucun doute sur le fait que l'un des plus grands défis du transport avec lequel le monde sera confronté dans les décennies à venir sera la croissance en zones urbaines et la conséquence potentielle d'embouteillages, de pollution et de diminution de la qualité de la vie. Afin d'aborder ce problème, le C10 a fait des recherches sous quatre angles critiques :

- 1) le partage de la voirie principale,
- 2) l'aménagement du territoire et les politiques du transport en zones urbaines,
- 3) les pôles d'intermodalités et développement urbain,
- 4) l'évaluation des mesures de performance du transport en ville.

Nous avons rassemblé les meilleures pratiques dans ces quatre domaines, provenant de pays du monde entier et qui sont développés, en développement et en transition. Nous avons mis l'accent sur une série d'exemples pratiques et excellents concernant la manière selon laquelle les pays ont abordé les problèmes, y compris ceux en zones urbaines, et nous avons tiré des conclusions communes et mis l'accent sur les différences.

Le "partage de la voirie principale" conduit à quelques conclusions importantes :

1. Dans une voirie principale, il faut combiner quelques fonctions sélectionnées avec prudence ;
2. Ces fonctions doivent être en équilibre ; aucune ne doit prédominer.
3. Il existe une tendance mondiale pour réserver plus de place pour les cyclistes et les piétons.
4. Une autre tendance réserve l'usage du même espace pour plusieurs fonctions mais à des moments différents.
5. Quand on autorise un trafic motorisé dans une rue principale (trafic local ou de passage), il faut prévoir des aires de stationnements.
6. Il est important d'impliquer le public pour que les solutions soient acceptées.
7. Afin d'éviter l'uniformité, il est important de sauver ou de créer des éléments uniques qui caractérisent la communauté locale ou qui se réfèrent à des événements historiques.

Les politiques de l'aménagement du territoire et du transport en zones urbaines comparent les pays développés, les pays en développement et ceux en transition afin de trouver des objectifs communs en examinant les politiques sur l'aménagement du territoire et du transport et l'intégration de l'aménagement du territoire, du transport et des politiques institutionnelles. Les résultats de l'étude témoignent d'une réponse diversifiée des différentes catégories de pays aussi bien que d'une différence du climat socio-économique et de l'importance de la ville. Il a été difficile d'en extraire les tendances étant donné la variation des politiques, même au niveau supérieur. Les pays en développement mettent l'accent sur l'amélioration de la sécurité routière et du confort, tandis que pour les pays en transition, il est indispensable de promouvoir la croissance économique. Les pays développés se fixent sur un développement durable. Trois villes ont été étudiées en détail (Durban, Montréal et Bratislava).

La troisième partie de la recherche concerne les pôles d'intermodalités et le développement urbain. Ici aussi, les meilleures pratiques du monde entier ont été rassemblées. Sur base de ces études, les conclusions ont été structurées autour de 3 questions clés : les objectifs des politiques et les forces motrices, les dilemmes typiques entre la fonction du transport et celle des activités au centre-ville ainsi que les remèdes effectifs contre ces dilemmes.

Les forces motrices ont été déduites en fonction des objectifs politiques gouvernementaux, du développement de la technologie du rail et des changements institutionnels comme par exemple la privatisation des chemins de fer. Les dilemmes typiques ont été récapitulés sous trois rubriques : le dilemme physique et fonctionnel, le dilemme du financement et le dilemme temporel.

Les remèdes effectifs contre ces dilemmes offrent une grande variété de solutions. Cependant, ils peuvent se résumer en deux rubriques : la capacité d'avoir une vision innovatrice et réaliste, et la stratégie d'avoir prévu une flexibilité.

La dernière partie du travail concerne l'évaluation des mesures de performance du transport. Ce sujet n'a pas été l'objet de beaucoup de recherches dans le passé mais est très important. Nous devons être en mesure de contrôler de manière efficace la performance du succès des solutions pour le transport, et spécialement celle liée à d'autres objectifs de ville comme la santé et le social. Dix-huit villes d'Europe, d'Asie, d'Australie/d'Océanie et d'Amérique du Nord ont répondu à l'enquête détaillée. Cette étude fait ressortir une absence d'objectifs politiques mesurables qui pourraient être utiles pour déterminer si et comment les objectifs de ville sont en fait réalisés grâce aux politiques de transport. Il en résulte que des changements significatifs sont nécessaires sur les points suivants :

- Quand doit-on formuler des politiques de transport réalistes qui supportent les objectifs des villes ?
- lors de l'identification des mesures de performances et des bases de données associées pour les politiques qui peuvent être appliquées pour la prise de bonnes décisions au sujet d'investissements ;
- lors de l'implication des citoyens et des parties prenantes à formuler les politiques et à évaluer les résultats.

Le C10, Comité technique de la Ville et du Transport urbain intégré de l'AIPCR, a fait des recherches sur quatre points critiques considérés comme points clés et garantissant une croissance des zones urbaines mondiales couronnée de succès. Nous espérons que les résultats de l'étude ont contribué à cette tâche en garantissant que le transport joue un rôle important quand il assure l'amélioration de l'économie, de l'environnement et de la qualité de la vie pour toute personne du monde entier vivant en zone urbaine.

Rédigés par le président, les secrétaires et les animateurs de sous-groupes du comité technique C10 de l'AIPCR – janvier 2003