

Les stratégies de Kaohsiung pour l'avenir de la mobilité urbaine

4 Octobre 2017

Nous, les représentants des villes et des institutions qui soutiennent la mise en œuvre de la mobilité urbaine durable, nous sommes réunis à Kaohsiung du 2 au 4 octobre 2017 pour le troisième festival mondial « EcoMobility » et le congrès mondial « EcoMobility 2017 ». En accord avec les thèmes du congrès : *vivable, partagée et intelligente*, nous nous confirmons notre engagement en faveur de la mobilité urbaine durable et de l'écomobilité.

Nos villes connaissent des changements sans précédent dans le secteur des transports, qui sont déterminés par les tendances sociales, économiques et techniques actuelles. En tant que maires et représentants municipaux, il est de notre responsabilité d'orienter ces changements et de garantir des options de mobilité sûres, propres, abordables, accessibles, respectueuses de l'environnement, intelligentes et connectées au sein de nos communautés.

Nous nous engageons à mettre en œuvre les objectifs liés à la mobilité urbaine définis par les Objectifs de Développement Durable (ODD), le Nouvel Agenda Urbain et l'Accord de Paris sur le climat.

Nous nous engageons à mener le futur de la mobilité, à nous familiariser avec les nouvelles options et les nouveaux services de mobilité et à encourager les autres acteurs engagés pour une mobilité durable à suivre le pas.

Notre engagement en faveur de la mobilité urbaine durable et de l'écomobilité passera par les stratégies suivantes :

1. Nous planifions, à la fois, nos villes et leur mobilité

La façon dont nos villes sont planifiées et développées détermine leurs besoins en mobilité, la façon dont ils peuvent être satisfaits et comment réduire la demande en moyens de transport. Nous devons :

- Inviter les dirigeants municipaux, les représentants des gouvernements nationaux et infranationaux, et les agences de développement à travailler sur la conception, le développement et la mise en œuvre de l'écomobilité (en privilégiant la marche, le vélo, les

Les **stratégies de Kaohsiung** sur l'avenir de la mobilité urbaine doivent inspirer les gouvernements locaux à transformer leurs systèmes de transport et leurs modèles de mobilité pour qu'ils deviennent plus durables, à faibles émissions de carbone, conçus pour les individus et moins dépendants de l'automobile.

Les **stratégies de Kaohsiung** renforcent les solutions écomobiles, comme la marche, le vélo, les transports en commun, la mobilité partagée et leur interconnectivité. Elles sont la pierre angulaire de la mobilité urbaine du futur. Les stratégies de Kaohsiung appellent à ce qu'une discussion spécifique sur les opportunités, les défis et les menaces liées aux tendances émergentes, ainsi que sur les nouvelles technologies, les subventions et les interdictions soit lancée.

Les stratégies de Kaohsiung font suite au Suwon EcoMobility Impulse **2013** et à la Déclaration de Johannesburg sur l'écomobilité dans les villes de **2015**.

Les **stratégies de Kaohsiung** porteront un message fort sur la mobilité urbaine et le climat à la COP 23 des Nations Unies à Bonn en novembre 2017. Elles restituent aussi l'appel d'ICLEI à appliquer les Objectifs de Développement Durable 2030 et le Nouvel Agenda Urbain aux politiques de mobilité locales.

Les **stratégies de Kaohsiung** sont établies sur la base des principes de la mobilité partagée pour les villes vivables, lancés par 13 organisations à Kaohsiung en octobre 2017.

véhicules légers, les transports en commun, les véhicules partagés et leur intégration) au sein et entre les zones urbaines

- Encourager les politiques et les plans au niveau local qui soutiennent le développement de villes compactes, denses, accessibles, vertes et vivables, en utilisant de manière créative tous les instruments disponibles, tels que l'aménagement urbain, les codes de construction et de zonage, les règlements liés au stationnement et les politiques d'aménagement du territoire.
- Assurer une meilleure intégration de l'utilisation des territoires et des transports en mettant en œuvre des politiques d'aménagement du territoire mixtes
- Être ambitieux lors de la préparation et la mise en œuvre de plans de mobilité urbaine durable avec des objectifs, des décisions et des investissements à court et à long terme
- Favoriser les modes de mobilité qui desservent la majorité des gens aux dépens des infrastructures pour les voitures personnelles

2. Nous privilégions les personnes plutôt que les véhicules

Les villes et les régions métropolitaines pâtissent de plus en plus du fait que les infrastructures et les décisions soient centrées sur l'automobile. Pour changer ces priorités, nous devons :

- Envisager le déplacement des personnes et des biens au lieu de celui des véhicules
- Investir dans des infrastructures multimodales qui améliorent l'accessibilité, en particulier pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun, et qui réduisent l'utilisation de véhicules personnels à occupant unique
- Favoriser un style de vie sans voiture et décourager le désir et le besoin de posséder une voiture privée
- Prévoir un maximum de 150 voitures pour 1000 habitants, principalement des voitures partagées
- Avoir pour objectif une répartition modale où les voitures personnelles représentent toujours une part plus faible que les autres options d'écomobilité (marche, vélo, transports en commun et mobilité partagée)
- Assurer des routes sûres pour les personnes en fixant une limitation de vitesse à 30 km/h en zone urbaine et à 20 km/h dans les zones résidentielles
- Utiliser des stratégies de modération de la circulation pour ralentir les véhicules
- Veiller à ce que les investissements dans les transports actifs (marche, vélo, etc.) représentent au moins 10% de l'investissement routier

La mise à disposition d'infrastructures pour la marche et le cyclisme est l'un des éléments les moins coûteux pour changer positivement l'utilisation des territoires et des modes de transport.

(International Energy Agency, 2009)

Un piéton renversé par un véhicule roulant 30 km/h risque d'être tué à 5%, à 50 km/h, ce risque s'élève à 45% et à 65 km/h, il risque d'être tué à 85%.

(European Transport and Safety Council, 2005)

ODD Cible 3.6 : D'ici à 2020, diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route

3. Nous soutenons l'utilisation partagée et efficace des véhicules, des voies, des trottoirs et des territoires

Dans de nombreuses villes, les espaces publics et verts sont en déclin tandis que les voitures occupent une place importante sur les routes et dans les parkings. Pour encourager une utilisation efficace de l'espace public, nous devons :

- Encourager les véhicules petits, légers, d'une taille adaptée et dont la consommation d'énergie et de ressources est réduite aux dépens des véhicules surdimensionnés, comme les SUV, en mettant en place des frais d'enregistrement et des restrictions d'accès aux centres villes, basés sur la taille et le poids des véhicules
- Planifier et investir dans de nouvelles approches pour accommoder l'émergence des véhicules légers, petits, à propulsion humaine et électriques, qui circulent à des vitesses différentes et partager l'espace routier entre ces différents modes et vitesses. Expérimentez les rues complètes et multifonctionnelles et explorez les possibilités de séparation des modes de transport
- Passer de normes de stationnement minimales à des normes maximales pour les aménagements commerciaux et résidentiels
- Etablir le prix du stationnement sur voirie (horodateur) plus élevé que le prix du stationnement hors voirie (parking)
- Augmenter le niveau de congestion acceptable pour limiter les investissements publics dans de nouvelles routes
- Offrir un espace dédié aux transports en commun et leur donner priorité au niveau de la signalétique routière afin de rendre leurs temps de parcours plus attractifs que ceux des véhicules
- Réduire la demande en transport en concevant, de façon créative, des espaces publics incluant des boutiques informelles, des restaurants et des marchés accessibles à pied et en vélo à partir des zones résidentielles

Lisbonne pourrait répondre à ses besoins en déplacements quotidiens avec seulement 10% des véhicules actuellement utilisés. Il s'agirait d'organiser le transport des personnes avec des véhicules partagés pouvant transporter 8 ou 16 passagers. (OECD International Transport Forum, 2015)

Les vélos occupent trois fois moins d'espace qu'un véhicule, et les piétons, environ six fois moins. (FIA, 2016)

4. Nous favorisons l'équité

La mobilité dans nos villes, l'accès et la sécurité dépendent, trop souvent, du statut social. Les propriétaires de voitures, dans presque tous les pays du monde, sont plus indépendants dans leur mobilité que les personnes qui n'en possèdent pas. Pour promouvoir l'équité, nous devons :

- Assurer un accès physique, numérique et financier à l'espace public et aux installations de transport pour les

ODD Cible 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 en commun, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées.

Entre 8 et 16% du revenu des ménages urbains sont consacrés au transport, cet axe atteint plus de 25% du revenu des ménages les plus pauvres dans les très grandes villes. (Banque Mondiale, 2002)

personnes de tous les âges, sexes, niveaux de revenu et capacités physiques et mentales.

- En particulier, prendre la situation des enfants en compte ; ils sont les indicateurs de la santé de nos villes et de nos sociétés et l'exclusion sociale commence dès l'enfance.

5. Nous faisons la promotion de frais d'utilisation équitables

Les subventions et les financements publics souvent accordés aux infrastructures pour les véhicules privés. Au lieu de cela, nous devons :

- Veiller à ce que chaque véhicule et mode de transport contribue équitablement en fonction de son utilisation de la route, de la congestion, de la pollution et de l'utilisation des trottoirs. La part qui incombe à chacun doit prendre en compte les coûts de conception, de construction, d'exploitation, de maintenance et les coûts sociaux
- Créer des mesures dissuasives pour les véhicules privés motorisés, telles que l'imposition de taxes élevées sur les carburants, l'ajout de péages et l'augmentation des tarifs de stationnement. Allouer les gains réalisés aux infrastructures pour des transports actifs et des transports en commun.
- Mettre fin aux subventions accordées aux options de mobilité non durables
- Établir des redevances d'utilisation de la route pour les véhicules en fonction des kilomètres parcourus ou du poids du véhicule. Ces frais peuvent ensuite financer la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien des installations routières
- Utiliser les péages urbains dans les zones telles que les centres-villes afin de réguler la demande de transport en heure de pointe et financer la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien des infrastructures routières ou contribuer au recouvrement des coûts sociaux et environnementaux liés aux véhicules.

On estime que les voitures dans les villes ne sont utilisées en moyenne qu'une heure par jour et que jusqu'à 50% des embouteillages dans les villes sont dus à des voitures cherchant à se garer.

(URBACT, 2017)

Au cours de la dernière décennie, tarifier la congestion tout en mettant en place un système de transport en commun intégré a réduit de 9% le nombre de voitures dans Londres.

(City of London, 2015)

6. Nous travaillons à l'intégration et à la connectivité sans interruption des moyens de transport

Tous les moyens de transport pour les biens ou les personnes doivent être intégrés dans des systèmes pour limiter les perturbations. Pour y parvenir, nous devons :

- Intégrer tous les services de transport et les planifier intelligemment avec tous les fournisseurs de services, dans toutes les zones géographiques et aux niveaux de tous les nœuds de transports
- Développer des nœuds intermodaux qui sont des points essentiels dans le réseau de transport
- Faciliter les voyages multimodaux en améliorant, sur place et en ligne, l'information accessible à propos des

Les possibles avantages sociaux cumulatifs liés à un modèle de mobilité homogène pourraient augmenter le PIB des zones urbaines de 3,9% en 2030.

(BNEF et McKinsey, 2016)

L'intermodalité est essentielle car la plupart des trajets non motorisés et actifs sont de courte distance (sur moins de 3km) et le cyclisme est le moyen le plus efficace sur le plan énergétique pour parcourir une distance relativement courte, de 0,5 à 5 km à une vitesse de 10 à 30 km/h.

(PNUE, 2010)

services de transport, des connexions, du paiement et de l'accès

- Renforcer la coopération locale et régionale dans la planification, l'exploitation, la maintenance et le financement des installations de transport pour permettre aux systèmes d'être unifiés
- Permettre une approche systémique de la concurrence et de l'innovation au niveau des données sur les infrastructures pour les services de transport partagés tout en garantissant la confidentialité, la sécurité et la responsabilité

7. Nous menons la transition vers un avenir sans émission de gaz à effet de serre (GES) et avec des transports alimentés par les énergies renouvelables

Le transport est l'une des principales sources d'émissions de GES (jusqu'à 23% des émissions de CO₂ liées à l'énergie proviennent du transport), et ces émissions provenant des transports urbains sont en augmentation. Pour réduire les émissions de GES provenant du transport urbain, nous devons :

- Fixer des priorités dans la prise de décision et investir dans des véhicules à faibles émissions de GES, sans suie et respectueux de l'environnement
- Transformer les flottes de transport en commun et les véhicules partagés usagés en véhicules à zéro émission
- Supprimer les véhicules au diesel de nos villes d'ici 2025
- Interdire les véhicules à combustibles fossiles dans nos villes d'ici à 2040 et cesser toute subvention pour ces véhicules
- Supprimer les subventions aux combustibles fossiles dans nos villes d'ici à 2030 et soutenir la transition vers des transports alimentés par les énergies renouvelables en éliminant les subventions pour les combustibles fossiles inefficaces et en fixant des taxes sur les carburants
- Promouvoir des véhicules électriques petits, légers et partagés, alimentés par des énergies renouvelables
- Travailler avec le secteur de l'énergie pour permettre une transition énergétique vers les énergies renouvelables comme condition de l'e-mobilité

Si rien n'est fait, les émissions de CO₂ liées au transport pourraient augmenter de 60% d'ici à 2050.

*Un rendement énergétique supérieur et des carburants alternatifs peuvent réduire les émissions de CO₂ liées au transport de marchandise de 40%.
(Les deux : ITF, 2017)*

*Environ la moitié de la population urbaine dans le monde est exposée à des taux de pollution 2,5 fois plus élevés que ceux considérés comme acceptable par l'OMS et les décès liés à la pollution de l'air coûtent 225 milliards de dollars à l'économie mondiale.
(Banque Mondiale, 2016)*

8. Nous soutenons que les véhicules autonomes (VA) dans les zones urbaines ne devraient être exploités qu'en tant que véhicules partagés

Les producteurs de véhicules autonomes (VA) développent cette technologie plus rapidement que les gouvernements locaux ne sont capables de réagir, planifier et réglementer. Compte tenu de leur potentiel à devenir commercialisable, les VA pourraient avoir un impact considérable sur les transports et l'organisation urbaine de nos villes. Pour se préparer à de tels développements, nous devons :

- Donner la priorité aux modes de mobilité active, dans toutes les activités de planification et de décision et favoriser l'utilisation des transports en commun sur les VA partagés
- Renforcer les capacités des décideurs et des planificateurs locaux sur les divers aspects et impacts de la conduite autonome et de l'intelligence artificielle sur nos villes
- Réglementer l'exploitation des VA en tenant compte des intérêts publics et de l'infrastructure
- Protéger les biens et les intérêts publics et impliquer les décideurs publics et privés dans le débat et la prise de décision à ce sujet
- Exiger que tous les VA soient à émission zéro et soient des véhicules partagés
- Garantir une sécurité publique maximale, et que la maintenance et les mises à jour logicielles soient gérées par des professionnels
- Empêcher l'espace public d'être clôturé à cause de l'introduction des VA

D'ici à 2030, le nombre de véhicules autonomes (VA) dans le monde, y compris les voitures et les camions, pourrait dépasser les 5 millions et devrait complètement transformer notre façon de voyager, l'organisation de nos villes et notre façon de vivre.

Les impacts des VA sur les villes ne sont pas encore clairs, mais dans deux décennies, ce changement aura suivi son cours et les villes devront s'engager dans la voie que le marché, la réglementation et la planification des VA aura mis en route.

(Initiative Bloomberg-Aspen, 2017)

9. Nous protégeons l'espace aérien de nos villes

Habités et non habités, radiocommandés ou programmés, les véhicules aériens commencent à représenter un risque pour les espaces aériens de nos villes. Pour protéger les espaces aériens de nos villes, nous devons :

- Protéger l'espace aérien urbain dans nos villes en appliquant des principes durables de gestion de cet espace public et cette ressource
- Exiger des gouvernements qu'ils réglementent ces véhicules et éduquent le public sur les règles et la réglementation à leur sujet
- Limiter l'utilisation des drones et des voitures et taxis volants dans les zones urbaines afin de garantir la sécurité publique et l'intérêt public et exiger des procédures d'autorisation participatives et transparentes
- Déterminer, dans des « plans de circulation aérienne urbaine », des points de décollage et d'atterrissage réservés et des itinéraires aériens pour les drones autorisés à opéré

Les ventes de drones devraient passer de 2,5 millions de drones en 2016 à 7 millions en 2020, soit une augmentation de 180%. (Federal Aviation Administration, USA, 2016)

Avec environ un million de drones entrant dans l'espace aérien chaque mois, la perspective de pouvoir sécuriser l'utilisation des drones devient de plus en plus décourageante. ... Voici huit risques liés à l'utilisation des drones : 1. Menaces de l'espace aérien, 2. Vecteurs d'armes, 3. Espionnage d'entreprises de basse technologie, 4. Espionnage de d'entreprises de haute technologie, 5. Contrebande, 6. Collisions, 7. La difficulté d'appliquer les règles, 8. Piratage de drones.

(Internet of Things (IoT) Institute, Overland Park, Kansas, USA)

10. Nous appliquons des principes de durabilité pour le transport de biens : le fret vert et l'éco-logistique

L'augmentation du transport de biens et de marchandises présente des problèmes et des défis uniques pour nos villes, notamment la congestion, la pollution de l'air et les accidents. Pour planifier en fonction de cette tendance, nous devons :

- Introduire des politiques et des règles pour la circulation des biens dans la planification des transports et des *Plans de mobilité urbaine durable*
- Engager et soutenir les acteurs du fret à développer des solutions de transport à faible émission de carbone, telles que le transport groupé, l'optimisation des itinéraires et de la synchronisation des livraisons, l'amélioration de l'efficacité opérationnelle, l'amélioration du rendement énergétique et l'utilisation de carburants alternatifs, l'utilisation de vélos cargo et de mini-camions électriques pour la logistique du dernier kilomètre et le développement d'autres options innovantes
- Soutenir la production locale de biens marchands et alimentaires pour réduire le transport de marchandises sur de longues distances et renforcer les économies locales
- Reconnaître les droits des vendeurs de rue, dans la mesure où ils respectent le partage de l'espace public et transportent leurs marchandises dans des véhicules non motorisés, de petit gabarit ou à faible émissions.

Les émissions mondiales de CO₂ liées au fret pourraient augmenter de 160% d'ici à 2050, les volumes de fret étant multipliés par trois selon les prévisions commerciales de l'OEDC. (ITF Transport Outlook, 2017)

Le fret urbain contribue entre 20 et 40% aux émissions et le transport urbain utilise 20 à 40% de l'espace routier.

On estime que les émissions du dernier kilomètre représentent jusqu'à 25% des émissions de la chaîne logistique et 28% des coûts totaux de transport. (Alan McKinnon, 2016)

11. Nous collaborons avec les tous les acteurs

La tendance grandissante à l'utilisation de véhicules partagés à faibles émissions, électriques ou autonomes a un impact direct sur la vie, les investissements et les moyens de subsistance économiques des résidents, des travailleurs, des entreprises et des autres acteurs. Pour mettre en place une bonne gouvernance, nous devons :

- Collaborer activement avec les parties prenantes dans le processus de prise de décision et prendre en compte leurs intérêts
- Donner la priorité aux organisations locales et aux solutions développées au niveau des quartiers plutôt qu'à celles qui sont importées d'endroits éloignés avec des contextes urbains et sociaux différents
- Fournir des mécanismes pour faciliter les consensus et résoudre les conflits d'intérêts
- Tenir compte du fait qu'investir dans la collaboration avec les acteurs afin de prendre des décisions liées au transport accélère souvent les processus décisionnels, permet d'identifier

La planification de la mobilité urbaine durable, un concept de planification stratégique promu par la Commission Européenne, considère que l'engagement des citoyens et des acteurs dans le processus de développement des plans de mobilité urbaine durable (Sustainable Urban Mobility Plan - SUMP) est l'un des éléments clés.

de meilleures solutions, favorise la coopération future, facilite l'appropriation et améliore le bien-être urbain

- Encourager et demander la création de plans nationaux de mobilité urbaine, l'application du principe de subsidiarité, la mise ne place d'un dialogue constructif entre les niveaux nationaux et locaux, ainsi que des mécanismes permettant aux villes de gérer, opérer et financer leur mobilité

12. Nous préparons nos gouvernements locaux au futur de la mobilité

Le transport et la mobilité sont des secteurs dont l'importance et le dynamisme économique augmente chaque jour car ils ont des impacts écologiques et sociaux potentiels, en particulier dans les villes à croissance rapide. Pour nous préparer à l'avenir, nous devons :

- Rester ouvert aux nouvelles technologies et au changement tout en donnant la priorité aux personnes et à la durabilité dans notre prise de décision
- Eduquer le personnel de nos gouvernements locaux pour qu'il puisse participer et faciliter les débats
- Demander aux bailleurs de fond et aux financeurs ainsi qu'aux gouvernements régionaux et nationaux de fournir des ressources pour le renforcement des capacités
- S'engager dans des réseaux régionaux, nationaux et internationaux sur le transport durable, apprendre des expériences des autres et nourrir le débat en favorisant l'innovation
- Développer des Plans de mobilité urbaine durable (Sustainable Urban Mobility Plans – SUMP) ou des documents de planification de transport équivalents, avec des objectifs ambitieux à l'image des objectifs de développement durable 2030 et de l'Accord de Paris sur le changement climatique et mettre en œuvre ces politiques et plans sans délai

L'application de ces stratégies contribue aux ODD suivants :

Sécurité routière (3.6), Efficacité énergétique (7.3), Inclusion (10.2), Accès urbain (11.2), Atténuation de la pollution de l'air (3.9) et Changement Climatique (13.2).

Les stratégies de Kaohsiung encouragent le développement de partenariats publics, publics-privés et avec la société civile (17) pour que la prise de décision au sujet de la planification de la mobilité urbaine durable soit participative, représentative et inclusive (9.1, 11.6).

Les stratégies soutiennent également le renforcement des capacités (17,9) pour la collecte des données et le suivi (17,18) ainsi que pour la mise en œuvre des solutions (17,8) et le financement durable.

Pour plus d'informations

ICLEI – Les gouvernements Locaux pour le Développement Durable
Secrétariat Mondial, Team EcoMobility

ecomobility@iclei.org

<http://www.ecomobilityfestival.org/declaration/>