

L'ACCESSIBILITÉ QU'IL NOUS FAUT



MESSAGE
DE LA
CODATU
À
HABITAT



25 mai 2016

La CODATU est une association internationale basée en France et créée en 1980 dans le but de promouvoir la mobilité urbaine soutenable dans les pays en développement. Elle met en relation les chercheurs, les décideurs et les gouvernements locaux, favorise l'échange de bonnes pratiques et contribue au renforcement des capacités dans le domaine du transport et de la mobilité.

En 1996, le message envoyé par la CODATU à HABITAT-II identifiait les principales conditions nécessaires au développement de systèmes de transports urbains soutenables dans les pays en développement. Aujourd'hui, nous souhaitons réexaminer la situation 20 ans après pour mettre en évidence les défis qu'il reste à relever et proposer des solutions visant à améliorer les transports et la qualité de vie des citoyens des villes des pays émergents et en développement.

En s'appuyant sur le manifeste de la Campagne Urbaine Mondiale sur « La ville qu'il nous faut » le message à HABITAT-III souhaite valoriser « L'accessibilité qu'il nous faut » en tant que droit élémentaire de chaque citoyen ; tout en reconnaissant que l'accès au territoire ne peut pas être illimité, pour des questions de responsabilité vis-à-vis des ressources naturelles disponibles et des enjeux d'égalité.

PERMETTRE LA MISE EN ŒUVRE DE L'ACCESSIBILITÉ

1. Développer des politiques nationales de mobilité urbaine (NUMP¹) mieux adaptées aux besoins des gouvernements locaux

Les lois et réglementations nationales ne sont pas toujours adaptées aux problèmes et aux capacités des villes ; elles sont parfois obsolètes et souvent pas mises en œuvre. Le développement de politiques nationales de mobilité urbaine doit être entrepris avec la participation des gouvernements locaux, des principaux acteurs du transport et le soutien d'un groupe d'experts interdisciplinaires. L'objectif est d'établir un cadre commun, définir des réformes au niveau national et soumettre des recommandations afin de soutenir les gouvernements locaux dans la mise en œuvre de systèmes de mobilité urbaine soutenable.

3. Favoriser les approches participatives dans les processus de planification et de prise de décision

Impliquer les parties prenantes, les citoyens et la société civile dans son ensemble dans le processus de prise de décision reste un défi institutionnel³ et constituait déjà l'un des principaux messages adressés à Habitat II. La participation citoyenne doit être encouragée en créant des mécanismes opérationnels, afin de rassembler les décideurs, les experts, les usagers et les différents acteurs dans le domaine de la mobilité et du transport urbains.

1. De l'anglais National Urban Mobility Policy.
2. De l'anglais Sustainable Urban Mobility Plan.
3. GRHS, 2013.
4. Renforcement des capacités, PNUD – définition dans l'ordre du jour 21, UNCED, 1992

2. Coordonner les responsabilités à l'échelon national et au niveau des villes

La responsabilité nationale en matière de transport urbain relève de différents ministères : aménagement, transports, économie, environnement et finance. Les politiques nationales de mobilité urbaine (NUMP) doivent être conçues sous la forme de documents permettant de coordonner les intérêts de chacun de ces services au niveau national. Une coordination similaire est nécessaire au niveau des villes afin de s'assurer que les plans de mobilité urbaine soutenable (SUMP²) reflètent les intérêts des différents niveaux de gouvernement et sont conformes aux politiques d'aménagement du territoire, économiques et environnementales.

4. Améliorer les programmes de renforcement des capacités

Le concept de « renforcement des capacités » n'est pas toujours compris dans son sens le plus large. Il fait référence à la formation des ressources humaines mais le développement institutionnel et les réformes réglementaires constituent également des facteurs importants⁴. Des efforts doivent être entrepris par les villes, quelle que soit leur taille, et par des organismes d'aide afin de mettre en place des actions de renforcement des capacités et surmonter les obstacles qui en découlent.

5. Améliorer les programmes d'éducation au niveau national

Les villes manquent de spécialistes et de techniciens de haut niveau dans le domaine de l'ingénierie et de la planification des transports. Dans les pays ne proposant pas d'enseignement universitaire spécialisé dans ce domaine, il est nécessaire d'établir un cadre réglementaire et institutionnel en soutien de son développement. Pour les pays où ce cadre existerait déjà il est important de soutenir la création de parcours professionnels adaptés afin d'offrir un cadre d'emploi valorisant pour ces nouvelles compétences. En outre, des efforts doivent être menés pour offrir des parcours d'enseignement supérieur multidisciplinaires dans le domaine de la mobilité et de l'accessibilité urbaines incluant notamment les aspects sociaux, économiques et environnementaux.

6. Développer de nouveaux modèles économiques du transport public prenant aussi en compte le secteur privé

Les villes du monde émergent et en développement souffrent de l'absence de mécanismes de financement appropriés en matière de transport public et se heurtent à de nombreux obstacles réglementaires et juridiques concernant l'utilisation des budgets publics, notamment en raison d'une prise de décision très centralisée. Le secteur privé doit surmonter de multiples obstacles pour participer au financement et à l'exploitation de transports publics qui ne sont généralement pas rentables. De nouveaux modèles de financement et des mécanismes efficaces doivent être élaborés à l'échelon local ; en parallèle, la gestion des contrats et le rôle de supervision des gouvernements locaux doivent être améliorés. Les pouvoirs nationaux doivent de leur côté garantir un fonds durable dans le domaine du transport urbain.



FAVORISER UNE MEILLEURE ACCESSIBILITÉ POUR TOUS

7. Développer des plans de mobilité urbaine soutenable (SUMP) afin de coordonner aménagement du territoire et transport et bâtir un consensus autour d'une vision partagée pour le développement de la ville.

Les gestionnaires et les décideurs des pays en développement, souvent dépassés par la gestion au quotidien des réseaux de transport, se penchent sur des questions sectorielles et à très court terme sans adopter une approche interdisciplinaire ou à plus long terme. Le SUMP est un outil de planification stratégique qui vise à définir une perspective commune pour le développement d'un système de mobilité multimodal durable. Une vision commune contribue également à une meilleure planification et mise en œuvre des mesures à court terme.

9. Envisager un large éventail de mesures potentielles

Les villes ont toujours tendance à rechercher la solution dans le développement d'infrastructures. Dans la pratique, la mise en place d'une meilleure gestion de la mobilité, d'un système d'information fiable et d'une politique de tarification intégrée sont des solutions plus rentables, efficaces et qui participent à améliorer l'attractivité du système de transport public. Les agences intergouvernementales devraient inciter les villes à envisager un plus large éventail de mesures dans ce domaine.

8. Promouvoir la mixité sociale et fonctionnelle afin d'éviter la ségrégation et l'inaccessibilité

Assurer une accessibilité équitable pour tous et le respect des droits de l'homme constitue un défi persistant⁵. Les politiques d'aménagement du territoire ont un rôle primordial à jouer dans la promotion de la mixité sociale et fonctionnelle, en particulier dans les banlieues, les zones rurales et les nouvelles villes satellites, qui se développent rapidement et sans aucune planification autour des grandes capitales. Ces zones doivent être aménagées de façon à pouvoir être desservies par les transports publics institutionnels et artisanaux, mais aussi comporter des aménagements cyclables et piétons, afin de réduire la dépendance automobile. Le développement de zones à haute densité et mixité fonctionnelle permettrait de réduire le besoin de déplacement en fournissant des services de base accessibles à pied ou à vélo. Les politiques sociales en matière de gestion du foncier contribuent à garantir l'accès au logement aux populations à faible revenu et permettent d'éviter la ségrégation urbaine.

10. Défendre les besoins de tous les citoyens

Les femmes, les hommes, les enfants et les personnes âgées ont des besoins de mobilité différents ; les personnes souffrant d'un handicap sont particulièrement désavantagées vis-à-vis du transport. Les villes doivent élaborer leur propres SUMP afin de satisfaire les besoins de tous. Des aménagements adaptés aux personnes handicapées sont plus susceptibles de répondre également aux besoins des autres utilisateurs.

11. Accorder une plus grande attention au transport urbain de marchandises

Le transport urbain de marchandises et l'accessibilité des véhicules commerciaux aux marchés et aux entrepôts sont fréquemment ignorés dans le processus de planification et dans celui d'intégration entre urbanisme et transport. La circulation des véhicules commerciaux a un impact néfaste sur le trafic, la sécurité et les émissions de CO₂ et, par conséquent, sur l'accessibilité et la mobilité. Les villes sont invitées à se pencher davantage sur cette question afin de proposer des méthodes plus efficaces quant à la gestion de la circulation de ces véhicules sur le réseau urbain et introduire des pôles d'échanges en périphérie des villes, etc. Les chercheurs devraient fournir de meilleurs outils en vue d'inclure le transport de marchandises dans le processus de planification afin d'en réduire ses effets négatifs.

13. Optimiser l'infrastructure de données

Les pays en développement souffrent d'un manque de données régulières, comparables, fiables, transparentes et accessibles ; l'absence de bases de données et de système de collecte structurés contribuent à l'inefficacité du système de transport dans son ensemble. Les gouvernements devraient s'employer à renforcer les capacités des institutions compétentes et des autorités locales en matière de structuration et de transfert de données, non seulement entre les villes concernées et les professionnels mais aussi à destination des chercheurs et des universitaires.

12. Analyser les effets de l'expansion rapide des technologies

Faciliter la recherche appliquée dans les pays en développement afin d'anticiper plus précisément l'influence et l'impact de l'expansion rapide des technologies (ITS, smartphones ou encore réseaux sociaux) non seulement sur les prévisions de la demande de transports (ces technologies ont nécessairement une incidence sur la longueur, l'orientation et le temps des trajets urbains) mais aussi sur la planification et les projets en matière de transports, afin de prévoir leur durabilité et leur influence sur l'amélioration de l'accès aux transports pour tous. En outre, les smartphones peuvent servir à collecter des données sur les déplacements quotidiens des citoyens et constituer une base de données solide pouvant être utile aux ingénieurs chargés de la conception des systèmes de gestion du trafic dans différents quartiers. Ces téléphones intelligents peuvent également contribuer à améliorer les transports publics et les services de taxi en fournissant des informations en temps réel aux utilisateurs de ces moyens de transports.

5. GRHS, 2013



ENCOURAGER LE TRANSPORT PUBLIC ET LES MODES ACTIFS

14. Développer des installations et réorganiser les espaces publics pour favoriser les modes actifs en milieu urbain

Les modes actifs (marche à pied et vélo) représentent en moyenne 37 % des déplacements urbains quotidiens dans le monde⁶ et 40 % à 90 % dans les villes des pays en développement⁷. Malheureusement, les modes actifs ne sont souvent pas un choix mais l'unique mode de transport disponible, en particulier pour les personnes à faible revenu. Pour que les modes actifs soient un véritable choix, il faut améliorer les installations et accorder plus d'espace aux déplacements des personnes et moins d'espace aux moyens de transport motorisés. Des financements innovants doivent être trouvés pour mettre en place des infrastructures de modes actifs dans les pays en développement et dans les économies émergentes, afin d'encourager les trajets à pied et à vélo et rendre ces types de déplacements plus sûrs.

16. Mettre davantage l'accent sur le transport artisanal

Le transport artisanal est une composante essentielle des systèmes de mobilité urbaine dans la plupart des villes du monde en développement. Il garantit un accès satisfaisant à de nombreuses destinations inaccessibles par les moyens de transport institutionnels et aux périphéries et s'intègre à un transport collectif de masse, s'il en existe.

15. Proposer une offre de transport public et des tarifs plus adaptés pour les différents groupes d'utilisateurs

Le coût des transports dans les pays en développement demeure élevé, en particulier pour les ménages à faible revenu⁸. La voiture reste un symbole de réussite sociale et un rêve personnel dans un certain nombre de sociétés de pays en développement ou parfois une nécessité en raison de l'inefficacité des transports publics. Les conditions de voyage dans les transports publics institutionnels et dans le transport artisanal ne sont souvent pas acceptables, notamment pour les personnes âgées, les enfants et les femmes qui, parfois, préfèrent marcher plutôt que de voyager dans un bus bondé. Afin de changer de modèle et rendre les transports en commun plus attractifs, les décideurs et les opérateurs de transport doivent travailler au développement d'une offre différenciée pour un public différencié et établir des normes de qualité à l'intention des opérateurs (privés et publics). Ils devraient également mettre au point un mécanisme visant à introduire une politique tarifaire équitable proposant des subventions ciblées⁹ en fonction de critères socio-économiques.

Le transport artisanal est également un important pourvoyeur d'emplois. Cependant, ce type de transport génère d'importantes externalités négatives. Étant donné que ces villes dépendent et continueront de dépendre fortement du transport artisanal, il est crucial de trouver des solutions pragmatiques pour maîtriser et réduire ces externalités.

LE MESSAGE DE LA CODATU À HABITAT-III PORTE ESSENTIELLEMENT SUR « L'ACCESSIBILITÉ QU'IL NOUS FAUT », EN TANT QUE DROIT ÉLÉMENTAIRE DE CHAQUE CITADIN

Il soulève des questions fondamentales liées à deux horizons temporels différents : (1) gestion immédiate des défis qui persistent depuis HABITAT-II et (2) identification de futures solutions possibles pour les 20 prochaines années jusqu'à HABITAT-IV. La capitalisation et dissémination de bonnes (et mauvaises) pratiques doit être un sujet majeur de la Conférence Habitat III.

Les rapports biannuels ONU-HABITAT GRHS sont réalisés sur mandat de l'Assemblée générale des Nations Unies et transmis par son Secrétaire général à l'ensemble des pays membres de l'ONU. Il est malheureusement rare de constater la prise en compte et la mise en œuvre des recommandations produites par ONU-HABITAT ou par d'autres agences de développement. L'efficacité du processus de production et d'appropriation de ces documents et initiatives est à remettre en discussion.

Un effort majeur est nécessaire pour établir des mécanismes et cadres d'application plus favorables pour que les autorités des pays en développement puissent intégrer et opérationnaliser les recommandations produites par les agences internationales. Le renforcement des capacités et la formation d'experts et professionnels dans le domaine du transport dans ces pays peut aider à améliorer l'interaction entre agences internationales et assurer un dialogue adapté aux différents cadre nationaux entre experts et décideurs politiques.



6. GRHS, 2013

7. Urban Transport in the Developing World: A Handbook of Policy and Practices, Dimitriou, Gakenheimer, 2011

8. Accessibilité des transports publics dans les pays en développement, Banque mondiale, 2011

9. GRHS, 2013

Ce message a été rédigé par le Comité Scientifique et Technique Permanent (CSTP) de la CODATU avec la contribution de ses membres et partenaires, qui se sont réunis à Paris le 13 avril 2016 afin de formaliser des messages-clés à adresser à Habitat III. Il associe le point de vue de chercheurs et d'experts du transport issus de pays émergents et en développement, à celui des chercheurs et experts du monde industrialisé qui soutiennent ces pays dans le développement soutenable de l'accessibilité urbaine pour tous.



Design graphique : Kaleida.fr
Pictogrammes sous licence Creative Commons : freepik.com.

Pour plus d'informations : codatu.org