

# Des emplois verts et sains dans les transports:

lancer un nouveau partenariat au sein du PPE-TSE



**THE PEP**

*Transport, Health and Environment  
Pan-European Programme*



**World Health  
Organization**  
Europe

**Remerciements:** Cette publication a été rendue possible grâce aux contributions du ministère fédéral autrichien de l'agriculture, de la forêt, de l'environnement et de l'eau, du ministère français du travail et de la santé, du ministère français de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, du bureau fédéral suisse de la santé publique, du Dr James Woodcock (université de Cambridge), et du Dr Rachel Aldred (université d'East London).

Traduction: MEDDTL / DGITM / SAGS / EP3 / BC

Crédits photo de couverture: © Istockphoto.com

Design: Aleen Squires

Les demandes concernant les publications du Bureau régional sont à adresser à:

Service des publications

Bureau régional de l'OMS pour l'Europe

Scherfigsvej 8

DK-2100 Copenhagen Ø, Denmark

Vous pouvez également remplir un formulaire de demande de documentation, d'informations sanitaires ou d'autorisation de reproduire/traduire sur le site Web du Bureau régional.

(<http://www.euro.who.int/PubRequest?language=French>).

© World Health Organization 2011

Tous droits réservés. Le Bureau régional de l'Europe de l'Organisation mondiale de la santé accueillera favorablement les demandes d'autorisation de reproduire ou de traduire ses publications, en partie ou intégralement.

Les appellations employées dans cette publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent, de la part de l'Organisation mondiale de la santé, aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays, territoire, ville ou zone, ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières ou limites. Les lignes en pointillé sur les cartes représentent des frontières approximatives dont le tracé peut ne pas avoir encore fait l'objet d'un accord définitif.

La mention d'entreprises et de produits commerciaux n'implique pas que ces entreprises et produits commerciaux sont agréés ou recommandés par l'Organisation mondiale de la santé, de préférence à d'autres, de nature similaire, qui ne sont pas mentionnés. Sauf erreur ou omission, une majuscule initiale indique qu'il s'agit d'un nom déposé.

L'Organisation mondiale de la santé a pris toutes les dispositions voulues pour vérifier les informations contenues dans la présente publication. Toutefois, le matériel publié est diffusé sans aucune garantie, expresse ou implicite. La responsabilité de l'interprétation et de l'utilisation dudit matériel incombe au lecteur. En aucun cas, l'Organisation mondiale de la santé ne saurait être tenue responsable des préjudices subis du fait de son utilisation. Les opinions exprimées par les auteurs, rédacteurs et groupes d'experts ne reflètent pas nécessairement les décisions de l'Organisation mondiale de la santé ou la politique arrêtée par cette dernière.

Fournir l'accès aux marchandises, au travail, aux services, à l'éducation et aux loisirs par un système de transports promouvant la santé, économiquement et socialement viable, est un facteur clé pour l'amélioration de notre environnement, de notre qualité de vie, et pour une croissance économique et sociale.

Les transports sont un secteur important de l'économie, employant plus de 16 millions de personnes dans l'Union Européenne, et contribuant à 11% de son PIB. Avec ce niveau d'importance sociale et économique, le secteur des transports est très bien placé pour dominer au sein de l'économie verte, pour explorer les nouvelles opportunités de création d'emplois et de développement économique, tout en maximisant les gains possibles pour l'environnement et la santé par des politiques de transports innovantes. Il existe une vraie opportunité de faire cadrer le rôle que jouent les transports avec le respect dû à la société, à l'environnement et à la santé. Il faut pour cela se concentrer sur le rôle positif que le « transport vert » peut jouer dans l'amélioration de la santé, l'environnement, la cohésion sociale, la qualité de vie et la croissance économique. Cependant, les expériences d'interventions et de mise en œuvre de politiques qui offrent de gros potentiels pour maximiser les bénéfices pour l'environnement, la santé et l'économie, et plus particulièrement celles liées à la promotion des modes actifs (vélo et marche) dans les aires urbaines, sont encore assez éparses et ont souvent été en marge des débats sur les politiques de transport.

## PPE-TSE lance un nouveau partenariat pour les emplois verts et sains

Le Programme Pan-Européen pour les Transports, la Santé et l'Environnement (PPE-TSE) lance un nouveau Partenariat pour faire suite au Symposium PPE-TSE 2010 sur les investissements et les emplois respectueux de l'environnement et de la santé dans les transports. Le but de ce Partenariat est de rassembler États Membres, experts et "pouvoirs publics" intéressés, qu'ils proviennent des domaines du transport, de l'environnement ou de la santé, afin de développer un éventail d'actions et de projets communs pour:

- 1. Stimuler** le débat et le partage de la connaissance sur ce que sont les métiers verts et sains dans le transport.
- 2. Décrire** les expériences en Europe et dans les autres parties du monde et plus précisément les nouvelles politiques et approches pour créer des emplois verts et sains dans les transports.
- 3. Analyser** le potentiel de transformation des "anciens emplois", pour créer de "nouveaux emplois verts" dans les transports et la mobilité et évaluer l'impact qualitatif et quantitatif qu'une telle approche aurait sur l'environnement, la santé, les transports et l'économie.
- 4. Partager** les bonnes pratiques et disséminer les expériences, les politiques publiques et les savoir-faire.
- 5. Développer** strategies and actions for stakeholders to implement Goal 1 of the Amsterdam Declaration in order to promote green jobs in transport.

La valeur ajoutée de ce nouveau Partenariat PPE-TSE résidera dans la consolidation des témoignages liés à ces expériences et dans la facilitation de leur prise en compte dans les politiques de transports dans les pays membres, tant au niveau national que régional ou local.

Les pays membres, experts et responsables politiques qui souhaiteraient rejoindre ce Partenariat PPE-TSE sont invités à contacter le secrétariat ([secretariat@thepep.org](mailto:secretariat@thepep.org)).

## La marche, le vélo et le transport public de passagers?

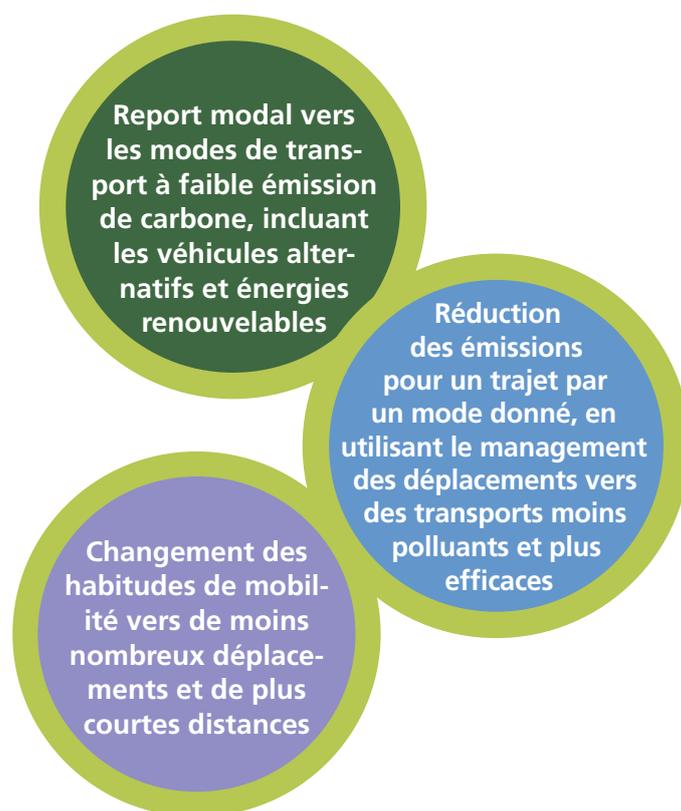
L'objectif du PPE-TSE est de développer des politiques qui maximisent les avantages pour les transports, l'environnement et la santé. Il y a un potentiel considérable dans les modes actifs (marche et vélo) et les transports publics. Leurs avantages principaux sont de réduire la pollution aérienne et sonore, les émissions de gaz à effet de serre (GES), la consommation d'énergie, la congestion, tout en augmentant l'activité physique (ce qui réduit le risque de maladies cardio-vasculaires, de diabète de type 2, d'hypertension et de certaines formes de cancer), en améliorant la sécurité routière et en protégeant les paysages et la cohésion urbaine. De plus, offrir l'opportunité de marcher et de prendre son vélo - ce qui coûte peu - et des transports publics efficaces et abordables pourra aider à réduire les inégalités d'accès au transport, et donc l'accès au travail, à l'éducation et aux loisirs .

## Définir des métiers verts et sains: un débat en cours

Ces dernières années, un débat continu s'est engagé pour la définition de ce qu'est un "emploi vert". Certaines définitions se concentrent sur les biens et services qui visent à améliorer/protéger l'environnement alors que d'autres mettent l'accent sur l'importance à regarder au-delà des secteurs spécifiques et à refonder l'économie toute entière sur une base plus environnementale. Le bureau américain des statistiques du travail utilise une définition des emplois verts en deux parties : premièrement, les emplois dans les entreprises dont les productions ou services "bénéficient à l'environnement ou préservent les ressources naturelles", et deuxièmement les emplois où les salariés améliorent l'impact environnemental de leur entreprise. Cependant, la principale limite de cette définition est que le choix du comparateur peut rendre l'appellation "emploi vert " trop facile à obtenir. C'est pourquoi le programme environnement de l'ONU souhaite relier les concepts d' "emploi vert" à l'objectif visé : une économie à faible émission de CO2.

Dans le contexte du PPE-TSE, les Emplois Verts et Sains dans les Transports (EVST) sont définis comme des emplois qui font partie d'une solution plus large à la lutte contre le changement climatique, aidant à faciliter la réduction nécessaire des émissions tout en soutenant des objectifs d'amélioration de l'environnement à grande échelle, de la santé, du bien-être et de l'équité.

## Vers un système de transport à faible émission de CO2 par à une combinaison de:



## Changer les métiers

La transition vers des transports plus verts et plus sains, ce n'est pas seulement transformer des métiers d'un type en un autre mais c'est aussi créer de nouveaux types d'emplois. Pendant la transition vers des systèmes de transport à faibles émissions de CO2, certains métiers vont être aussi utiles qu'avant, d'autres vont connaître une demande

### Informations complémentaires:

- OECD 2005. Opening Markets for Environmental Goods and Service, available at <http://www.oecd.org/dataoecd/63/15/35415839.pdf>
- United States Department of Labour, Bureau of Labor Statistics. Defining Green Jobs, available at [http://www.bls.gov/green/green\\_definition.pdf](http://www.bls.gov/green/green_definition.pdf)
- UNEP 2008. Green Jobs: towards decent work in a sustainable, low-carbon world, available at <http://www.unep.org/greeneconomy/LinkClick.aspx?fileticket=hr62Ck7RTX4%3d&tabid=1377&language=en-US>

plus importante au cours du temps, et d'autres encore vont être nécessaires en grand nombre dès le début. Un tel changement peut affecter les emplois de quatre

manières, décrites dans le rapport de l'UE sur les rapports entre l'environnement et les compétences des travailleurs "Environment and labour force skills":

<b>Création de nouveaux emplois dans des secteurs nouveaux ou en expansion</b>	Par exemple, la production des infrastructures cyclables et des vélos électriques, l'aménagement de l'espace urbain et le management des mobilités
<b>Adaptation des métiers pour les rendre plus verts</b>	Par exemple, les plombiers et électriciens se déplaçant par vélo-cargo plutôt qu'en voiture et les moniteurs d'auto-école qui insistent sur l'enseignement de l'éco-conduite
<b>Substitution de métiers</b>	Par exemple, un transfert du fret de la route vers le rail détruirait des emplois de chauffeur et créerait des emplois de cheminots
<b>Élimination d'emplois</b>	Par exemple, certains emplois dans l'industrie automobile

## Où sont les emplois verts et sains?

<p><b>Supporter les modes actifs</b> Vente et maintenance de vélos (haute-qualité), production de vélos, construction et maintenance d'infrastructures de haute qualité et d'environnements propices à la marche et au vélo, production de vêtements, d'accessoires, installations pour les marcheurs et les cyclistes</p>	<p><b>Améliorer les transports publics et accroître leur attractivité</b> Construction et maintenance des véhicules de transport public et des infrastructures, gestion des systèmes de transport, schémas de vélos publics, taxis, piétons, schémas de voitures partagées, développement et entretien des réseaux de déplacements intégrés, développement de systèmes "bike and ride"</p>	<p><b>Mesures technologiques pour réduire les émissions par mode</b> Production et développement de technologies pour voitures électriques (ou autre énergie faible en émission de CO2), production d'énergies renouvelables</p>
<p><b>Encourager le changement des comportements</b> Installation d'éclairage, patrouilles de voisinage et maintenance des rues, conseils de trajets et recommandations de bonnes pratiques, formation vélo, gestion des lignes de transport en commun, formation à l'éco-conduite, et formation aux compétences environnementales</p>	<p><b>Manager la mobilité</b> Création de centres de mobilité, mise en avant de systèmes intermodaux faciles d'utilisation, promotion des innovations dans les services de mobilité et les technologies de transport, innovations dans la chaîne des transports, sensibilisation, formation et éducation</p>	<p><b>Fret</b> Production, maintenance et conduite des vélos-cargos et des vélos électriques, logistique et gestion pour une meilleure prise en compte de l'environnement</p>
<p><b>Réduire l'utilisation de la voiture</b> Mise en œuvre de la piétonisation, schémas de péages urbains, management de la mobilité, restrictions des places de stationnement</p>	<p><b>Réduire la demande transport</b> Industries de l'information et des technologies de communication, entreprises locales et décentralisées</p>	<p><b>Tourisme</b> Mise en œuvre et entretien de schémas de vélos en libre service, gestion d'itinéraires piétons, cyclables et de transports en commun, petits vendeurs locaux, chambres d'hôtes, producteurs agricoles locaux, plans de restauration des quartiers ainsi que d'entretien et de valorisation du patrimoine</p>

## Créer des emplois locaux verts et sains dans les transports

Les emplois verts et sains dans les transports publics, le vélo et la marche incluent le domaine des hautes technologies, tels que le développement de véhicules électriques et les énergies renouvelables. Beaucoup d'autres domaines sont potentiellement créateurs d'emplois, non qualifiés ou spécialisés parmi lesquels:

1. Plusieurs EVST relèvent du pouvoir local et permettent des bénéfices pour l'économie locale, de grande importance dans les zones touchées par le chômage.

2. Les emplois dans la marche et le vélo pour les transports urbains s'adaptent bien à l'échelle locale et ne nécessitent pas de programme d'investissement lourd comme les autoroutes ou les métros.

3. Les investissements dans les emplois verts peuvent être financés par les emplois "moins verts", en implémentant le principe du pollueur-payeur avec un schéma financier adapté.

## Le programme cadre de travail autrichien pour que le management de la mobilité soutienne l'environnement, l'économie et les emplois verts

Le programme d'action autrichien pour le management de la mobilité *klima: aktiv mobil* - qui est un exemple national de mise en œuvre des Objectifs d'Amsterdam - a été lancé par le ministère fédéral de l'agriculture, de la forêt, de l'environnement et de l'eau pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> en encourageant la mobilité durable : par exemple, grâce à des véhicules écologiques, à des énergies alternatives, à la gestion des mobilités à haute efficacité énergétique, à l'éco-conduite, au vélo et aux transports publics, tout en stimulant les emplois verts. Après cinq ans, ce programme soutient plus de 1800 entreprises, communautés, villes et régions, pour une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de 450 000t/an. Les petites et moyennes entreprises en bénéficient particulièrement. Depuis 2007, le programme a apporté une contribution financière de 42,5 millions d'euros qui a stimulé des investissements d'une valeur totale de 271 millions d'euros, et créé ou sauvé 3000 emplois verts. Les résultats positifs de ce programme soulignent le potentiel de réduction des GES, les nouvelles opportunités pour les entreprises, et les créations d'emplois verts dans les transports grâce à un cadre de travail national de soutien proactif, en collaboration avec les entreprises, les collectivités, les villes, et les régions. *klima: aktiv mobil* fait partie du programme plus général *klima: aktiv* qui couvre aussi les domaines des économies d'énergie, des énergies renouvelables, de la construction et de la réhabilitation. C'est une contribution importante au "Plan général pour l'emploi vert" autrichien présenté par le ministère de l'agriculture, de la forêt, de l'environnement et de l'eau, en association avec la chambre autrichienne

de commerce. Le "Plan général pour les emplois verts" combiné avec *klima: aktiv mobil* combine deux approches pour créer des emplois verts et sains dans les transports: stimulation des investissements dans la mobilité écologique et création de nouveaux emplois verts et sains tout en "verdissant" les emplois existants. Par exemple, *klima: aktiv mobil* offre une formation et une certification aux moniteurs d'auto-école en tant que moniteurs d'éco-conduite et aux techniciens vélo pour une compétence en gestion informatique. Le plan général pour l'emploi vert devrait aider à la création de 15 000 emplois verts par l'extension des transports publics, de la mobilité électrique et du vélo. D'autres domaines incluent les énergies renouvelables, l'efficacité énergétique, l'agriculture raisonnée et l'éco-tourisme. Déjà 200 000 Autrichiens travaillent dans le domaine en expansion de l'environnement, qui est vital économiquement. L'objectif est de créer encore 100 000 emplois verts d'ici à 2020.



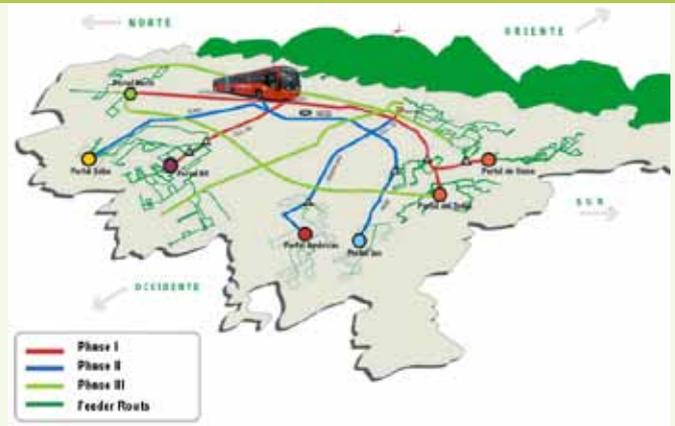
*L'expansion des vélos électriques en Autriche: un bon point pour l'environnement et l'économie*

**Informations complémentaires:** [www.klimaaktivmobil.at](http://www.klimaaktivmobil.at); [www.green-jobs.at](http://www.green-jobs.at); [www.lebensministerium.at](http://www.lebensministerium.at); [robert.thaler@lebensministerium.at](mailto:robert.thaler@lebensministerium.at)

## Répondre aux inégalités par un transport équitable pour tous: l'expérience TransMilenio

Le TransMilenio est un système de transit de masse rapide et une réponse apportée par la ville de Bogota à de sérieux problèmes de croissance urbaine incontrôlée. TransMilenio a conduit à un changement conséquent dans la répartition des modes de transport et à une réduction des émissions de gaz à effet de serre par une diminution du volume de trafic. L'impact des transports sur la santé a été réduit en favorisant la marche et le vélo, avec la diminution de la pollution de l'air et des accidents de circulation. En 2009, le système avait déjà généré presque 40 000 emplois directs et 55 000 indirects. Ce système particulièrement intéressant permet aussi d'agir sur le pilier social du développement durable. Alors que traditionnellement le secteur transport emploie des hommes, dans le système TransMilenio les femmes sont bien mieux représentées. Elles représentent actuellement 24% de la main d'œuvre et, parmi elles, 62% sont des mères célibataires ; dans des activités telles que le contrôle ou le nettoyage des bus, la participation des femmes s'élève respectivement à 70% et 43%. Cela nécessite également un minimum de participation des petites entreprises pour la gestion du système.

Le système a permis à la ville de Bogota de développer l'aménagement durable de son territoire, de profiter de retombées dans les domaines sociaux, culturels, opérationnels et économiques, et enfin d'améliorer la qualité



©www.transmilenio.gov.co

*Le système TransMilenio a créé 95 000 emplois et réduit le temps de trajet de 32%, les émissions de GES de 40% et les accidents de 90%.*

de vie et le bien-être des habitants ainsi que la qualité de l'environnement.

La création et le développement du TransMilenio ont nécessité des investissements substantiels en infrastructures. Le gouvernement national a financé jusqu'à 70% du budget et 30% proviennent du gouvernement local. Les revenus du pétrole (directs et indirects) ont couvert 50% du coût total. La gestion du système est opérée par le public et le privé.

**Informations complémentaires:** Deysi Rodriguez, Operations and Environmental Office, Tel. +57 (1) 220 3000 ext. 1119, [deysi.rodriguez@transmilenio.gov.co](mailto:deysi.rodriguez@transmilenio.gov.co)

## Stratégies innovantes pour des choix de mobilité et d'accès bénéfiques pour l'environnement, l'économie et la société, même en zone rurale

Le succès du transport public repose sur des services de mobilité attractifs et une bonne communication sur ces services. Pour encourager les transports publics, plusieurs centres de mobilité régionaux ont été créés par les autorités autrichiennes et supportés par le programme klima: aktiv mobil. Les services offerts vont au-delà de simples horaires affichés à chaque arrêt. Le programme vise à améliorer le transport public en général, attirer de nouveaux clients et fournir les moyens nécessaires. Les centres de mobilité sont aussi des points de contact pour les entreprises, les collectivités, les fournisseurs de service de transport, les institutions, les écoles et les compagnies de tourisme. Les centres de mobilité représentent

le principal réseau de coordination pour les plans de transports publics régionaux. Ils délivrent également des formations et de l'aide pour le management des mobilités dans les collectivités, les entreprises, les écoles et les personnes âgées.

Pour améliorer le « dernier kilomètre » dans les transports publics ruraux, des systèmes de mini-bus et taxis sur demande ont été introduit pour compléter le réseau régional de bus et de trains. Quelques exemples de bonnes pratiques pour le transport public régional sont les systèmes de transports publics intégrés dans les provinces autrichiennes de Vorarlberg et du Tyrol, et les mini-bus qui rencontrent un

franc succès dans les collectivités de Breitenbrunn, Mörbisch et Purbach. Ces bus à la demande ont été mis en place en application directe du projet austro-hongro-slovaque du PPE-TSE pour les transports durables et le tourisme dans les zones sensibles comme la source Pannonian, le Lac Neusiedl, la région Fertő-tő.

#### Informations complémentaires:

[www.klimaaktivmobil.at](http://www.klimaaktivmobil.at); [www.lebensministerium.at](http://www.lebensministerium.at); [robert.thaler@lebensministerium.at](mailto:robert.thaler@lebensministerium.at);  
 THE PEP Project and local mini buses: [www.sensiblegebiete.at](http://www.sensiblegebiete.at);  
[www.b-mobil.info](http://www.b-mobil.info); [www.purbach.at](http://www.purbach.at); [www.breitenbrunn.at](http://www.breitenbrunn.at);  
[www.mörbisch.at](http://www.mörbisch.at);  
 Mobility centers: [www.perg.mobitipp.at](http://www.perg.mobitipp.at); [www.mobilzentral.at](http://www.mobilzentral.at);  
 Integrated regional public transport systems: [www.vmobil.at](http://www.vmobil.at);  
[www.vvt.at](http://www.vvt.at)



© Municipality of Purbach

*Les bus à la demande rendent les services de transport public plus accessibles dans les zones rurales autrichiennes*

## Eco-tourisme: plus de touristes pour “booster” les économies locales



SuisseMobile est l'approche nationale suisse pour la mobilité durable dans le tourisme grâce à des itinéraires publics à signalisation standardisée et interoperables pour la marche, le vélo, le VTT, les rollers et le rafting. Le système fonctionne avec des horaires tout-en-un pour les transports publics (du rail à la voie d'eau en passant par les bus et funiculaires). Au sein de ce réseau pour le trafic non-motorisé, tous les itinéraires de SuisseMobile sont reliés à des services de nombreux partenaires publics et privés : parmi ceux-ci le gouvernement et les autorités (transport, santé, environnement, aménagement, énergie,

*Un réseau pour la circulation non-motorisée, SuisseMobile permet de générer jusqu'à 600 millions de dollars de revenus par année pour les entreprises situées le long de ses parcours.*

culture et affaires économiques) mais aussi les entreprises privées qui offrent des services pour le transport, le sport, le logement et la gastronomie. Après des investissements d'environ 12 M€ entre 2004 et 2008, le chiffre d'affaire annuel estimé de SuisseMobile et de ses partenaires depuis lors est compris entre 300 et 400 M€, hors bénéfices indirects pour la santé et l'environnement.

En Asie centrale également, certaines expériences émergent avec de petites entreprises, souvent dirigées par de jeunes entrepreneurs, qui se développent comme start-up en lien avec des projets de plus grande ampleur pour le développement de l'éco-tourisme. Par exemple, ces entreprises offrent des promenades pittoresques à vélo dans le centre du Kazakhstan, qui amènent de la clientèle potentielle pour d'autres secteurs (logement, restauration, etc) le long des routes. L'investissement initial pour créer de petites entreprises comme celles-ci est un travail d'investigation et de collecte d'information qui ne nécessite pas de gros investissements de capitaux.

**Informations complémentaires:** <http://www.switzerlandmobility.ch>; <http://etpack.ecotourism.kz/index.php?lang=english>

## Des milliers d'emplois pour la production et la distribution de vélos en Europe

l'Allemagne sont des centres majeurs de production. En Allemagne, on estime à 4000 le nombre d'emplois dans la production de vélos, pièces et composants.

Un potentiel existe pour une considérable augmentation du parc de vélos détenus par des particuliers et pour la production de vélos haut de gamme, incluant les vélos-cargos et les vélos électriques.

Alors que la production des vélos peut s'effectuer n'importe où, une forte utilisation du vélo va créer des emplois locaux pour vendre et réparer ces vélos. Par exemple, Copenhague, où presque 40% des habitants vont au travail à vélo, a maintenant 309 entreprises enregistrées qui vendent ou réparent des vélos, apportant 650 emplois à temps plein. En Allemagne, il y a cinq fois plus d'emplois dans la vente et la réparation que dans la production : environ 22 000. Une plus grande part du vélo dans les déplacements se traduirait par des emplois locaux à forte valeur ajoutée pour la vente et la réparation de vélos, y compris dans les pays non producteurs.



Photo: ©istockphoto.com

Si les vélos sont utilisés pour une plus grande variété de déplacements et de tâches, plus d'emplois seront créés dans cette branche : par exemple, pour adapter la technologie électrique à des vélos existants n'en disposant pas. Cela pourrait être une bonne solution pour les personnes âgées qui ont des difficultés à pédaler sur de longues distances tout en prolongeant la durée de vie du vélo.

**Informations complémentaires:** <http://www.cphpost.dk/business/business/119-business/51914-citys-biking-industry-rakes-in-13-billion.html>; <http://www.tour-magazin.de/?p=8036>

## 47 000 emplois dans les transports à Londres

Le report modal entraîne un très grand potentiel pour la croissance grâce au développement et à l'entretien des transports publics car ils devront être améliorés et étendus pour remplacer les déplacements en voiture. C'est le cas à Londres où les transports publics ont une part modale en progression, particulièrement pour les trajets banlieue-centre. Les transports publics représentent 90% des déplacements vers le centre lors de l'heure de pointe matinale.

Le vaste système de transports publics londonien compte 43 600 emplois pour les bus et les cars, et 3300 emplois pour le rail. La plupart sont des emplois de conducteurs ou d'opérateurs, d'autres sont dans la gestion, le management ou guichetiers. Il y a également des emplois directement liés aux transports publics, comme les emplois dans les bureaux d'études de conception, dans les entreprises qui emploient les ingénieurs et techniciens pour la réalisation des voies ferrées.

Même en cas de part modale élevée des transports publics et d'un nombre d'emplois existants relativement important, il y a toujours du potentiel pour un accroissement de cette part. Les transports publics pourraient être rendus plus accessibles en engageant plus de personnel (conducteurs, contrôleurs et personnel en station) pour assister les clients en situation de handicap ou ceux qui portent des bagages ou des enfants. En plus des emplois directs, les emplois indirects et induits sont aussi importants. Les estimations actuelles indiquent que 100 emplois directs dans le rail soutiennent 140 emplois indirects, alors que 100 emplois directs dans l'industrie de l'automobile n'en soutiennent que 48 autres.

**Informations complémentaires:** <http://www.pteg.net/NR/rdonlyres/D09F59E8-72C6-438C-8964-60A1993A8F48/0/EmploymentintheSustainableTransportSector.pdf>; <http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/corporate/travel-in-london-report-3.pdf>

## Réduire les coûts externes du transport: développement des infrastructures cyclables à Copenhague

Créer et entretenir des infrastructures pour les piétons et cyclistes peut créer des emplois manuels de proximité de manière significative. En Allemagne, par exemple, on estime à 7000 le nombre d'emplois spécifiques en lien avec les infrastructures cyclables.

A Copenhague, les principaux exemples reliés aux infrastructures cyclables concernent la construction de nouvelles infrastructures et leur maintenance, le nettoyage et l'inspection des routes, la construction d'équipements routiers comme les panneaux et les glissières, la sécurité routière et la planification (travail analytique et stratégique).

Des investissements substantiels dans les infrastructures cyclables sont la base de la politique cyclable de Copenhague, bénéfiques pour les citoyens et les entreprises. La municipalité a défini des critères incluant la sécurité, le confort, le temps de trajet, le tourisme et la publicité pour évaluer les bénéfices du vélo. La création d'infrastructures peut engendrer plus d'emplois indirects et induits. Une étude de Baltimore estime que pour chaque million d'euros investi en pistes cyclables, 19,4 emplois directs et indirects sont créés, à comparer avec 15,3 pour les projets piétons et seulement 9,2 pour la réfection de l'enrobé d'une route.

**Informations complémentaires:** [http://www.bikeleague.org/resources/reports/pdfs/baltimore\\_Dec20.pdf](http://www.bikeleague.org/resources/reports/pdfs/baltimore_Dec20.pdf)

## Les vélos en libre service: des milliers d'opportunités d'emploi en Europe

Les vélos en libre service sont le mode de transport public qui affiche la plus forte croissance. Une étude récente pour les États-Unis a montré que l'Espagne est actuellement le leader mondial avec 105 systèmes, 28% du total global. La plus grande densité est parisienne, avec 9,6 vélos pour 1000 habitants, et environ 400 emplois directs.

Les schémas de vélos en libre service sont de plus en plus complexes avec des stations de dépôt, une intégration au tarif/ticket des autres transports publics, et des services de localisation par GPS et de la connaissance de la disponibilité en temps réel. L'extension à des vélos électriques, comme à Stuttgart, permet d'augmenter leur utilisation en situations difficiles, par exemple par les personnes âgées, les personnes présentant un handicap ou les passages dans des zones en pente.

La maintenance et la logistique sont des opérations majeures. Les vélos ont besoin d'être réparés, remplacés, déplacés. Le matériel et les coûts opérationnels peuvent être compensés par les tarifs d'utilisation, des sponsors, de la publicité ou les revenus des places de parking pour voitures. Le système Vélib' de Paris a réussi à couvrir tous les coûts grâce à la publicité et aux sponsors, en dégagant même un revenu pour les collectivités. Il y a encore

du potentiel pour une expansion à partir des schémas existants. Les recommandations conduisent à rester dans les villes denses ou dans les zones denses des villes. Mais même dans les villes plus petites et moins denses, les schémas de vélos en libre service peuvent prendre sens aux arrêts de transports publics et autres équipements publics. Les calculs, d'après les données espagnoles, ont montré que des schémas de vélos en libre service dans les villes de plus de 20 000 habitants amèneraient à un total de 4200 emplois directs dans les services et réparations.



*4,200 jobs could be created in bike hire schemes in Spain.*

**Informations complémentaires:** <http://ebikespace.com/stuttgart-wheeling-its-way-pedelec-city-statu/>; [http://www.un.org/esa/dsd/resources/res\\_pdfs/csd-19/Background-Paper8-P.Midgley-Bicycle.pdf](http://www.un.org/esa/dsd/resources/res_pdfs/csd-19/Background-Paper8-P.Midgley-Bicycle.pdf); [http://ftp.sevillafilmoffice.com/velo-city2011/presentaciones/dia25/Plenario\\_4/Joaquin\\_Nieto.pdf](http://ftp.sevillafilmoffice.com/velo-city2011/presentaciones/dia25/Plenario_4/Joaquin_Nieto.pdf)

## Les emplois verts: l'exemple français pour soutenir leur développement

La France s'est fixé des objectifs de développement durable ambitieux suite au processus de large concertation entre les représentants institutionnels et de la société civile appelé Grenelle de l'environnement. La loi confirme l'engagement pris par la France de diviser par quatre ses émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050 afin de ramener à cette échéance ses émissions annuelles de gaz à effet de serre à un niveau inférieur à 140 millions de tonnes équivalent de dioxyde de carbone.

Afin d'atteindre ces objectifs généraux, une série d'objectifs spécifiques ont été adoptés, dont les principaux concernent de grands secteurs économiques parmi lesquels les transports. Le Conseil d'orientation pour l'emploi (COE) qui relève du premier ministre a été invité à se prononcer sur les conditions nécessaires pour faire de la "croissance verte" une croissance riche en emplois de qualité. Il a pris en compte les travaux les plus récents sur ce thème (ADEME) ainsi que les rapports des comités de filière qui ont été constitués en vue de définir un plan de mobilisation en faveur des métiers de la croissance verte.

Si toutes ces contributions mettent en évidence un potentiel de créations d'emplois, elles soulignent aussi les incertitudes qui pèsent sur les évaluations prospectives et l'importance des enjeux autour de la transformation des emplois existants.

Ses conclusions indiquent que, selon un certain nombre d'évaluations, la croissance verte pourrait être fortement créatrice d'emplois. Mais au-delà des créations d'emplois, la croissance verte appellera des transferts d'emplois entre secteurs et l'évolution du contenu de nombreux métiers.

La croissance verte présente donc un triple défi:

- faire en sorte que les créations d'emplois soient les plus nombreuses possible;
- accompagner tous les salariés pour lesquels la croissance verte impliquera un changement d'emploi ;
- favoriser l'adaptation des compétences des salariés lorsque leur métier évolue.

C'est la stratégie préconisée, filière par filière pour le développement des emplois verts.

**Informations complémentaires:** [http://www.coe.gouv.fr/IMG/pdf/Quirion\\_COE\\_15\\_10\\_2009.pdf](http://www.coe.gouv.fr/IMG/pdf/Quirion_COE_15_10_2009.pdf); [http://www.enr.fr/docs/2009132735\\_etudeademeRapport2009final.pdf](http://www.enr.fr/docs/2009132735_etudeademeRapport2009final.pdf)

### **Pour aller plus loin sur le PPE-TSE:**

Le Programme Pan-Européen Transport, Santé et Environnement (PPE-TSE) fournit un cadre de travail qui vise à créer des transports sains et respectant l'environnement. PPE-TSE est une initiative conjointe du Bureau Européen de l'Organisation Mondiale de la Santé, et de la Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe qui facilite une utilisation des ressources plus efficace et une meilleure coordination aux niveaux national et international.

### **Contact**

[secretariat@thepep.org](mailto:secretariat@thepep.org)  
[www.thepep.org](http://www.thepep.org)



# THE PEP

***Transport, Health and Environment  
Pan-European Programme***



**World Health  
Organization**  
Regional Office for  
**Europe**