



DOCUMENTS DE TRAVAIL D'HABITAT III

19 - TRANSPORT ET MOBILITÉ

New York, 31 May 2015





DOCUMENT DE TRAVAIL SUR LE TRANSPORT ET LA MOBILITÉ

MOTS CLÉS

Accessibilité, aménagement du territoire, développement urbain autour des transports collectifs, politique urbaine nationale, fret, intégration intermodale,

PRINCIPAUX CONCEPTS

Une mobilité urbaine durable : L'objectif des services de transport est de créer pour tous un accès sûr, propre et abordable aux transports qui eux-mêmes permettent d'accéder à des opportunités, des services, des biens et des commodités. L'accessibilité et la mobilité durable sont liées à la qualité et l'efficacité requises pour atteindre une destination dont les distances sont réduites plutôt qu'au matériel associé aux transports. En conséquence, la mobilité urbaine durable est déterminée par le degré d'accessibilité d'une ville entière à tous ses habitants, notamment les pauvres, les personnes âgées, les jeunes, les personnes souffrant de handicaps, les femmes et les enfants.

Transport non motorisé : fait référence aux transports de passagers par des moyens de locomotion à propulsion humaine ou animale. Cela inclut les vélos, pousse-pousse, vélos taxis, charrettes à traction animale, chariots divers et la marche.

Les transports publics : Les services de transports publics officiels sont ceux disponibles au public, payants, qui suivent des parcours déterminés, avec des horaires et des tarifs fixés (et dans le cadre de ce document) dans des zones urbaines. Ils peuvent être exploités par des organismes publics ou privés et couvrir une large gamme de supports tels que bus, trains légers (tramways), métro, trains de banlieue, remontées mécaniques et transports flottants (par ex., ferries et bateaux)¹.

Des villes compactes ou une « croissance intelligente » correspond à un développement urbain qui est concentré, efficace en ressources et moins dépendant de l'usage des véhicules privés. Le terme « croissance intelligente » est plus communément utilisé en Amérique du Nord, alors qu'en Europe et en Australie, on emploie plus facilement « ville compacte » pour évoquer des concepts similaires. Comme un antidote à l'étalement urbain, ces termes visent à réduire la part de la fiscalité locale que requiert une nouvelle croissance, tout en favorisant la marche et le vélo, la préservation des quartiers historiques, des lieux de résidence mixtes qui aident à réduire la ségrégation sociale, la diversité des logements et des choix de mobilité qui répondent à diverses préférences de style de vie. Les dix principes acceptés qui définissent de tels développements sont : (1) des usages du sol mixtes, (2) une conception compacte des bâtiments, (3) un éventail de possibilités et de choix dans le cadre du logement mixte, (4) des quartiers praticables à pied, (5) des communautés diversifiées, attrayantes avec un sentiment d'appartenance fort, (6) la préservation d'espaces ouverts, des terres agricoles, de la beauté naturelle et des zones environnementales essentielles, (7) le développement orienté vers les communautés existantes, (8) une variété de choix de transports, (9) des décisions de développement prévisibles, équitables et rentables, et (10) la collaboration entre les communautés locales et les acteurs en ce qui concerne les décisions relatives au développement².

¹ Global Report on Human Settlements 2013 : Planning and Design for Sustainable Urban Mobility (GRHS 2013)

² Bullard, 2007; Duany et al, 2000; <http://www.smartgrowth.org/network.php>, cited in GRHS 2013



Gestion de la demande de transport (GDT) : L'aménagement urbain et l'urbanisme qui ont des liens étroits avec la gestion de la demande en matière de déplacement peuvent constituer une alternative économique pour l'accroissement de la capacité. Une approche de gestion de la demande en transport par un meilleur aménagement urbain peut offrir de meilleurs résultats environnementaux, une meilleure santé publique, des communautés plus fortes et des villes plus prospères. La GDT doit faire partie de la stratégie complète et de l'ensemble complexe de mesures technologiques et de politiques pour la gestion des transports urbains.

FAITS ET CHIFFRES CLÉS

Le transport, en 2010, était responsable pour environ 23 % du total des émissions de CO₂ associées à la consommation d'énergie. Les émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport ont plus que doublé depuis 1970 (augmentant plus rapidement que n'importe quelle autre utilisation finale d'énergie) pour atteindre 7,0 Gt CO₂eq en 2010. La consommation finale d'énergie pour les transports a atteint 27,4 % du total d'utilisation finale de l'énergie, dont une grande partie était urbaine. En l'absence d'interventions, les émissions des moyens de transport pourraient augmenter plus rapidement que les émissions provenant d'autres secteurs d'utilisation d'énergie pour atteindre environ 12 Gt CO₂ par an d'ici 2050³. Cette tendance met en danger l'objectif consistant à limiter l'augmentation générale des températures de deux degrés au-dessus des niveaux préindustriels. Pourtant, accroître la mobilité et les connexions dans les villes représente d'énormes avantages pour la société et apporte également les moyens indispensables pour qu'une ville fonctionne de manière efficace.

Il a été estimé que la pollution de l'air extérieur, qui est partiellement provoquée par les transports, était à l'origine de 3,7 millions de morts prématurées dans le monde en 2012 ; majoritairement, 88 % de ces décès avaient eu lieu dans des pays à revenus moyens ou faibles⁴. Le transport contribue également à la pollution des sols et de l'eau.

Les embouteillages non seulement augmentent la pollution locale de l'air mais entraînent aussi des pertes économiques importantes en raison du temps perdu et d'une consommation d'essence et d'émission de gaz accrues. Par exemple, aux États-Unis, le temps perdu dans la circulation représentait 0,7 % du PIB, au Royaume-Uni 1,2 % du PIB, 3,4 % à Dakar, au Sénégal, 4 % à Manille, aux Philippines, 3,3 % à 5,3 % à Pékin, en Chine, 1 % à 6 % à Bangkok, en Thaïlande et jusqu'à 10 % à Lima, au Pérou où les gens passent en moyenne quatre heures par jour dans les transports⁵.

Annuellement, 1,24 million de personnes sont tuées dans les accidents de la route qui ont lieu principalement (92 %) dans les pays à revenus moyens et faibles. L'Afrique, qui possède seulement 2 % du parc automobile mondial et 12 % de la population mondiale, affiche 16 % des décès⁶.

La croissance de la motorisation est un phénomène mondial. En 2010, il y avait 1 milliard de véhicules motorisés dans le monde (excluant les deux roues). Des données de 2005 indiquent que près de la moitié des trajets dans les villes se faisaient par des modes motorisés privés. Cette proportion continue d'augmenter. D'ici 2035, il est estimé que le nombre de véhicules automobiles légers (voitures, véhicules utilitaires sports,

3 Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change (Chapter 8 , Transport)

4 WHO 2014 (http://www.who.int/phe/health_topics/outdoorair/databases/faqs_air_pollution.pdf?ua=1)

5 Climate Change 2014: ibid

6 WHO Global Status Report on Road Safety 2013



camions légers et fourgonnettes) atteindra 1,6 milliard et d'ici 2050, il dépassera les 2,1 milliards. La plus grande croissance se concentrera dans les pays d'Asie, en particulier en Chine et en Inde. Globalement, le nombre de nouvelles voitures vendues annuellement est passé de 39 millions en 1990 à 63 millions en 2012. Dans certains pays, notamment en Asie et également en Afrique, le nombre de deux roues motorisés devrait s'accroître énormément. Les tendances indiquent également que le parc automobile privé augmente lentement dans les pays où le revenu par habitant est plus faible, plus rapidement là où les revenus sont moyens, atteignant la saturation là où les revenus par habitant sont les plus élevés. Par exemple, les kilomètres de véhicules parcourus par habitant semblent s'être stabilisés dans un certain nombre de pays à revenus élevés tels que les États-Unis, le Japon, l'Australie, la France, le Royaume-Uni et l'Allemagne.

Les transports non motorisés constituaient 37 % des trajets urbains dans le monde en 2005. Pour de très courts trajets, la marche est le principal mode de transport. Dans les villes africaines, cela représente 30 à 35 % de tous les trajets.⁷ Malgré la grande proportion de personnes qui sont dépendantes des transports non motorisés, il existe une divergence entre l'utilisation modale, l'attribution des infrastructures et le financement des modes de transport dans de nombreuses villes. Par exemple, à Dhaka, au Bangladesh, près de 80 % des trajets se font en marchant, en bus, ou par le biais de transports motorisés informels, et pourtant 70 % de l'espace routier est dédié essentiellement aux véhicules privés. De manière similaire, dans certaines villes d'Afrique de l'Est, la marche représente plus de la moitié de tous les trajets, mais moins de 1 % des coûts totaux, tandis que les véhicules privés comptent pour 50 % du montant total des coûts du système.

La ville du vingt-et-unième siècle est une ville avec un flux intense de personnes, de produits et d'informations. Le transport de marchandises représente de 10 à 15 % des kilomètres-équivalents parcourus par véhicule dans des zones urbaines et a été relié aux externalités négatives des embouteillages, de la pollution atmosphérique et acoustique. Des données montrent qu'une ville à revenu élevé en Europe génère 300 à 400 trajets en camion pour 1 000 personnes par jour et 30 à 50 tonnes de marchandises par personne par an. Les mouvements de fret sont largement effectués par navires, camions et trains de marchandises au diesel ; s'il est vrai que les moteurs diesel ont une meilleure efficacité énergétique que les moteurs essence, ils contribuent notablement aux émissions de gaz à effet de serre et autres polluants climatiques de courte vie, en particulier le charbon noir, ayant des conséquences sur la santé publique. Malgré l'importance des transports de marchandises dans les environnements urbains, les décideurs politiques et les planificateurs y ont accordé moins d'attention.

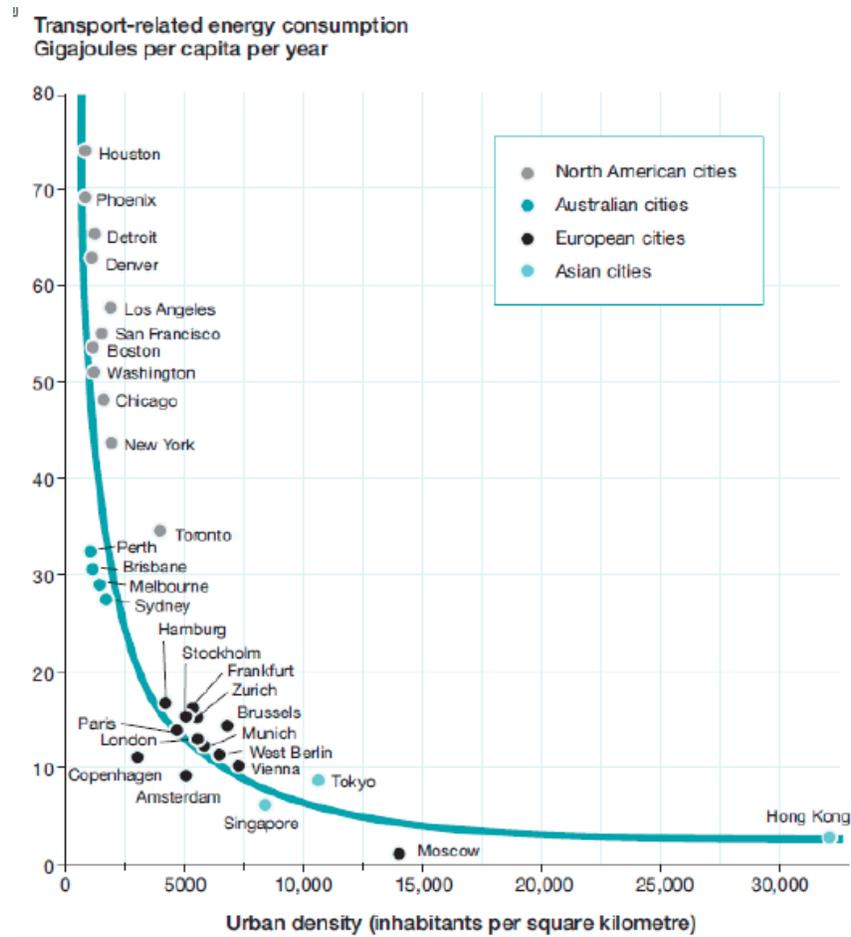
PROBLEMATIQUE

S'il est vrai que le transport est un moteur de l'activité économique et des relations sociales, le fait de planifier en fonction des transports motorisés individuels plutôt que sur l'accessibilité a augmenté le nombre de voyageurs-kilomètres annuels parcourus par tête et a créé un cercle vicieux où, dans un effort de résoudre les problèmes d'embouteillage, le nombre croissant de véhicules motorisés privés semble entraîner la construction de davantage de routes et d'infrastructures telles que des viaducs, qui à leur tour sont rapidement submergées par l'augmentation du nombre de véhicules. L'objectif devrait plutôt être de chercher à infléchir l'étalement urbain, créer des quartiers compacts, piétonniers et réduire les kilomètres de véhicule parcourus par personne. La forme urbaine est un facteur déterminant des systèmes de transport par lesquels elle est à



son tour fortement influencée. Une forme de ville compacte permet aux personnes, en particulier aux pauvres, d'accéder plus facilement à des emplois, des services éducatifs et sanitaires, de réduire la consommation de carburants et fournir plus de possibilités d'interactions sociales. Le tableau 1 ci-dessous illustre la relation entre la densité urbaine et la consommation d'énergie.

Tableau 1 : L'influence des densités urbaines sur la consommation d'énergie associée aux transports dans 32 villes (1989)



(Source : Newman and Kenworthy 1989 cited in Iefevere 2009/ GRHS 2013)

Dans de nombreux pays en développement, sur ces dix dernières années, les transports publics formels se sont détériorés, les gouvernements maintenant les niveaux tarifaires bas sans pour autant augmenter les subventions. Une situation qui a entraîné la baisse de qualité des services. Dans de nombreux pays d'Afrique, le transport informel domine désormais pour ces prestations de service. Le secteur informel se caractérise par l'exploitation de minibus, midibus, taxis collectifs et, dans certains pays, de motos-taxis. Il a été recensé que



les minibus et midibus « matatu » à Nairobi ont le taux le plus élevé d'utilisation par habitant de transports informels dans le monde avec 662 trajets par personne par an, les trois quarts en transport public, représentant 36 % du volume du trafic.

Les femmes et les hommes dans les zones urbaines ont des modèles de parcours différents. Les femmes ont tendance à faire plus de trajets, mais sur des distances plus courtes. Les problèmes liés au harcèlement sexuel, à la sécurité et à la sûreté ont augmenté en ce qui concerne le trajet des femmes en transport public ou à pied. Des transports publics dont les coûts sont élevés peuvent être prohibitifs pour les femmes. Une étude à Kampala, en Ouganda, montre que les femmes dépensent l'équivalent de 29 % de leurs salaires dans les transports publics. Un certain nombre de défis reste également à relever pour les personnes avec des handicaps.

VECTEURS D'ACTION

Se concentrer sur la demande

Il est nécessaire d'inverser le paradigme et de centrer la planification plutôt sur les personnes que sur les véhicules. Ce paradigme se fonde sur une approche axée sur les droits et considère l'accessibilité comme l'objectif final de tous les transports ; à savoir des accès tangibles aux lieux et aux opportunités, aux emplois et services et aux marchandises et commodités. Le pivot central de ce nouveau paradigme passe de la gestion de l'approvisionnement de la mobilité à la gestion de la demande. En favorisant les programmes d'utilisation mixte des terres et des villes plus compactes, il est possible de réduire la longueur des trajets et l'activité de transport. Néanmoins, même si l'accent est mis sur l'accessibilité en tant qu'objectif principal, les moyens de transport restent un élément vital. Le cadre « Avoid-Shift-Improve » [Éviter-Évoluer-Améliorer]⁸ préconise une approche basée sur la demande avec pour objectif de réduire les émissions et les embouteillages et rendre les villes plus vivables. « Éviter » met l'accent sur une meilleure planification de l'utilisation du sol et de la gestion des demandes de transport, en réduisant la longueur des trajets. « Évoluer » signifie passer à des moyens de transport plus durables (non motorisés et publics) puis « Améliorer » cible les véhicules et l'efficacité énergétique. Un système de transport urbain durable se conçoit sur des structures modales efficaces constituées de réseaux piétonniers, cyclistes et de transports publics. Un meilleur aménagement des rues et des espaces publics, et le concept « Transit Oriented Design » peut non seulement répondre aux besoins d'accessibilité des personnes, mais contribue également à l'économie urbaine.

Favoriser l'environnement politique et la coordination institutionnelle

Une approche intégrée de l'utilisation des sols et de la planification des transports est essentielle. Il faut promouvoir cette intégration au plus haut niveau par le biais de politiques de transport urbain nationales développées comme des actes statutaires qui apportent une vision pour le développement urbain tout en définissant également les rôles, responsabilités et relations entre les différents secteurs, organismes et acteurs, en guidant l'action aux niveaux régionaux, métropolitains et à celui des quartiers. De telles orientations politiques encouragent également le développement de « Plans de mobilité urbaine durables » en tant que processus de planification de l'utilisation des sols et du transport, innovants, intégrés et ouverts à tous qui sont appliqués dans un certain nombre de villes dans le monde.



Une autre dimension connexe est la fusion des responsabilités institutionnelles sous un seul organisme ayant compétence sur la question du transport, de l'utilisation des sols et des programmes d'investissement, la construction et l'entretien des routes, la gestion du trafic, les permis, l'application des règles et les opérations. Cela est particulièrement pertinent pour les grandes villes métropolitaines. De telles politiques peuvent également soutenir une vision régionale pour l'usage des sols et des transports coordonnés (par ex. intégration de service du transport public dans une région métropolitaine). Quelques bons exemples montrent la voie à suivre. À Stockholm, en Suède, pour gérer la croissance urbaine, le Storstockholms Lokaltrafik a été créé en tant qu'organisme de transport régional unique qui prend en charge les responsabilités au préalable partagées entre différentes municipalités⁹. Dans un autre exemple, encouragé par les investissements potentiels dans les infrastructures de transport, les cinq autorités régionales qui constituent l'agglomération de Nairobi se sont élaboré un cadre collaboratif de la planification et du fonctionnement des transports en signant un « Mémoire d'entente » comme précurseur à la création d'une « autorité des transports métropolitains de Nairobi » qui superviserait le développement des transports dans l'agglomération de Nairobi.

Une intégration intermodale et un développement autour des transports collectifs

L'intégration modale des transports non motorisés avec les transports publics améliore l'accessibilité des transports publics. Il est important de prendre en compte les rôles complémentaires des autoroutes et des systèmes ferroviaires. Par exemple, dans la périphérie de Munich, en Allemagne, les autoroutes et les trains de banlieue sont intégrés concrètement pour que les automobilistes prennent le train. De la même manière, des sentiers pédestres et des pistes cyclables qui débouchent sur des stations de trains de banlieue, le partage de vélos et des programmes de location où les stations servent de pivots peuvent améliorer l'accessibilité à des régions métropolitaines plus larges et sont des solutions à privilégier dans les grandes agglomérations urbaines.

Curitiba, au Brésil, offre un bon exemple de développement orienté sur les transports collectifs, où un système de transport rapide à moindre coût a été introduit conjointement à une politique d'utilisation des terres qui préconisait d'augmenter l'usage des sols progressivement en créant une proximité au corridor du système rapide par bus, à savoir une planification dans le sens d'une approche orientée sur les personnes.

Des exemples d'intégration intermodale ont également vu le jour dans des villes en Asie et en Amérique latine. À Guangzhou, en Chine, le système rapide par bus qui dessert 800 000 passagers par jour est intégré aux voies cyclables et aux systèmes de partage de vélos, assurant ainsi l'accès aux transports publics et élargissant la portée de ces transports. Sao Paulo et Curitiba au Brésil, Bogota en Colombie et Santiago au Chili ont également pris des mesures en faveur d'une telle intégration.

La gestion du fret urbain

Du fait des embouteillages urbains croissants qui paralysent de nombreuses villes et grèvent l'économie, le concept de « fret vert » a émergé ces dernières années. Il incite les décideurs politiques, les chefs d'entreprise et la société civile à travailler ensemble pour améliorer l'efficacité énergétique et environnementale liée aux mouvements de fret. Cette approche réduit les coûts et peut rendre les entreprises plus compétitives, tout en réduisant les émissions, au bénéfice de la santé publique. Les stratégies de transport dans des espaces urbains très sollicités



n'ont pas reçu l'attention requise et il est essentiel que les interactions étroites entre l'usage des sols urbains et le transport des marchandises soient prises en compte dans des politiques et des stratégies qui puissent assurer des avantages économiques de transports de marchandises efficaces, tout en réduisant ses répercussions sociales, environnementales et sur la santé.

Certaines bonnes pratiques ont émergé de la distribution du fret dans des zones urbaines. Cela inclut la rationalisation de la livraison et la prise en compte de « logistique inverse » (à savoir la suppression des déchets et l'adaptation modale), une recherche plus orientée reste néanmoins nécessaire pour intégrer la distribution du fret comme un élément à part entière de la mobilité urbaine durable. Les défis (transferts) des terminaux et des centres de logistique peuvent être réduits, si l'on s'écarte des modèles de dépendance des routes au profit de terminaux intermodaux avec des accès ferroviaires. Les logistiques de fret et les options intermodales demandent plus d'attention des politiques et des décideurs, en particulier en ce qui concerne la prise de décision pour l'emplacement et l'intégration des terminaux.

Financement

Il est essentiel de promouvoir les politiques qui rendent les trajets en voiture moins attrayants tout en facilitant une évolution vers les transports publics et les moyens de transport non motorisés. Des incitations financières et des systèmes tarifaires intégrés peuvent être fournis pour veiller à ce que ces modes alternatifs soient pratiques, abordables et assimilés. De plus, sur la base du principe du « pollueur-payeur », les politiques relatives aux taxes d'encombrement, à la gestion du stationnement et aux péages peuvent réduire l'utilisation des véhicules privés et favoriser celle des transports publics et non motorisés. Les revenus complémentaires générés par les mesures de tarification des péages/encombrements peuvent être une source d'investissement pour financer des améliorations du transport public. Des innovations telles que le covoiturage peuvent réduire la possession de véhicule par les particuliers, et continuent de représenter une situation gagnant-gagnant pour l'industrie de l'automobile et les villes, servant à répondre à la demande non satisfaite de mobilité parmi les citoyens, tout en réduisant les demandes de places de parking. Les employeurs peuvent également contribuer à réduire les embouteillages en incitant le covoiturage parmi leurs employés.

La durabilité financière des systèmes de transport est essentielle pour assurer la mobilité durable. Du fait de l'urbanisation croissante et de l'augmentation des trajets, il est nécessaire que des financements adaptés soient disponibles. Des mécanismes de financement solides pour un transport durable, notamment des programmes/fonds de mobilité, des dotations budgétaires plus élevées et durables en fonction des priorités définies dans les politiques nationales de transport urbain et les plans de mobilité urbaine durable qui veillent à l'application des mesures identifiées, sont nécessaires. Plus largement, l'expérience semble indiquer que les coûts d'exploitation des transports publics devraient être liés aux tarifs, mais les coûts en capital devraient être supportés par de plus larges sources de revenus. La New York Metropolitan Transportation Authority (MTA) offre un exemple où une agence unique est en mesure de consolider les revenus de différentes origines pour proposer un système de transport régional plurimodal. L'agence combine des revenus provenant des autorités fédérales, et subnationales, des revenus locaux et des impôts affectés aux transports, ainsi que des péages des routes et des ponts. Ce système permet une meilleure distribution des coûts et des revenus entre différents modes, illustrant par là même un outil de politique potentiellement facile à utiliser.¹⁰



Les partenariats publics-privés et les modèles de partage de valeurs sont également des atouts de taille pour combler les écarts financiers associés aux investissements dans les transports publics. La ville de Hong Kong illustre ainsi ce principe en mettant des terrains autour de futures stations à disposition de la Mass Transit Railway Corporation (MTRC) dans le cadre de baux à long terme à des prix de développement de pré-aménagement. Le MTRC vend les droits de développer ces sites (à des tarifs de post-aménagement) à des investisseurs privés qui construisent des galeries marchandes et des logements. La différence entre les prix paye le coût du capital pour les infrastructures de transport.

Utilisation des TIC

La communication moderne et la technologie des billetteries peuvent largement faciliter l'intégration des différents modes de transport. Une modélisation fiable de la demande et des données prévisionnelles doit être la base pour toute intervention de transport. Il existe de bons exemples des effets de l'application des TIC dans ce domaine. Par exemple, il était difficile, du fait de l'absence de données origine-destination, de planifier des opérations de système rapide par bus dans des villes d'Afrique de l'Est. Cependant, en utilisant les informations provenant des circuits de transit informels saisis sur les téléphones, il a été possible de retracer des modèles de mobilité des personnes qui utilisent les transports publics informels. Ces données ont été utilisées pour la planification opérationnelle des systèmes de BRT. Un tel usage innovant des technologies et des instruments peut être renforcé et facilité pour améliorer l'accessibilité et réduire les accidents, la pollution et les émissions de gaz à effet de serre. L'application des TIC et de Systèmes de transport intelligent (STI) joue également un rôle important pour améliorer l'efficacité opérationnelle des transports urbains et des services au profit des usagers de moyens de transport durables (par ex. l'accélération des transports publics, les centres de contrôle du trafic et la gestion adaptée de la circulation, les billetteries en ligne, les informations intégrées, les données en temps réel, les applications et la navigation de mobilité plurimodale), représentant un fort potentiel pour l'innovation.

Les connaissances acquises lors de la mise en œuvre de solutions de mobilité urbaine peuvent être partagées entre les gouvernements nationaux et les autorités locales pour stimuler l'adoption de ces stratégies. Il est également important de transmettre les connaissances sur la façon dont le nouveau paradigme peut être mis en pratique. Cela demande l'engagement des villes, de la société civile, de l'industrie et des institutions financières dans des partenariats opérationnels sous la forme de projets et simultanément le renforcement des capacités en matière d'exploitation et de maintenance. Les politiques nationales urbaines associées aux politiques nationales de transport urbain articulées autour de ce nouveau paradigme de l'accessibilité peuvent orienter les textes réglementaires, notamment en matière d'aménagement urbain compact et d'incitations en faveur de transports propres.

Parmi les autres facteurs déterminants pour une action privilégiant les transports urbains durables, il est possible d'inclure (i) L'élaboration de politiques nationales de transport urbain cohérentes pour consolider les objectifs primordiaux de stratégies avec des actions aux niveaux locaux, notamment des cadres légaux pour une gouvernance des transports durable, des programmes de financement et une forte coopération des



autorités nationales, régionales et locales (ii) des processus de planification de l'utilisation des terrains et des transports innovants, intégrés et pour tous (iii) Le renforcement des capacités humaines et institutionnelles pour permettre aux décideurs politiques et aux planificateurs d'appliquer avec succès des mesures liées au transport urbain et (iv) Le renforcement de la coopération internationale en matière de transport durable pour améliorer l'accès aux technologies, aux expériences et à des solutions et veiller à contribuer à l'échange de l'apprentissage mutuel et des améliorations apportées à des solutions.

PLATEFORMES ET PROJETS

- L'initiative de mobilité électrique en milieu urbain [Urban Electric Mobility Vehicles Initiative (UEMI)] (<http://unhabitat.org/action-platform-on-urban-electric-mobility-initiative-uemi/>) lancée au Sommet climatique de l'ONU le 23 septembre 2014 avec pour objectif de réduire les émissions causées par les transports tout en améliorant progressivement l'accès et la mobilité par l'adoption généralisée des véhicules électriques, de sorte que ces derniers représentent 30 % de l'ensemble des trajets urbains d'ici 2030. L'initiative sera mise en œuvre dans le contexte général d'une transition vers des sources d'énergie plus propres, de meilleurs programmes urbains et un appel pour des actions complémentaires du côté des acteurs de l'offre et de la demande tels que, respectivement, l'industrie et les villes. Les organisations internationales et notamment ONU-Habitat, d'autres institutions des Nations Unies, l'Agence internationale de l'énergie, d'autres organismes de recherche et de connaissance et le projet UN Global Compact joueront un rôle de coordination par le partage des connaissances, le renforcement des capacités et en apportant leur soutien par l'entremise d'initiatives de sensibilisation.
- Le partenariat mis en place dans le domaine du transport durable à faible émission de carbone (SloCaT) (www.slocat.net)
- Bridging the Gap – a multistakeholder partnership to promote sustainable transport in the international climate debate (www.transport2020.org)
- ICLEI's EcoMobility Initiative (<http://www.ecomobility.org/>)
- The HUB, a capacity-building platform by Embarq India/WRI

Les Documents de Travail d'Habitat III ont été rédigés par l'Équipe de Travail des Nations Unies, un groupe constitué d'agences et programmes de l'ONU contribuant conjointement à l'élaboration du Nouveau Programme pour les villes. Les Documents de Travail furent finalisés lors d'ateliers dédiés à l'Équipe de Travail de l'ONU qui ont eu lieu à New York du 26 au 29 Mai 2015.

Ce document de travail a été élaboré avec la contribution de ONU-Habitat, le PNUE, UN-DESA, la Banque mondiale et l'OMS.

La traduction des Documents de Travail en Français a été facilitée par le Gouvernement Français.