

## CONFERENCE CODATU XI – 2004

### CONCLUSION DES SESSIONS

#### **Globalement, les présentations et discussions de CODATU XI indiquent :**

- Moins d'intérêt pour la qualité pour les piétons, les modes non-motorisés, les voitures individuelles et les véhicules de fret.
- Encore moins d'intérêt pour les indicateurs de réussite du système de transport (accès aux opportunités, relation à l'économie urbaine). Les professionnels tardent à lier l'attrait des Transports Publics avec la capacité de payer (richesse, pauvreté).
- Lente apparition d'une approche d'offre de service, centrée sur la demande, dont le souci pour l'attrait et la qualité est une réflexion partielle.
- Besoin d'un diagnostic complet des problèmes de transport urbain basé sur l'exemple d'un sujet manquant à la fois dans les diagnostics et les plans d'actions : manque d'attention au fret urbain et, plus généralement, absence d'un système d'approche de la gestion de l'espace routier urbain.

#### **Table ronde sur le financement :**

Proposition pour aller au-delà du concept négatif de subvention vers une approche pour développer un plan de financement pour tout investissement, opération ou réforme de politique dans le financement de projets ; l'importance de créer un concept de flot de revenu de gestion du risque est essentielle, mais pas encore commune parmi les soucis des planificateurs du transport urbain. Quel est le frein le plus important aux améliorations : manque de fonds ou organismes faibles ? Contrairement à ce qu'on pourrait croire, il se peut que ce soit le second...

#### **Session sur l'intégration modale (tarifs et horaires):**

L'intégration des transports publics considérée comme un instrument pour augmenter la qualité. Il reste un long chemin à parcourir pour mettre en œuvre l'intégration dans les villes des pays en voie de développement. La tendance porte sur les aspects technologiques d'intégration par opposition aux problèmes sous-jacents d'intérêts divergents et de politique alternative et la condition des problèmes institutionnels pour une intégration couronnée de succès : une solide administration réglementaire de transport public.

#### **Session sur le transport public organisation et réglementation**

- Mouvements dans plusieurs directions : quelques villes réglementent à nouveau (Bogota), certaines vont déréglementer (des villes indiennes), certaines attendent...
- **La re-régulation** = retour à la responsabilité corollaire à la déréglementation : une tendance forte vers la séparation des fonctions, la séparation entre la mise à disposition de services de Transports Publics et les fonctions de planification et de réglementation doit créer une capacité réglementaire sur le plan local. La même capacité est nécessaire pour la force d'intégration modale du système légal et les caractéristiques du marché sont les facteurs locaux les plus importants qui conduisent à la réglementation la plus appropriée.

- A partir du résumé des présentations et discussions, **nouvel engagement du secteur privé** : les relations entre le secteur public et le secteur privé sont délicates et doivent être entretenues, particulièrement là où c'est une condition pour un investissement futur dans le transport.
- Toutes les communications ont reconnu les contributions d'opérateurs du secteur privé fournissant de nouveaux services innovateurs ; cependant, le rôle clef du gouvernement définissant clairement des objectifs de la politique en réponse aux besoins des usagers a été mis en évidence.

### **Session sur les systèmes de transport public**

Approche innovatrice pour concevoir un transit rapide basé sur des autobus (Transmilenio à Bogota) en Europe de l'Est et ailleurs, grand potentiel de réseaux traditionnels de tramways :

- pour maximiser les bénéfices de leur emplacement exclusif,
- pour utiliser la restructuration physique / opérationnelle en tandem avec l'innovation réglementaire (par exemple, introduire des concessions).

### **Session sur les impacts externes du transport**

- Déploiement impressionnant de techniques pour évaluer les impacts externes et concevoir des actions de mitigation.
- Importance du dialogue (cf. la session sur la participation).

### **Session sur la participation des usagers dans divers processus de planification et de décision:**

Participation essentielle pour une approche axée sur la demande mais encore à ses débuts.

### **Session sur les routes urbaines et approche de l'Europe de l'ouest en matière de trafic**

Il se peut que la restriction du trafic ne soit pas appropriée pour les villes où la motorisation et le trafic augmentent actuellement car le niveau de vie plus élevé crée de la demande pour le transport individuel. En d'autres termes : l'adaptation par l'augmentation de la capacité routière est une option valable, mais, jusqu'où aller pour faire face au trafic ? Cette question doit être considérée avec une attention beaucoup plus grande que jusqu'à présent.

#### *Sujets non abordés lors de cette conférence :*

- Problèmes tarifaires et stratégies pour les services de transport public (en opposition à la technologie d'intégration tarifaire et aux bénéfices).
- Réglementation de la demande de trafic routier par la tarification (une communication a rapporté une enquête d'opinion favorable du public).

Même des expériences de contrainte de trafic ont rarement rapporté des impacts environnementaux de motorisation au-dessus de la ville (le réchauffement planétaire), du transport urbain et de l'utilisation des sols.

- Le transport dans le contexte d'autres développements urbains et nationaux (population et croissance économique, restructuration économique, ...).

*Une pensée à garder en mémoire :*

*"Le transport public urbain est très technique, dynamique, complexe et évolutif ; il nécessite d'être conduit par des gens qui bénéficient d'une vraie éducation du transport".*