

## C2.3 VILLE ET TRANSPORT URBAIN INTÉGRÉ

### Recommandations à l'attention des décideurs

#### *Transport à propulsion humaine*

Afin de promouvoir l'usage du mode de transport à propulsion humaine, il est nécessaire d'avoir une meilleure intégration entre les politiques de transport et celles de l'aménagement du territoire. Bien que les pays de l'Ouest mettent l'accent sur la fourniture d'équipements pour la bicyclette et les piétons, cela n'est pas le cas dans les pays en développement qui voient en un espace routier agrandi pour les automobilistes un meilleur moyen pour gérer la situation.

L'éducation, des meilleures politiques sur le développement du territoire et des directives sont quelques-uns des domaines principaux à prendre en considération par une étude supplémentaire. D'autres incitations telles que des fonds pour l'amélioration de l'infrastructure pour cyclistes et piétons devraient également être sérieusement prises en considération comme instrument positif d'encouragement aux autorités des pays en développement.

#### *Mégalopoles*

Toutes les mégaloilles étudiées ont des éléments de durabilité différents dans leur système de transport : le mode pour piétons et certaines formes de transport public, à la même enseigne que le vélo. Aucune des quatre mégaloilles étudiées n'a de système de transport durable. Leur système de transport peut contribuer à une amélioration globale du niveau de vie, mais celle-ci n'est pas répartie équitablement entre toutes les couches de la société. En général cependant, alors que les politiques de transport et les planifications contiennent des éléments dirigés vers la durabilité, le développement penche encore du mauvais côté. Les indicateurs d'environnement démontrent également qu'ils ne génèrent pas d'amélioration optimale de la qualité de la vie. Des études supplémentaires devraient être faites afin de tirer des leçons des mégaloilles existantes et de partager les informations obtenues avec d'autres villes qui pourraient devenir mégaloilles à l'avenir.

#### *Congestion*

Dans les pays développés, les mesures préventives contre la congestion (mesures régulatrices, mesures douces, techniques et construction d'infrastructures) devraient être prises ensemble de manière à développer un instrument consistant et effectif pour les politiques de trafic et de transport. Dans les pays en développement, la construction de routes est une méthode efficace pour atténuer la congestion. Afin d'assurer l'efficacité et la durabilité, l'aménagement du territoire et une politique basée sur la part modale doivent être intégrés.

Une politique intégrale sur le trafic et/ou le transport peut être différente d'une ville à une autre, d'un pays à un autre. Parce que chaque ville et chaque pays ont leurs coutumes sociales, économiques et politiques, ont une ampleur démographique différente et des caractéristiques différentes, ont des problèmes de congestion spécifique ou à un niveau différent, possèdent à des niveaux différents des réserves d'infrastructures existantes et ont un niveau de développement économique différent, ces villes et/ou ces pays peuvent avoir leur propre ensemble de politiques de trafic et de transport afin de développer des instruments effectifs pour combattre la congestion du trafic.

## Aspects techniques

### *Transport à propulsion humaine*

Afin d'encourager une plus haute part modale pour piétons et cyclistes, il est important que les politiques sur l'aménagement du territoire soient complétées par des mesures effectives. L'importance est de prévoir une panoplie de mesures qui comprennent le développement d'équipements pour piétons et cyclistes tel qu'un réseau d'aménagement d'infrastructures, des pistes cyclables à contre sens, des mesures qui diminuent le trafic, des modes de transport combinés (*bike & ride*), des parcs à vélos, des mesures de sécurité et de confort le long des routes et à leurs croisements et une signalisation et un marketing approprié. Un partage des connaissances et un transfert de bons exemples de conceptions vers les pays en développement doivent former la priorité n°1.

### *Mégalopoles*

Toutes les mégaloilles étudiées possèdent des plans de développement urbain et des plans de transport, mais toutes ces villes prennent du retard à des degrés différents vis-à-vis des objectifs fixés sur la réalisation de leurs plans de déplacement.

Cela veut-il dire que la durabilité ne peut pas être réalisée par une intervention dans les systèmes de déplacements ? D'un autre côté, des changements vont-ils se produire comme, par exemple, à Tokyo où la population diminue ou du fait que les carburants à base fossile vont devenir plus rares et chers ? Nous n'étions pas en mesure de pousser l'étude si loin.

### *Congestion*

La congestion peut être gérée de plusieurs manières comprenant une réserve d'infrastructure et des mesures régulatrices. Dans les villes et pays qui connaissent un haut niveau d'infrastructure, les mesures régulatrices ont tendance à conduire à un contrôle plus efficace de la congestion. Ces mesures devraient être soutenues par des mesures techniques douces comme, par exemple, la télématique routière, la gestion de la mobilité et le réaménagement de l'espace routier en faveur des modes de transport publics et non motorisés.

En ce qui concerne la prise de dispositions pour l'infrastructure, il a été fréquemment constaté que l'augmentation de la capacité routière peut générer un trafic supplémentaire et donc, à long terme, le degré de la congestion ne serait pas plus bas qu'auparavant. Cependant, cette notion ne peut pas atténuer la nécessité de prévoir une extension de l'infrastructure étant donné qu'une augmentation de la capacité du transport routier peut être bénéfique, par exemple, pour l'économie régionale.

En tant que mesure à long terme, il est recommandé de concentrer les nouvelles occupations des sols aux alentours de bonnes connexions en transports publics.

## Recommandations à l'attention de l'AIPCR

Des points ci-dessus, les recherches et les études suivantes sont recommandées.

Dans le domaine de l'atténuation de la congestion en zones urbaines, une meilleure compréhension et une connaissance plus approfondie sont nécessaires afin d'assurer une politique durable de trafic et de transport. A long terme, il est nécessaire d'améliorer la relation entre, d'une part, les modèles d'aménagement du territoire / de développement et, d'autre part, les systèmes de transport comprenant les réseaux routiers et de transport routier.

- Des efforts devraient être soutenus pour développer et comprendre le profil des usagés non motorisés en zones urbaines et ce, aussi bien dans les pays en développement que dans les pays développés. De bonnes pratiques de conceptions en provenance de pays de l'Ouest devraient être partagées avec les autorités de pays en développement.
- Il est nécessaire de faire une étude sur les stratégies de développement pour un aménagement optimal du territoire qui met la nécessité d'un développement économique en équilibre avec celle de diminuer la congestion et de sauver l'environnement des effets négatifs du trafic et du transport.
- Une étude des stratégies et de nouvelles initiatives en ce qui concerne les politiques sur le stationnement afin de limiter la congestion urbaine s'avère également indispensable.

Enfin, il serait utile d'avoir des échanges d'informations, d'expériences et de vues sur les mesures qui atténuent, qui préviennent et qui permettent une gestion des problèmes de transport urbain. En dépit de la diversité de ces problèmes, des informations sur certaines villes/certains pays ainsi que de leur expérience pourraient résulter en de bonnes pratiques pour d'autres villes et d'autres pays.