

## **Définitions :**

### **Définition du transport :**

Le transport est l'« action [...] de transporter [...] d'un lieu dans un autre ».

La mobilité représente la fonction et la capacité pour une personne (ou un objet) de se déplacer (ou d'être mû);

Le transport représente plutôt l'action de se déplacer. Car elle n'implique pas nécessairement la réalisation d'un déplacement et ne fait qu'en représenter la possibilité. Puisque les deux termes sont grandement liés, viser la durabilité de l'un implique la durabilité de l'autre.

### **Circulation :**

Mouvement des véhicules sur la voirie ( s'applique aussi au mouvement des piétons ou à celui des trains sur un réseau ferré)

Le terme de trafic (anglais : traffic) n'est pas tout à fait synonyme : il désigne le volume de la circulation.

On distingue la circulation interne à une agglomération, d'échange entre agglomérations et de transit à travers une agglomération.

La circulation interne à une agglomération qui est spécifiquement urbaine, représente environ 60% du trafic dans une petite ville et jusqu'à 95% dans une très grande agglomération.

La circulation est cause de nuisances importantes (bruit, pollution de l'air, accidents, coupure du tissu urbain, dégradation du paysage).

### **Le déplacement :**

C'est un mouvement d'une personne d'une origine à une destination.

C'est une allée simple effectuée sur la voie publique entre deux endroits différents, chacun étant caractérisé par une activité. L'activité est appelée motif. (Ex. : déplacement scolaire, de loisir, pour achat, ... etc.).

### **Les déplacements tous modes (T.M.) :**

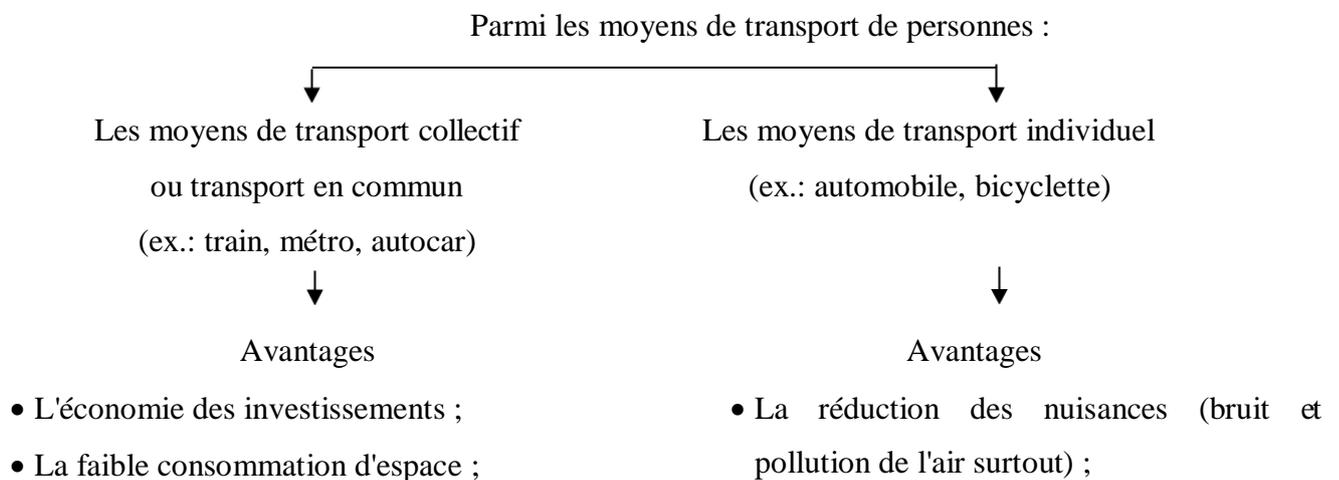
Ces sont des déplacements effectués en voiture, deux roues, transports collectifs, taxis, à pied, ..., ou à l'aide de toute combinaison de ces différents modes.

**Les déplacements tous modes motorisés (T.M.M.) :**

Ils comprennent les mêmes catégories qui ci-dessus à l'exclusion des déplacements effectués uniquement à pied.

Les déplacements peuvent être répartis selon les différents critères géographiques par secteur (quartier) d'origine et de destination. On peut les regrouper en :

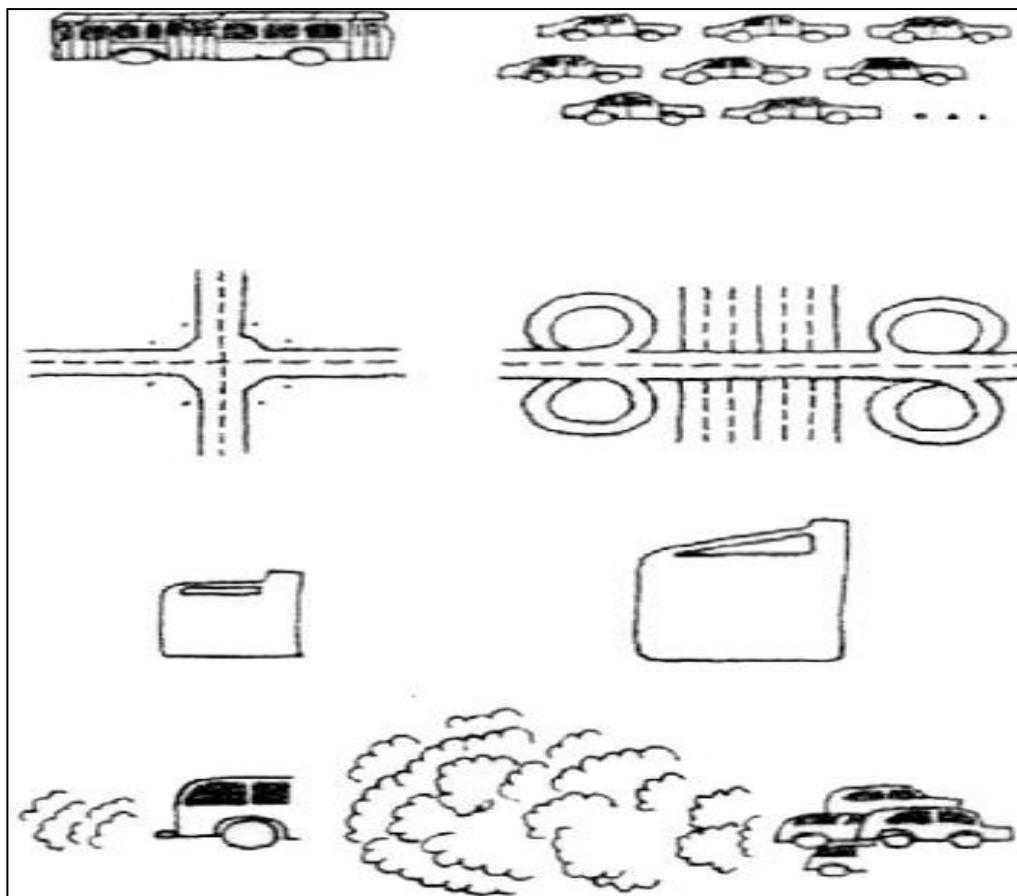
- Déplacements radiaux : entre la périphérie (banlieue) d'une agglomération et le centre (et vice versa);
- Déplacements centraux, dont l'origine et la destination sont situées dans la zone centrale de l'agglomération;
- Déplacements tangentiels, dont l'origine et la destination sont extérieures à la zone centrale et qui ne la franchissent pas (dans le cas contraire, le déplacement se décompose en deux déplacements radiaux);
- Déplacements interurbains qui sortent de (ou entrent dans) l'agglomération.

**Les moyens de transport :**

- La sécurité élevée.

Le confort (Le confort de véhicule, disponibilité permanente, accès direct à la destination choisie) ;

- Et la vitesse (qui reste, pour presque toutes les liaisons urbaines, supérieure à celle des transports collectifs).
- Intimité permise par le choix des compagnons de voyage éventuel



Comparaison entre les moyens de transports individuels et collectifs.

Les principales caractéristiques d'un moyen de transport :

- La vitesse.
- La capacité.
- La sécurité.
- Le confort.
- Le coût (en investissement, en Les nuisances qui engendrent les coûts sociaux.
- La consommation d'espace.
- fonctionnement et en particulier en énergie)

**Les modes de transport :**

- Des modes collectifs structurants : train urbain, desserte périurbaine, métro, tramway, corridors de bus (Bus Rapid Transit ou BRT);
- Des modes complémentaires : bus de grande capacité, minibus, métro-câble, transport fluvial;
- Des modes doux : deux roues non-motorisés, cheminement piétons;

**La définition de transport durable :**

Définitions avec emphase sur une dimension du développement durable en particulier. Par exemple, Boschmann & Kwan (2008) parlent d'un « transport urbain socialement durable » qui se définit comme un transport qui fournit un accès équitable aux opportunités urbaines, minimise l'exclusion sociale et améliore (ou à tout le moins ne diminue pas trop) la qualité de vie des individus.

Définitions précises. Par exemple, Deakin (2001) définit le transport durable tel un transport qui répond aux besoins de mobilité et qui, en même temps, préserve et rehausse la santé humaine et celle de l'écosystème, le progrès économique et la justice sociale, et ce, pour le présent et le futur. Parfois même, la mobilité durable est réduite à quelques enjeux seulement. W.R. Black (2010) cantonne les transports durables à seulement cinq dimensions: le carburant comme ressource finie, les émissions néfastes pour l'environnement global, les émissions néfastes pour l'environnement local, les décès et la congestion

**Les enjeux de transport durable :**

<b>Économique</b>	<b>Social</b>	<b>Environnemental</b>
Qualité d'accès Congestion routière Coûts des infrastructures Coûts pour l'usager Barrières physiques à la mobilité Dommages dus aux accidents Dépréciation des ressources non-renouvelables	Équité et justice Impacts sur les personnes à mobilité réduite Accessibilité financière Impacts sur la santé humaine Cohésion sociale Agréabilité de la communauté Esthétique	Pollution de l'air Changement climatique Pollution sonore Pollution de l'eau Impacts sur l'hydrologie Dégradation de l'écosystème et de l'habitat naturel Dépréciation des ressources non-renouvelables

La mobilité et les transports urbains, composantes essentielles d'une gestion durable d'un territoire, constituent un défi incontournable pour les villes. Pour assurer un développement durable, inclusif et économiquement efficace, l'enjeu est de limiter la congestion qui paralyse la ville et s'accompagne d'une pollution croissante de l'air, d'émissions de CO2 et d'une forte mortalité routière. Dans les agglomérations en forte croissance des pays émergents et en développement, il devient urgent d'améliorer les systèmes de transport actuels et de proposer des solutions alternatives aux véhicules individuels, solutions plus capacitaires et économes en espace et en carbone, et en même temps abordables et adaptées aux besoins des habitants.

**L'ecomobilité**

Elle est définie comme « la possibilité de se déplacer en silence, sans polluer l'atmosphère, et de façon économe et durable ». C'est un concept qui s'applique principalement aux villes et aux déplacements urbains. Une « politique écomobile » vise à encourager l'utilisation de transports en commun, moins polluants et plus respectueux de la nature, et de promouvoir la mobilité douce, c'est-à-dire le déplacement à vélo ou à pieds.

En Suisse, plus de trois quarts des déplacements se font en voiture et ces chiffres sont similaires à ceux des autres pays développés.

Les transports publics ne sont malheureusement pas toujours une partie de plaisir. Ainsi, le métro peut-être une cause de stress pour beaucoup de personnes, comme le montre un article du journal Le Monde intitulé « Stress dans les transports en commun

**Les transports dans les grandes villes du monde.**

La planification des transports urbains s’insère dans une vision globale et cohérente du développement urbain et mobilise de manière coordonnée l’ensemble des leviers au service de la mobilité (offre de transport public et d’infrastructures routières, stationnement, taxation du carburant, règles d’accès aux centres villes)

- Politique de transport et de mobilité en Algérie



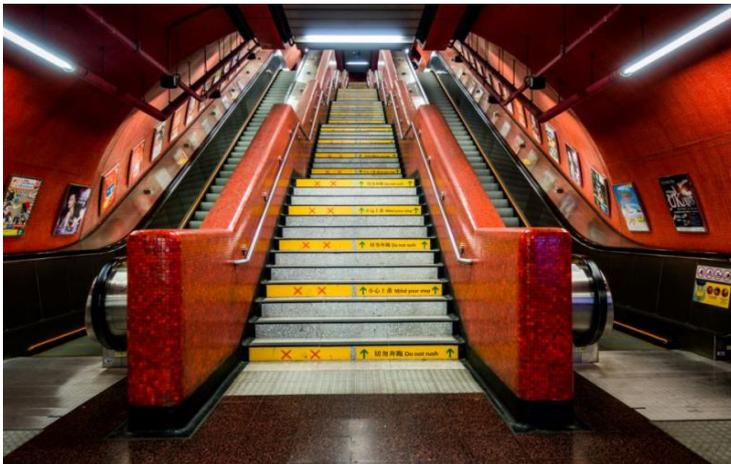
**SINGAPOUR**



**LONDRES**



STOKKHOLM



HONG KONG



AMSTERDAM



TOKYO



HELSINKI

## Les transports dans les grandes villes du monde.

### 1- En Suisse

La politique des agglomérations de la Confédération a préconisé un développement urbain vers l'intérieur : encourager un développement compact se traduisant par une densification du milieu urbanisé, limitation de la croissance de l'urbanisation, concentration de l'urbanisation dans des emplacements appropriés et amélioration de la qualité des espaces urbains.

Plusieurs outils sont mobilisés afin de permettre la coordination de l'urbanisme et des transports :

#### La planification :

Conditionner *l'urbanisation* aux *dessertes en TC* est une stratégie qui fait l'objet d'un large consensus politique à tous les niveaux : fédéral, cantonal, régional et local. Il existe plusieurs outils de planification par échelon, dont trois paraissent essentiels à une planification

intégrée : les plans sectoriels de la Confédération, les plans directeurs des cantons et les projets d'agglomération.

Exemple : le canton de Zurich a fixé une règle précisant que toute zone comprenant plus de 300 habitants ou 300 habitants et des activités économiques doit se situer à moins de **400m** d'un arrêt de tramway ou de bus ou à moins de **750m** d'une gare desservie par le TER (Train express régional). Actuellement, plus de 95 % de la population et des emplois du canton sont desservis par les transports en commun.

### La qualité de desserte :

Les niveaux de qualité de desserte par les transports publics sont un indicateur essentiel pour conduire les politiques locales. La méthode suisse qui permet de déterminer les niveaux de qualité de la desserte par les transports publics est précise. Les stations et arrêts de transports collectifs sont classées en cinq catégories (de I à V dans le tableau ci-contre, en fonction à la fois du type de transport (ligne ferroviaire, bus urbain, etc...) et de son cadencement.

Cadence	Type du moyen de transport			
	Groupe A <sup>1)</sup>		Groupe B <sup>1)</sup>	
	Nœud ferroviaire	Ligne ferroviaire	Tramway, trolleybus et autobus (des lignes urbaines principales) Bus régional	Bus urbain, Minibus local
< 5 min.	I	I	II	III
6 – 9 min.	I	II	III	IV
10 – 19 min.	II	III	IV	V
20 – 39 min.	III	IV	V	V
40 – 60 min.	IV	V	V	–

Catégorie d'arrêt	Accessibilité des arrêts (distances en m)			
	< 300 m	300 – 500 m	501 – 750 m	751 – 1000 m
I	Niveau A	Niveau A	Niveau B	Niveau C
II	Niveau A	Niveau B	Niveau C	Niveau D
III	Niveau B	Niveau C	Niveau D	–
IV	Niveau C	Niveau D	–	–
V	Niveau D	–	–	–

On peut ensuite, en fonction de l'accessibilité de ces arrêts par les piétons, attribuer un niveau de qualité à la desserte de la zone considérée (de A à D, au-delà la zone n'étant pas desservie).

#### Outil récent :

Le Fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales (FORTA) permet de financer des grands projets d'infrastructures de transport

nécessitant également une planification orientée sur le long terme. Il sert à achever le réseau des routes nationales, à éliminer des goulets d'étranglement et à réaliser des projets dans les agglomérations. Il est financé par les taxes routières ainsi par les recettes de l'impôt sur les voitures.

## **2- En Allemagne**

L'Allemagne offre l'image d'un pays attentif à limiter les déplacements polluants. Le pays oeuvre à subordonner sa planification à un réseau de transports en commun performant et adéquat. Grâce à des mesures législatives et fédérales ainsi qu'au principe de concentration décentralisée, l'urbanisation est contrôlée et mieux localisée.

### ***La ville allemande, compacte et polynucléaire : « la ville des courtes distances »***

Ce concept préconise l'implantation des services quotidiens à moins de 800m des pôles d'échanges, des parcs relais ou des logements. La densification urbaine doit renforcer la rentabilité et l'attractivité des TC, réduire les besoins de mobilité à de courtes distances et favoriser les pratiques de mobilité douce.

L'Allemagne tend vers un modèle urbain dense, polynucléaire (multiplication de nouveaux centres) et multifonctionnel. Cette concentration urbaine préférentiellement localisée est strictement conditionnée à la présence ou à la réalisation de liaisons en TC et intègre impérativement une forte mixité fonctionnelle. Des mesures contraignantes bloquent l'installation des activités de commerce et de loisirs en périphérie.

Les Länder et les agglomérations tentent de prévenir la propension des habitants à se concentrer autour des axes d'infrastructures routières principaux et les incitent ainsi à se reporter vers les axes de TC. De plus, les extensions urbaines doivent être implantées à proximité immédiate de dessertes ferroviaires ou de TCSP.

**Les différents problèmes du transport :**

Le transport urbain demeure l'un des problèmes les plus épineux qui se posent au niveau de toutes les grandes villes du monde. Un développement d'un système de transport urbain nécessite une planification avec une complémentarité optimale entre les différents modes de transport. L'enjeu principal est de mettre en adéquation l'aménagement urbain et le transport urbain en vue d'établir un système de mobilité efficace et de qualité.

Le secteur des transports rencontre plusieurs sortes de problèmes spatiales, techniques et sociaux économiques, dans ce cours on propose premièrement les différents points à analyser et à évaluer pour un système de transport plus efficace puis les différents problèmes rencontrés

**Schéma : les différents points à analyser**

