

« La réduction de l'excès automobile en milieu urbain : quelques exemples de mesures et dispositifs adoptés en Europe »

1) Introduction	p2
2) Les Zones à Trafic Limité – ZTL Gènes, Florence, Cunéo, Pontevedra, Rennes	3
3) Les Zones à Faible Émission – ZFE Allemagne, Madrid	7
4) Le péage Urbain Londres	11
5) La Ville 30 Espagne, Danemark...l'essaimage européen	14
6) La piétonnisation Barcelone	18
7) Les réseaux cyclables Copenhague, Oslo...	19
8) Déplacements et pollutions	22
9) Évolutions des modes de vie, mobilités et aménagement de la ville, Gdynia, Kajaani	23
10) La mesure de la mobilité urbaine	27
11) Prise de conscience, mobilisations et perspectives	28



Figure 3 : Exemples de différents panneaux d'entrée et sortie de ZFE à travers l'Europe



1) Introduction

De plus en plus de villes européennes adoptent aujourd'hui des mesures pour éviter l'excès automobile en milieu urbain.

Les décisions prises par certaines agglomérations peuvent résulter d'une volonté de donner plus d'espace à la vie locale, aux usages de proximité, à la commodité de mobilité des piétons et des cycles.

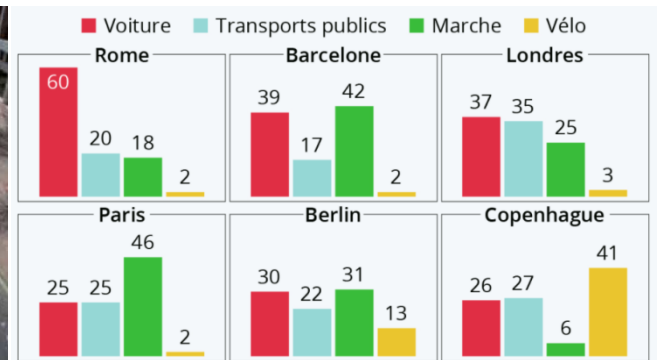
Certaines collectivités souhaitent également réduire la pollution automobile, en limitant la circulation en fonction du type de motorisation.

La volonté de faire diminuer les niveaux de nuisances liés aux véhicules motorisés, insécurité routière, bruit, pollution de l'air, concoure également à la recherche d'une ambiance de vie urbaine plus apaisée.

Plus récemment, certaines villes prennent en compte les besoins de développement durable, les conséquences de la motorisation sur le changement climatique, ou encore les difficultés liées à l'accroissement de consommation des surfaces d'espaces publics, de plus en plus disputées au cœur des villes.



Source : The Deloitte City Mobility Index



Source : Statista, modes de transport 2020

Ces motivations et priorités diverses donnent lieu à un choix de mesures variées qui toutes, participent à une modération de la circulation automobile en milieu urbain.

Elles deviennent applicables en raison d'une prise de conscience de la part des citoyens des enjeux de la limitation du trafic automobile en ville, par rapport aux souhaits d'amélioration de la qualité de vie, du bien-être des habitants, et de l'attrait que représentent des espaces publics de qualité.

Ces mesures, souvent mises en place de façon progressives, se déploient avec un objectif de moyen terme, en fonction de leur acceptation sociale.

Certaines villes « pilotes » telles qu'Amsterdam ou Copenhague ne sont plus évoquées aujourd'hui comme des exceptions.

Des villes de différentes tailles, métropoles ou villes moyennes, mettent en place à leur échelle, les mesures qui relèvent de leur pouvoir de décision, en fonction des réglementations existantes, nationales ou locales.

Rome a par exemple choisi de réserver l'accès au centre-ville principalement aux riverains.

Par ailleurs, certaines législations évoluent au niveau national (Espagne, Italie) et deviennent un moteur efficace de la limitation du trafic motorisé en ville.

La restriction de circulation des véhicules à fortes émissions dans le centre de villes italiennes, le déploiement de la vitesse à 30 km/h dans les centres-villes espagnols, ont été rendues possibles par des évolutions réglementaires significatives.

Dans ce contexte, certaines collectivités visent désormais une interdiction totale des véhicules motorisés en centre-ville, Copenhague l'a prévu pour 2025, Madrid l'applique partiellement depuis 2018, et Oslo intégralement depuis 2020 !

A travers l'exemple de quelques villes européennes, la variété des dispositifs mis en place révèle de très nombreux moyens d'action.

Tous contribuent à l'apaisement des conditions de déplacements en ville, à l'évolution des répartitions d'usagers entre modes de déplacements, et à l'amélioration du bien-être des habitants.

2) Les Zones à Trafic Limité - ZTL

(Infos Ademe 2019, Rue de l'Avenir France)

La Zone à Trafic Limité (ZTL) est une zone dont l'accès est limité à certains types d'usagers de véhicules.

L'objectif est d'apaiser la circulation, en favorisant les transports en commun, la marche et le vélo.

Les restrictions concernent différents usages (résident, visiteur, livraison, transport public), mais peuvent également se traduire

Un péage urbain est instauré à Londres.

Paris souhaite supprimer progressivement 50% des places de stationnement sur voirie, est passée en Ville 30, et envisage la mise en place d'une ZTL.

Berlin limite en priorité la circulation des véhicules en fonction de leur système de motorisation.



par des restrictions sur le gabarit et le type du véhicule.

Elles visent à améliorer la qualité de vie et participer à la sauvegarde du patrimoine à travers une diminution du trafic routier dans la zone. Ce n'est ni un péage urbain, ni une zone à faibles émissions, ni une forme de piétonisation.

Les ZTL sont apparues dans les années 1970 en **Italie**, pour protéger le patrimoine des centres-villes historiques (Ferrare, Florence, Sienne), et le dispositif s'est développé massivement après 1995.

Plus de 200 villes italiennes comprennent aujourd'hui une ZTL, avec des modalités de fonctionnement variables.

A **Gênes**, les transports publics et les véhicules pour les personnes handicapées sont de fait autorisés à circuler sur le périmètre.

Au moyen d'une autorisation, les véhicules des résidents, des propriétaires de parkings, les services municipaux, les clients des hôtels de la zone, les véhicules des commerçants ou entreprises de la zone, les véhicules en auto partage, les médecins en visite, les entreprises de sécurité, les artisans, les entreprises funéraires et les véhicules électriques peuvent circuler dans la ZTL.

A **Florence**, certains véhicules peuvent bénéficier d'un permis payant pour circuler : les résidents, les services d'aide à la personne, les parkings privés, les personnes handicapées, les patients d'un hôpital situé sur la zone, les taxis.

Les véhicules électriques, les ambulances, la police, les véhicules des services municipaux, les clients des hôtels, les personnes qui travaillent dans le périmètre de la ZTL, bénéficient d'un droit de circulation à titre gratuit.

Des panneaux de signalisation spécifiques à la ZTL sont installés aux entrées de la zone.

Dans la majorité des villes, il n'y a pas de limitation physique mais plutôt une signalisation au sol couplée à de la signalisation verticale.

En ce qui concerne le contrôle, initialement réalisé par des agents de la police municipale, il est de plus en plus effectué par lecture automatique des plaques d'immatriculation.

Cunéo, une ville piémontaise de 60 000 habitants située à 90 km au sud de Turin, est marquée par un rayonnement important, suivi de phases de dépérissement progressif à partir des années 1980, et de rebondissements au cours des années 2010.



Les Élus ont clairement pris le parti de rendre leur ville agréable à vivre, en reconquérant des espaces auparavant colonisés par le trafic routier et le stationnement, et abandonnés progressivement par les activités et commerces.

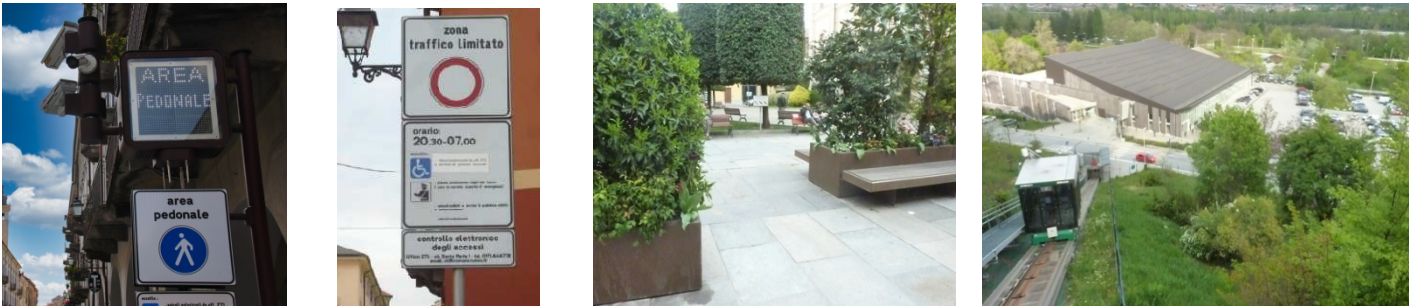
Il y a une dizaine d'années, le centre-ville historique était marqué par la présence d'immeubles dégradés, et envahi par la circulation et le stationnement.

La rénovation du centre-ville et la requalification de la Via Roma, artère principale de la ville, ont démarré en 2012. Cet axe structurant a été, déjà présent au Moyen-âge, a été transformé en magistrale piétonne, et reçoit également une ZTL nocturne (circulation interdite de 20h30 à 7h du matin).



Parallèlement au réaménagement des espaces publics, les commerces et riverains ont été incités financièrement à engager la rénovation des devantures et des façades, afin de cumuler les impacts bénéfiques de la mise en valeur du patrimoine, pour la qualité de vie des habitants, le dynamisme commerciale, et l'attractivité touristique.

Équipements de signalisation et caméras de surveillance permettent un contrôle et une verbalisation efficace des mésusages éventuels.



Les espaces rendus libres de circulation automobile, ont permis la création de nouvelles placettes mises à disposition de tous, l'installation de bancs, la mise en place d'aires de jeux ou de repos, ainsi que la plantation d'espaces verts.

Des parkings ont été délocalisés en périphérie pour répondre aux besoins de stationnement, avec notamment un très grand parking situé en contrebas de la ville, et accessible par un ascenseur permettant de remonter au centre-ville.

Pontevedra

(Infos : Rue de l'Avenir Suisse)

Depuis 1999, les élus de cette agglomération de 83 000 habitants située au nord-ouest de l'Espagne, ont entrepris une réforme urbaine donnant la priorité aux piétons.

Dans le centre ancien, l'espace public a été requalifié pour favoriser la marche à pied, les commerces et limiter la circulation automobile.

La voiture a été reléguée dans un espace extrêmement limité et réglementé.

70% des déplacements y sont effectués à pied, les émissions de CO2 ont chuté de 60 %, et la circulation routière a chuté de 90%.



L'objectif initial était de proposer aux habitants de rendre leur ville accessible à tous, notamment aux plus vulnérables : personnes handicapées, seniors et enfants.

A Pontevedra, cette politique plaçant l'individu au cœur des préoccupations relève d'un modèle social : « L'espace public appartient à tout le monde. Quand on marche, nous sommes tous égaux ».

Le transit en centre-ville a tout d'abord été interdit. Son accès a été néanmoins maintenu, mais fortement restreint pour les véhicules motorisés. Des boucles de circulation ont été mises en place, tandis que la limitation de vitesse a été fixée à 20 et 30 km/h.

Les autorisations de stationnement sont limitées et réservées aux résidents disposant d'un garage privé ou à certains véhicules, comme ceux des urgences ou des livreurs. En cas de besoin, les autres automobilistes peuvent tout de même stationner en ville, mais pour une durée de 15 minutes maximum. Au-delà, ils prennent le risque de devoir payer 200 € d'amende.

Dans l'ensemble de la ville, des panneaux « metrominutos » indiquent, dans chaque

rue, les distances et temps de trajet entre les grands équipements ou quartiers.

En dehors du centre piétonnier, la vitesse a été limitée à 30 km/h et de grands parkings gratuits ont été construits aux abords de l'agglomération.

La nouvelle hiérarchie des modes de déplacement est devenue la suivante : piétons / cyclistes / transports en commun / véhicules motorisés individuels.

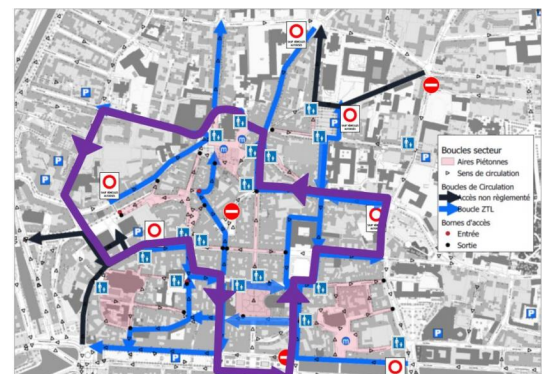
En France, Nantes (2012) et Grenoble (2017) ont mis en place des ZTL.

Les préoccupations environnementales et de lutte contre la pollution, qui étaient peu présentes il y a quelques décennies, sont aujourd'hui un argument supplémentaire de mise en place de ZTL.

Rennes prépare la mise en place en février 2023, d'une Zone à trafic limité, dans le centre historique. Le passage sera réservé aux riverains, livraisons et service d'urgence. Objectif : apaiser le trafic, donner la priorité aux piétons et cyclistes et rendre le centre-ville plus agréable.

Les Élus souhaite favoriser un centre-ville « habité », qui est à la fois l'un des plus grands quartiers de Rennes avec 21 000 habitants, mais également le plus grand pôle commercial de Bretagne, ainsi qu'un lieu de rassemblement culturel et festif : « *Au regard des enjeux environnementaux, il est urgent de changer de modèle. On n'a pas le choix : il faut agir maintenant.* »

La ZTL a été préféré à la piétonisation : « *Si on passe tout en piéton, cela veut dire qu'il n'y a plus de place pour le stationnement pour les riverains et les personnes à mobilité réduite. Il y a eu à Rennes, en deux ans, une explosion de l'utilisation du vélo, avec +60% depuis 2020. Il faut penser à ce que les cyclistes puissent traverser le centre-ville.* »



3) Les Zones à Faibles Émissions – ZFE ou LEZ

(Infos : Ademe 2019)

an 2 : Classification des véhicules en application de l'article R.319-2 du code de la route

	Véhicules électriques et hydrogène						
	Véhicules gaz Véhicules hybrides rechargeables						
Classe	DATE DE PREMIÈRE IMMATRICULATION ou NORME EURO						
	2 ROUES, TRICYCLES ET QUADRICYCLES À MOTEUR	VOITURES		VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS		POIDS LOURDS, AUTOBUS ET AUTOCAR	
		Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence
	EURO 4 À partir du : 1 ^{er} janvier 2017 pour les motocycles 1 ^{er} janvier 2018 pour les cyclomoteurs	-	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	-	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	-	EURO VI À partir du 1 ^{er} janvier 2014
	EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2007 au : 31 décembre 2016 pour les motocycles 31 décembre 2017 pour les cyclomoteurs	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO VI À partir du 1 ^{er} janvier 2014	EURO V du 1 ^{er} octobre 2009 au 31 décembre 2013
	EURO 2 du 1 ^{er} juillet 2004 au 31 décembre 2005	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 2 et 3 du 1 ^{er} janvier 1997 au 31 décembre 2005	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 2 et 3 du 1 ^{er} octobre 1997 au 31 décembre 2005	EURO V du 1 ^{er} octobre 2009 au 31 décembre 2013	EURO III et IV du 1 ^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2009
	Pas de norme tout type du 1 ^{er} juin 2000 au 30 juin 2004	EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2005	-	EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2005	-	EURO IV du 1 ^{er} octobre 2005 au 30 septembre 2009	-
	-	EURO 2 du 1 ^{er} janvier 1997 au 31 décembre 2000	-	EURO 2 du 1 ^{er} octobre 1997 au 31 décembre 2000	-	EURO III du 1 ^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2006	-
Non classés	Pas de norme tout type Jusqu'au 31 mai 2000	EURO 1 et avant Jusqu'au 31 décembre 1996	EURO 1 et avant Jusqu'au 31 décembre 1996	EURO 1 et avant Jusqu'au 30 septembre 1997	EURO 1 et avant Jusqu'au 30 septembre 1997	EURO I, II et avant Jusqu'au 30 septembre 2001	EURO I, II et avant Jusqu'au 30 septembre 2001

Une zone à faible émission est une zone dont l'accès est interdit aux véhicules ne répondant pas à certains critères sur leurs émissions polluantes (normes Euro).

Les véhicules concernés sont les véhicules les plus polluants, principalement les plus anciens.

Dans la majorité des pays, ce sont les poids lourds, les autobus et les autocars qui sont visés par ces mesures. Elles concernent également aujourd'hui les véhicules particuliers ou utilitaires. Les ZFE fonctionnent 24h/24 et 365 j/an.

L'objectif principal est de diminuer la pollution atmosphérique (concentrations en particules, oxydes d'azote (NO2) et indirectement en ozone (O3)).

En France, ce dispositif a été progressivement défini par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (2015-zone à circulation restreinte), puis la loi d'orientation des mobilités (2019-zone à faible émission) et la loi climat et résilience (qui étend l'obligation de ZFE aux 44 agglomérations de plus de 150 000 habitants).



DÉPLOIEMENT DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ (ZFE-M)

Une mobilisation des agglomérations pour faire baisser de 40 % la pollution de l'air en ville dès 2025



Le principe d'une zone à faible émission repose sur l'interdiction d'accès à une ville ou partie de ville pour les véhicules qui ne répondent pas à certaines normes d'émissions ou d'équipements (normes Euro et/ou présence d'un filtre à particules).

Ce dispositif, couramment désigné sous le terme Low Émission Zone (LEZ), est mis en œuvre dans de nombreuses villes européennes depuis plus de dix ans.



Figure 3 : Exemples de différents panneaux d'entrée et sortie de LEZ à travers l'Europe

La Suède a été le premier pays européen à expérimenter ce schéma en 1996. D'autres pays européens ont suivi comme l'Allemagne et le Royaume-Uni depuis 2008.

En Allemagne, chaque année plusieurs villes inaugurent une nouvelle Low Émission Zone.

Depuis 2016, la France connaît l'instauration de ces premiers dispositifs à Paris et à Grenoble.

En novembre 2018, on relève 231 zones à faibles émissions à travers 13 pays européens.

Le dimensionnement d'une LEZ est variable et dépend du contexte local. Elle peut concerner uniquement une petite partie du centre-ville (exemple : Illsfield en Allemagne avec une LEZ de 2 km²), la totalité d'une agglomération (plus de 1 500 km² pour le Grand Londres au Royaume-Uni) ou le regroupement de plusieurs communes pour former une zone unique (cas de la LEZ de la Ruhr en Allemagne qui couvre une superficie de 800 km²).

L'objectif principal est le même, quel que soit le pays : réduire la pollution atmosphérique par le renouvellement accéléré du parc automobile, et donc la diminution des émissions polluantes issues du transport routier.

En Allemagne, les véhicules légers sont également concernés (particuliers et entreprises) et en Italie, même les 2-roues motorisés sont inclus.

Le contrôle est effectué par la vidéosurveillance (cas de Londres où la lecture du numéro de la plaque d'immatriculation par les caméras renseigne sur la norme Euro via la confrontation à une base de données) ou un contrôle visuel de la police (cas de l'Allemagne où une vignette collée sur le pare-brise renseigne sur la conformité).

La réduction des émissions de polluants liées au trafic routier est généralement significative, et les bénéfices attendus sur la qualité de l'air sont plus modérés, notamment compte tenu de la multitude des sources d'émission en zone urbanisée et de l'influence importante des conditions météorologiques.

La mise en place de LEZ permet d'agir sur le renouvellement du parc automobile. Les études montrent que l'instauration d'une LEZ n'a pas d'impact significatif sur la diminution du parc roulant mais qu'elle accélère son renouvellement par des véhicules plus récents.

2.4. Localisation des LEZ en Europe

La figure ci-dessous présente la localisation des Low Emission Zones à travers l'Europe (situation en novembre 2018) :

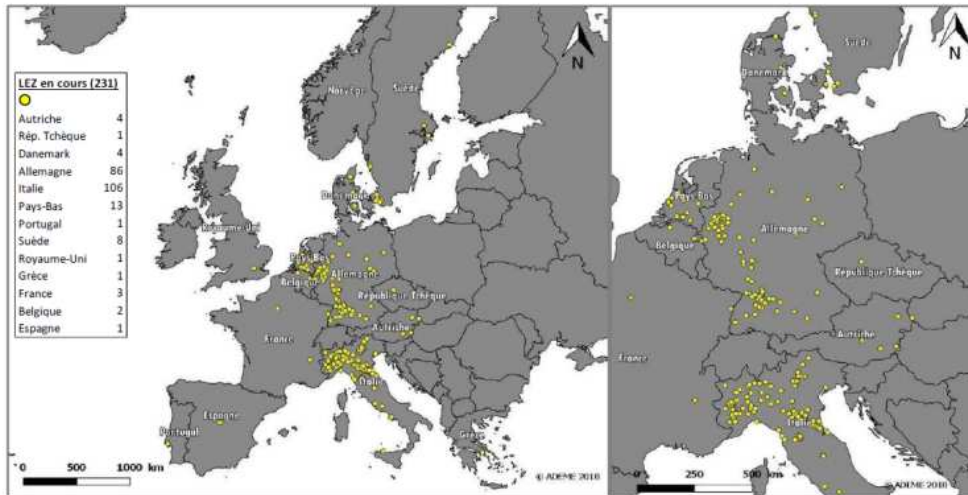
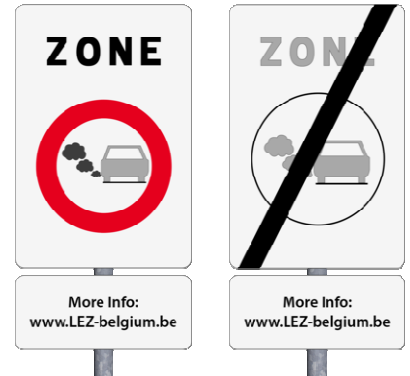


Figure 2 : LEZ à travers l'Europe (situation en novembre 2018)
Source : ADEME



Madrid a été la "ville pionnière" des évolutions de la mobilité en Espagne.

En 2014 un accord entre le gouvernement et la ville de Madrid, met en place le « Plan de la mobilité durable de la ville Madrid ». La ville de Madrid prend alors des mesures dès 2016 pour limiter la circulation et le stationnement pendant les périodes de pics de pollution.

En 2018, l'État espagnol publie une loi qui réduit dans toutes les villes du pays la vitesse de 50 à 30 km/h pour toutes les rues comportant une voie par sens, ainsi que pour les rues à sens unique (85 % des rues de Madrid sont concernées par cette définition).

La limitation à 50 km/h à l'intérieur des villes ne s'applique désormais qu'aux rues comportant deux voies de circulation dans chaque direction. Pour les voies rapides urbaines, la limite permanente est de 70 km/h.

A Madrid, en plus des rues piétonnes permanentes existantes (plus de 50 rues réparties dans les 21 arrondissements), une trentaine de voies sont fermées à la circulation des véhicules motorisés les week-ends et jours fériés de 8h00 à 22h00.

Depuis 2018, Madrid a complété le dispositif de ZTL par une ZFE « zone de faible émission ».



Une signalisation spécifique à la ZFE et 350 caméras ont été mises en place pour surveiller les entrées et sorties de la zone, avec enregistrement automatique des plaques d'immatriculation, et sanctions automatiques éventuelles.

Parallèlement, le réseau de transports publics se développe pour faciliter l'accès à la périphérie.

Les mesures prises pour le centre-ville font l'objet d'un large soutien du public, et sont petit à petit étendues aux quartiers proches.

Remarque sur le développement des véhicules électriques

(Infos : Routes de France)

L'accroissement du nombre de Zones à Faible Émission peut être un facteur de développement de la mobilité électrique.

Celle-ci dépend fortement du coût résiduel des véhicules pour l'utilisateur, et de l'équipement des territoires en bornes de recharge.

Certains pays d'Europe du Nord se sont engagés activement dans la mobilité électrique.

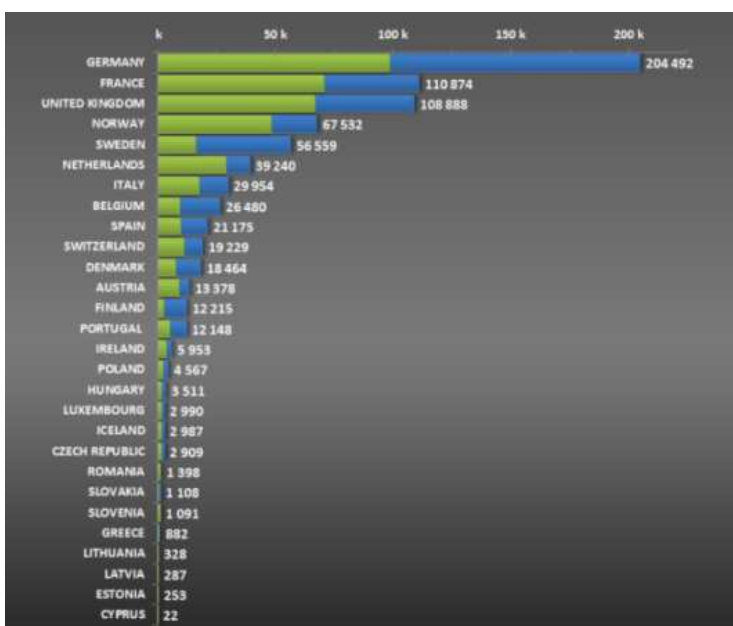
La Norvège a mis en place depuis 1990 des mesures incitatives publiques (réductions d'impôts, stationnement réservé), et 10% des véhicules sont aujourd'hui électriques.

En Suède cette proportion est de 8 % de véhicules électriques.

De même les Pays-Bas développent leurs installations et comptent aujourd'hui 25% de l'ensemble des stations de recharge de l'Union Européenne.

Les constructeurs allemands visent un objectif à court terme d'électrification de leurs gammes de véhicules, tandis que le gouvernement vise l'installation de 1 million de points de recharge en 2030.

Le Royaume-Uni met également l'accent sur le développement des stations de recharge.



Total 2020 de véhicules électriques + hybrides en Europe (Infos : Insideevs)

La France affiche des objectifs ambitieux mais les aides publiques y sont moins importantes que dans les pays d'Europe du Nord. La Loi d'Orientation des Mobilités peut contribuer à accroître la tendance engagée.

Le gouvernement de Finlande prépare un Plan global de transport dont l'objectif serait d'être neutre en carbone dès 2035.

L'Espagne représente 4% des bornes de recharge publiques en Europe.

Au Portugal, le parc de véhicules hybrides est plus élevé qu'en Espagne, mais les systèmes de recharge sont moins développés.

En Belgique, le développement de l'électromobilité est peu important par rapport à ses voisins immédiats. Il est à noter que chaque région développe des objectifs différents qui n'aident pas à une amélioration sur l'ensemble du territoire national.

4) Le péage urbain

Le péage urbain concerne l'ensemble des automobilistes qui souhaitent circuler dans certaines zones urbaines.

Il est décidé par l'autorité organisatrice de la mobilité, qui fixe périmètre et tarifs.

L'objectif peut être de fluidifier le trafic, de limiter les nuisances environnementales, de financer les infrastructures ou services de transports.

Les tarifs peuvent être variables selon la période, où le type de véhicule.

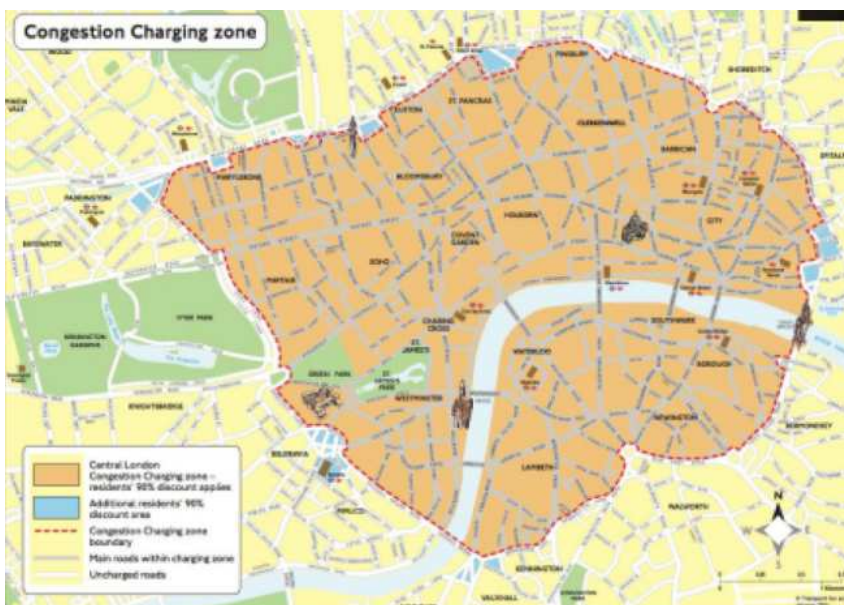
En France, aucun péage urbain n'a été mis en œuvre.

Londres

(Infos : LAET)

Le péage urbain a été mis en place à Londres en 2003, sous la forme d'un « péage de congestion ».

Ses objectifs étaient de réduire la congestion de la circulation, d'améliorer la circulation des autobus, et de faciliter celle des livraisons et services urbains. Les recettes sont affectées aux services de transports publics.



Secteur du péage londonien

La zone à péage correspond au centre historique et au quartier financier de Londres, 22 km² (1,5% de la surface du Grand Londres), et 5% de sa population.

Le forfait quotidien est de 13,4 € en 2019, du lundi au vendredi entre 7h et 18h, sauf les jours fériés.

Les exemptions concernent les deux-roues, les taxis, les véhicules pour handicapés, les véhicules de transports collectifs et les véhicules à faible consommation d'énergie.

Les résidents payent un forfait de 4,5 € pour cinq jours consécutifs.

Le contrôle est effectué par des caméras de reconnaissance automatique des plaques minéralogiques.

A cela s'ajoute désormais l'Ultra Low Émission Zone (ULEZ) qui couvre la même zone mais de façon permanente. Les véhicules ne respectant pas les normes minimales d'émission (Euro 4-essence et Euro 6-diesel) doivent payer 16 € pour les voitures et 116 € pour les camions, pour chaque jour de circulation dans la zone.

Les effets positifs sont apparus dès le démarrage du péage. La circulation des véhicules diminua avec une baisse de la congestion d'environ 30% dans la zone. Une hausse de la ponctualité des bus fut relevée, parallèlement à un accroissement de leur clientèle et à une baisse des coûts d'exploitation.

Toutefois, les coûts de fonctionnement du péage urbain représentent 46% de ses recettes, ce qui a limité l'importance des financements espérés pour les transports publics.

On peut noter par ailleurs une baisse de recettes pour l'État (taxe carburant) due à la diminution de la circulation, ainsi que pour l'organisme chargé du stationnement payant.

Les avantages sont élevés pour les usagers des autobus (gains de temps et régularité) et les usagers professionnels grâce à des gains de temps dont la valeur excède les coûts du péage.

En revanche, les automobilistes sont perdants, car la valeur de leurs gains de temps ne suffit pas à compenser leurs dépenses de péage.

Quelques années après la mise en place du péage urbain, la congestion est revenue aux niveaux antérieurs, du fait que les rues ont été progressivement réaménagées au profit d'usages de proximité, au détriment de leur capacité d'écoulement des voitures particulières.



Picadilly Circus avant / après

Péage urbain, ZFE, ZTL : avantages inconvénients des différents systèmes

(Source CIDUV)

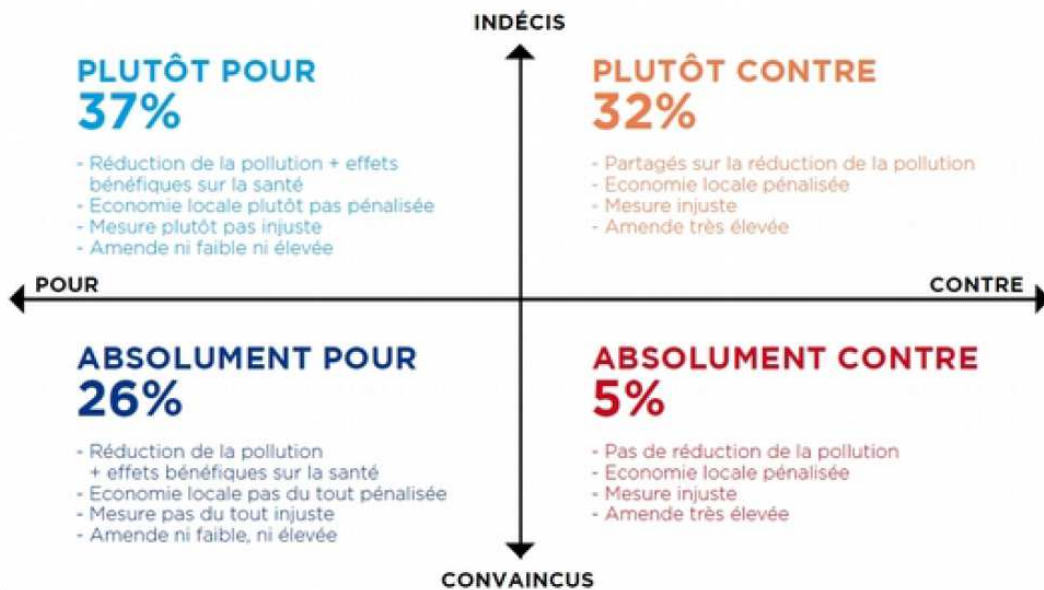
Procédure	Avantages	Inconvénients
Tarif de congestion	<ul style="list-style-type: none"> • Diminue le nombre de voitures • Part importante d'autofinancement • possibilité de modulation des tarifs en fonction qualité émissions et ou habitation ou travail dans la zone 	<ul style="list-style-type: none"> • Mesure souvent considérée comme discriminatoire et antisociale • Nécessité d'un bouclage du système de contrôle et impose contrôle automatique • difficulté protection des données si la facturation <i>a posteriori</i> est possible
ZFE	<ul style="list-style-type: none"> • Améliore la qualité de l'air en écartant les véhicules les plus polluants • Automatisation simple possibilité de ne pas contrôler de façon exhaustive • Accélération de l'amélioration du parc 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de réelle diminution du nombre de voitures • Nécessité d'un recours au système d'identification des véhicules, plus fichier des ayants droits • Mesure antisociale (les véhicules les moins polluants sont souvent l'apanage des classes les plus aisées)
ZTL	<ul style="list-style-type: none"> • Limitation du nombre de voitures non discriminante par rapport aux revenus. (Sauf si on prend en compte l'éloignement lié à la pauvreté) • Maîtrise totale de la chaîne par la collectivité 	<ul style="list-style-type: none"> • Logiciel à développer (mais il existe pour les forfaits post-stationnement) ou à adapter • Risque politique assumé par la collectivité (favoritisme ?) • Gestion des autorisations au coup par coup si système dérogoires (hôtels, entreprises livraisons). • L'amélioration de la qualité de l'air ne vient que de la baisse du nombre d'autos.

Rue de l'Avenir promeut en priorité l'intérêt de la ZTL, car elle permet de réduire progressivement le nombre de véhicules motorisés, et d'ajuster leur emprise et leur vitesse dans l'espace public à ce qui est strictement nécessaire.

Elle rend possible un meilleur partage du domaine public entre les différents types d'utilisateurs (piétons, enfants et personnes âgées, cyclistes, transports en commun...), et répond de façon équilibrée à la rareté de l'espace en ville, en complément des mesures prises dans le cadre de la démarche Code de la rue/Pama et d'une ville à 30km/h.

Remarque sur l'acceptation sociale d'une démarche de création de ZFE

(Infos : enquête Philipps-Bertin 2015)

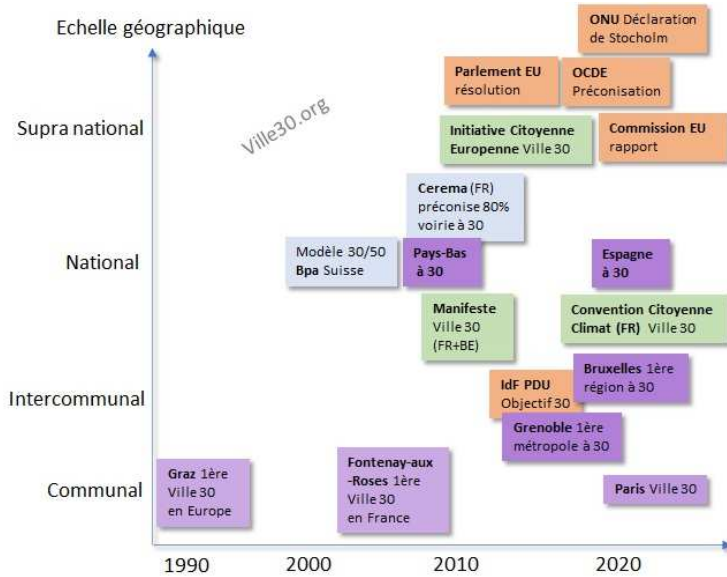


5) La Ville 30

(Source Ville 30.org)

Graz (Autriche), ville de 310 000 habitants (560 000 pour l'agglomération) fut la première ville européenne à être passée au 30 km/h généralisé (80% des voies), en 1992.





Diffusion de la Ville 30 dans les territoires et les institutions (ville30.org)

La prise de conscience en faveur de la Ville 30 se développe rapidement :

Par la déclaration de Stockholm - février 2020), 160 pays proposent de généraliser le 30 km/h au niveau mondial, dans les quartiers d'habitation.

L'Assemblée générale des Nations Unies valide la Déclaration et de Stockholm et le principe du 30 km/h généralisé au niveau mondial. (Août 2020).

L'OCDE s'exprime pour le 30 km/h généralisé dans les zones urbaines (2018)

Depuis 2013, le Parlement européen demande le 30 km/h à deux reprises, et propose à la Commission européenne d'agir. La Commission européenne relance le débat en 2020.

En 2021 :

- **l'Espagne** officialise le 30 km/h en ville (21 mai 2021), la limite de vitesse générique sur les voiries urbaines devient :
 - ✓ 20 km/h sur les rues à plate-forme unique, c'est-à-dire sans trottoirs.
 - ✓ 30 km/h sur les routes à voie unique dans chaque sens de circulation.
 - ✓ 50 km/h sur les routes à deux voies ou plus dans chaque sens de circulation.
- **Bilbao** a été la première ville au monde de plus de 300 000 habitants à mettre 100% de ses rues à 30 km/h.
- Au **Pays-Bas**, 70% du réseau urbain est à 30, le Parlement demande que le 30 soit la règle et le 50 l'exception.
- Au **Royaume Uni**, 21 millions d'habitants vivent déjà dans une zone 30. Le **Pays de Galles** s'est engagé pour le 30 km/h généralisé en ville. L'**Écosse** a déposé un projet de loi au parlement écossais, pour généraliser le 30 km/h.



- La Région **Bruxelles** Capitale (1 250 000 habitants) a mis 85% de son réseau à 30 le 1^{er} janvier 2021, et son centre-ville (52 000 hab.) en zone de rencontre, avec quelques collectrices à 30 km/h.
- **Neuchâtel** (Suisse), 33 000 habitants, a décidé un passage progressif au 30 km/h (notamment parce que le coût des aménagements cyclables étaient trop élevés sur les rues à 50 km/h). De plus, elle compte de diminuer la circulation de 5% chaque année, par des aménagements.
- Au Danemark, **Copenhague** a été un territoire pionnier en matière d'apaisement de la circulation en ville.

(Source « Cycle for people – Copenhagen Studies in urban life »)



(photo Réseau Rues)

L'agglomération de Copenhague compte deux millions d'habitants. Jusqu'en 1962 le centre ville était rempli de voitures aussi bien roulantes qu'en stationnement. Face à la motorisation croissante, la municipalité instaura un débat intense sur la desserte du centre-ville.

Une des rues commerçantes principales, la Stroegtet fut fermée pendant deux ans à la circulation sur 1,1 km. La mesure devint populaire et cette voie ne reçoit aujourd'hui plus aucune circulation automobile.

La zone piétonne a ensuite été étendue d'année en année vers la vieille ville et l'Université. En 1968, la zone piétonnière couvrait déjà deux 20 000 m². En 1986 la surface piétonne s'est agrandie à 55 000 m², puis à 71 000 m² en 1995. Elle compte aujourd'hui 95 000 m².



Parallèlement, 600 places de stationnement de voitures ont été supprimées entre 1986 et 1996. Presque 80 % des usagers se déplacent aujourd'hui à pied et 20 % en vélo. Le réseau cyclable couvre 400 km.

La réduction du nombre de places de stationnement de voitures a été de 2 à 3 % par an, accompagnée d'une augmentation du prix des contraventions. Le nombre de propriétaires de voiture à Copenhague est aujourd'hui de 200 pour 1000 habitants.

Une des particularités de cette évolution est qu'elle n'a pas été contrariée par la réalité du climat de Copenhague, gris et pluvieux. Le public s'est habitué à ne pas oublier son parapluie et à sortir en vélo en hiver correctement équipé...

Copenhague poursuit sur sa lancée, en 2025, 25 % des véhicules seront électriques ou biocarburant, et pour 2050 Copenhague vise le « 0 émission carbone ».

- En France, Fontenay-aux-Roses devint « ville 30 » en 2005, imitée aujourd'hui par plus de deux cent villes françaises, regroupant 15% de la population.

Grenoble : l'agglomération compte 450 000 habitants, les 49 communes passent à 30 km/h.

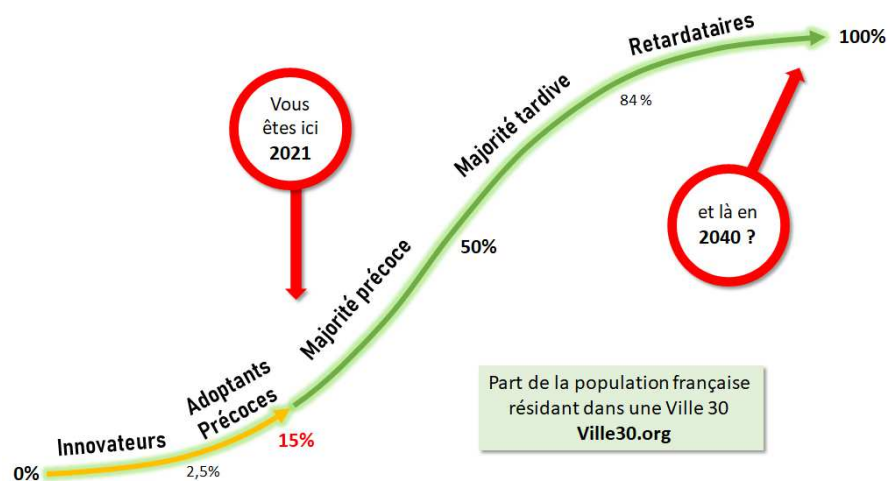


Lorient : 98% du réseau est à 30 km/h et la ville reçoit le label "ville prudente »

Lille : ville 30 à 88%.

Nantes : presque toute la ville est en zone 30.

Cette généralisation peut maintenant poursuivre sa diffusion ville par ville pendant 20 ans ou être accélérée par des décisions nationales ?



Hypothèse de dynamique de diffusion de la ville apaisée (selon le modèle d'innovation de E. Rogers)

6) La piétonnisation

(Infos Métropolitiques, 2013)

La zone piétonne est une section ou ensemble de sections de voies en agglomération affecté à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente.

Seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas, et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci.

Il ne s'agit donc pas d'un partage de la voirie.

Les premiers secteurs piétons ont été aménagés dès les années 1960 en Europe. Ils reviennent depuis les années 2000 au centre des débats sur l'aménagement urbain.



Kettwiger Straße, Essen, Allemagne

(photo Brambilla et Longo 1977)

Dans les années 1970, c'est dans un contexte de dépérissement des centres-villes que naissent les espaces piétonniers, pris sur l'ancien « domaine » de l'automobile.

Les premières réalisations sont achevées presque en même temps en Allemagne et aux États-Unis : la piétonnisation de Kettwiger Straße à Essen (1959) et celle de Burdick Street dans la petite ville de Kalamazoo aux États-Unis (1960) marquent les débuts du mouvement de piétonnisation des villes occidentales.

Les projets suivent une dynamique assez semblable entre 1960 et 1980, en Allemagne et en Angleterre. C'est dans la décennie 1970 que les villes françaises conçoivent l'essentiel des secteurs-piétons, avec une dizaine d'années de retard par rapport à leurs voisines.

Les réalisations les plus importantes en Europe concernent des villes toujours très actives aujourd'hui sur la question de la marche en ville : Vienne, Copenhague, Amsterdam...

On peut relever que les rues entièrement piétonnes en centre ancien ainsi que les ensembles sur dalle des années 1970, ont puisé aux mêmes inspirations de la séparation totale des circulations automobiles et piétonnes.

Toutefois, leur réussite en matière de vie locale n'a pas été celle espérée...

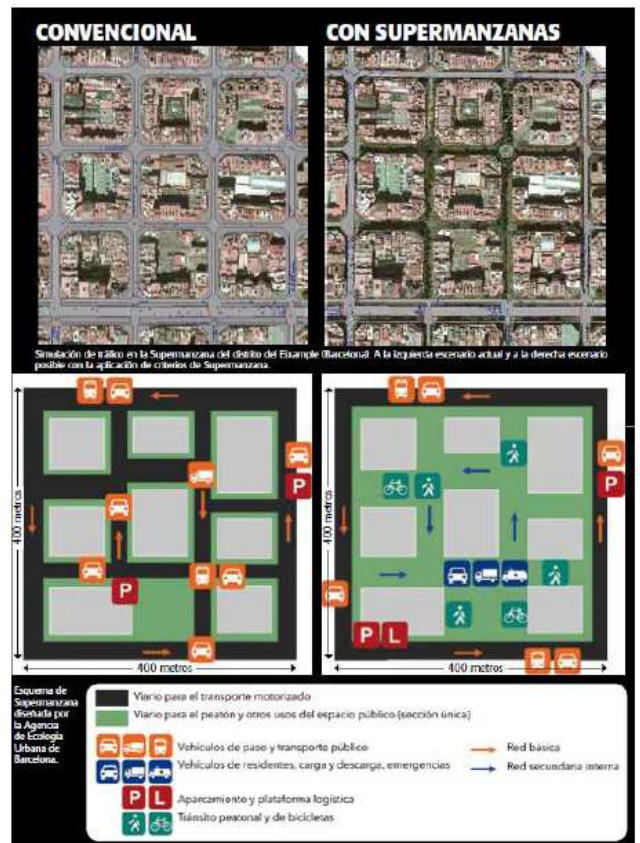
Dans les années 1990, la piétonnisation complète évolue plutôt vers le contrôle d'une circulation automobile acceptée mais limitée par un élargissement des trottoirs, le principe de rue partagée, le contrôle d'accès par des bornes amovibles aux entrées du secteur.

L'évolution dans les années 2000 conduit à la valorisation de la cohabitation des modes de déplacements, qui peut-être réalisée petit à petit à l'échelle de toute la ville et non à celle d'un îlot central uniquement.

L'Ademe a montré que « Le commerce ne souffre pas de la piétonisation des centres-villes, c'est un mythe, au contraire, les consommateurs prennent leur temps, un lien social se reforme avec les commerçants. Les bénéfices sont réels à la fois sur la qualité de vie, l'économie et la revitalisation des centres-villes ».

Barcelone a mis en place des quartiers presque sans voitures, ainsi que des secteurs entièrement piétonniers, les Ramblas qui irriguent la ville ou longent le bord de mer.

48 % des déplacements y sont effectués à pied, 34 % en transports publics, 18 % en véhicule motorisé privé.



7) Les réseaux cyclables

(Source cycticle)

Copenhague (630 000 hab.), est la ville la plus cyclable d'Europe. Un réseau vélo structuré s'y développe depuis les années 70 dans l'ensemble de la ville, ainsi que sur les 27 communes périphériques.

La première « autoroute à vélos » a été inaugurée en 2012, et 8 « cycle superhighways » sont déjà en service. 62% des habitants vont au travail ou à l'école en vélo.

La ville compte plus de vélos que d'habitants, et cinq fois plus de bicyclettes que de voitures.

Amsterdam (820 000 hab.), a lancé sa politique cyclable dès les années 80, et est aujourd'hui relativement débordée par son succès. Le parc de stationnement vélo de la gare centrale compte 10 000 places et est saturé quotidiennement.

Certains sites sont l'objet d'embouteillages répétitifs de cyclistes. 60% des habitants utilisent le vélo chaque jour.

La ville ne change pas d'horizon et veut supprimer 11 000 places de stationnement automobile avant 2025, pour les remplacer par des voies piétonnes et des parkings vélo.

A **Utrecht** (350 000 hab.), toujours aux Pays-Bas, se trouve le plus grand parc de stationnement vélo du monde (12 500 places).

Cette ville innove et favorise les interconnexions avec les transports collectifs, par l'aménagement de voies rapides pour les vélos, et une signalisation dynamique.



(photo : Réseau Rues)

La part modale vélo y est de 26 % et l'objectif est de la doubler d'ici 2030.

Les investissements vélo représente plus de 40 M€/an, orientés en priorité vers la suppression des coupures urbaines.

Il est à noter que le développement des circulations douces aux Pays-Bas est réalisé parallèlement à la mise en place de zone 30 en ville, et de zone 60 en périphéries.

Un grand succès puisqu'aujourd'hui, 80 % du réseau de voies urbaines est à 30 km/h.

A **Anvers**, en Belgique, les aménagements en faveur du vélo s'appuient sur la mise en place du « 30 km/h » dans 95% des rues, le traitement des intersections et l'installation de parkings vélo.

La ville offre une prime de 400 € aux travailleurs qui choisissent le vélo pour se déplacer. 30 % des déplacements se font à vélo dans la ville.

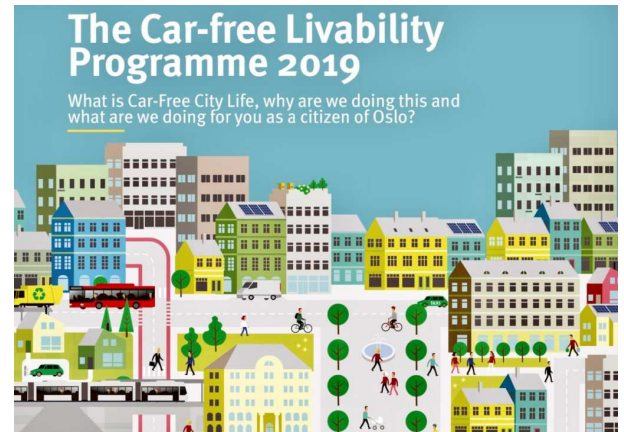


En France, **Strasbourg**, est la capitale du vélo, 16 % des déplacements quotidiens se font en vélo. Les voitures sont exclues du centre-ville, et l'objectif est aujourd'hui d'aménager un réseau « d'autoroutes vélo » de 130 km de pistes cyclables, à travers toute l'agglomération strasbourgeoise.

A **Oslo**, la préoccupation principale est une réduction de la pollution. Les rues de la ville ont été interdites aux véhicules les plus polluants.

Le centre-ville est interdit aux voitures depuis 2017.

Le développement du vélo est intégré dans la planification urbaine : suppression de 1000 places de stationnement automobile, aménagement de pistes cyclables et signalétique vélo, et nouvelles zones piétonnes. La part modale n'est encore que de 8%.



Oslo : programme « habitabilité sans voiture »

Vienne (Autriche) s'appuie sur une large communication incitative. 5000 places de stationnement vélo y ont été récemment installées, la location gratuite de vélo-cargo est possible, et la part modale est de 7%.

A **Helsinki**, la part vélo est déjà de 15%. Les finlandais se déplacent de plus en plus à vélo et l'attention est portée sur l'amélioration de l'inter modalité, afin de ne plus devoir venir en ville avec sa voiture. Helsinki compte déjà 1300 km de pistes cyclables et 140 km d'autoroutes vélo sont prévues.

Le **Royaume-Uni**, motivé par l'épidémie de Coronavirus, a lancé en juillet 2020 un plan vélo+marche de 2 milliards d'euros.

Il intègre le financement de pistes cyclables, de zones piétonnières et des bons de 50 livres pour permettre aux particuliers de faire réparer leurs vélos.

L'objectif est d'améliorer la qualité de l'air et également la santé publique par le développement des mobilités actives, en relevant que l'obésité en Grande Bretagne concerne 1/4 des hommes et 1/3 des femmes.

8) Déplacements et pollutions

(Infos : Greenpeace)

L'Europe est la troisième région du monde de par son taux d'urbanisation. Sa population urbaine devrait atteindre plus de 80 % en 2050 (ONU, 2015).

Les villes accueillent déjà plus de 70 % de la population de l'UE et produisent environ 85 % du PIB de l'Union.

La plupart des déplacements commencent en ville et s'y terminent. Tout effort de réduction des émissions de CO2 liées aux transports doit donc tenir compte de la mobilité urbaine.

Dans de nombreuses zones urbaines, l'accroissement de la demande en transports a généré une augmentation du nombre de véhicules motorisés, engendrant des embouteillages et un impact négatif sur la qualité de l'air et la qualité de vie urbaine.

Réduire la part des véhicules à moteur thermique doit être une priorité pour améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions polluantes.

Greenpeace a réalisé un comparatif de la mobilité urbaine dans 13 villes européennes, Berlin, Londres, Vienne, Bruxelles, Moscou, Rome, Zurich, Paris, Amsterdam, Copenhague, Oslo, Budapest et Madrid.



L'étude s'appuie de nombreux indicateurs rassemblés en cinq catégories : performances des transports publics et des mobilités actives (marche et vélo), sécurité des cyclistes et des piétons, qualité de l'air, et restrictions à l'usage de la voiture/incitations aux mobilités durables.

La note globale de chaque ville (sur 100) est la somme des notes (sur 20) obtenues pour chacune des cinq catégories d'indicateurs.

Classements global et par catégorie des villes étudiées. Source : analyse de l'Institut Wuppertal

Ville	Classement global	Transports publics	Sécurité des cyclistes et des piétons	Qualité de l'air	Restrictions voiture / Incitations mobilités durables	Mobilités actives
Copenhague	1	8	1	2	1	2
Amsterdam	2	13	1	6	3	1
Oslo	3	10	1	1	4	5
Zurich	4	1	5	2	7	8
Vienne	5	2	6	2	9	7
Madrid	6	6	4	7	7	5
Paris	7	2	9	12	9	4
Bruxelles	8	11	10	2	11	9
Budapest	9	2	8	8	11	11
Berlin	10	12	11	8	5	3
Londres	10	7	12	8	2	9
Moscou	12	2	7	13	5	13
Rome	13	8	13	8	13	12

9) Évolutions des modes de vie, mobilités et aménagement de la ville.

(Infos : Rue de l'Avenir France)

Les différents services et aménageurs de la ville, publics ou privés, s'adaptent aux évolutions des modes de vie et de la mobilité.

La loi d'orientation pour les mobilités (2019) donne les moyens d'organiser la mobilité de manière intégrée à l'aménagement des territoires. L'articulation entre urbanisme et déplacements peut être prise en compte dès la conception du projet urbain.

La conception des projets intègre davantage les nouvelles caractéristiques des déplacements, telles que l'augmentation des mobilités douces, marche et vélo, la baisse potentielle des besoins de stationnement, l'importance accrue de la place nécessaire aux livraisons.

La prise en compte du développement des dessertes en transports en commun est également prise en compte.

La valorisation d'une trame verte, support de cheminements cyclables ou piétonniers, devient un élément caractéristique de conception des éco-quartiers.

Certains comportements évoluent, et la dépendance à la voiture individuelle décroît, notamment au cœur des métropoles, où la priorité est de plus en plus donnée aux transports en commun, à la marche et au vélo.



Eco quartier à Montpellier

(Photo : Terra)

En ce qui concerne plus particulièrement le stationnement, gros consommateur d'espace et infrastructure coûteuse, le Cerema a évalué que 60% de la pollution urbaine proviendrait de la circulation liée au stationnement.

Un impact important associé aux questions d'immobilisation d'espace urbain et de congestion de la circulation urbaine.

L'aménagement des quartiers est plus attentif aux préoccupations climatiques, en application de la Loi de transition énergétique (2015), et conduit les aménageurs à intégrer ces questions dans la conception des projets urbains, sous forme d'éco quartiers.

Gdynia (Pologne) : Une ville « sans atouts particuliers » devient « la ville où la majorité des Polonais aimerait vivre ».

Jusqu'en 1918, Gdynia était un village peu connu, situé à côté de Gdansk (Danzig), sur la Mer Baltique. Lorsque Gdansk est devenu « ville libre » allemande après la première Guerre mondiale, le seul accès à la mer pour la Pologne était Gdynia.

Le gouvernement polonais a alors investi massivement entre 1920 et 1939 dans la création d'installations portuaires, commerciales, militaires, et de construction navale. La population est passée de 2000 à 120 000 habitants.

En 1939 Gdynia était devenu le 10^{ème} port le plus important en Europe, par où transitait 50% du Commerce extérieur de Pologne.

A la fin de la seconde guerre mondiale, une grande partie de la ville, construite sur un plan en damier, était détruite.

La reconstruction d'après guerre a permis d'établir une ville de 250 000 habitants, engorgée par la circulation automobile. De 2004 à 2014 le nombre de familles équipées de véhicules augmentait de 50 à 75 %.

En 2010, le plan « Bustrip » entraîne une amélioration sensible du transport public avec l'installation d'une gare autobus à côté de la gare ferroviaire, la conversion des bus diesel au gaz, l'augmentation des « trolleybus » et la création de couloirs pour autobus et taxi.

En 2015 un plan de « mobilité durable » est conçu par l'université de Gdynia sous le nom de « SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan ».

Ce plan très détaillé visait à court terme un apaisement de 20 % la circulation au centre-ville, une augmentation de 10 % de la circulation vélos.

Le réaménagement de la Place Konstytucji située devant la Gare, est réalisé ainsi que la piétonisation de la Starowiejska, rue commerçante principale.

La quasi-totalité des rues du centre a été limitée 30 km/h.

Les concepteurs du projet étaient confrontés à un problème particulier, car dans une ville traditionnelle existe un centre historique à valoriser. Gdynia étant une ville récente (1920 - 1940), et endommagée par la guerre, ne disposait d'aucun de ces atouts habituels.

Pour cette raison, le renouvellement urbain a été accompagné par des architectes, peintres, artistes, artisans, simples citoyens qui se sont donnés comme objectif d'améliorer l'esthétique de la ville et de la rendre plus attrayante. Ils se sont regroupés au sein de la « Traffic Design Association ».

133 « objets » ont ainsi été réalisés en 10 ans dans tous les quartiers de la ville, sculptures, fontaines, peintures murales etc.

L'association a organisé également de nombreux festivals, des expositions, des concours, des événements sportifs et culturels, avec pour objectif de rendre la ville plus agréable aux habitants et aux touristes.



(photos : ville de Gdynia)

En 2014, à la suite de l'enquête d'un journal national, Gdynia a été choisie comme « la ville où la majorité des Polonais aimerait bien vivre ».

Kajaani (Finlande) : Une ville en déclin réussit sa « renaissance »

La ville de Kajaani (37 000 hab.) est un exemple d'une petite ville en déclin avant 1990 et qui, grâce à une politique de décentralisation active, a réussie sa renaissance, en redevenant dynamique et attrayante.

Les zones piétonnes créées à Kajaani font partie intégrante des moteurs du renouveau de cette ville.

Kajaani date du 17^{ème} siècle et est située à 500 km au nord d'Helsinki. La ville vivait d'une grande usine de fabrication de pâte à papier et d'une garnison de soldats en raison de sa proximité de la Russie.

L'usine a cessé de fonctionner, puis la garnison a été déplacée dans une autre ville, entraînant le déclin de la cité dans les années 1990. Dix mille habitants l'ont quittée. De nombreux magasins furent fermés et des appartements abandonnés.

Le gouvernement, dans un effort de décentralisation au plan national pour « de meilleurs centres villes », a présenté un projet de restructuration de toute la province de Kainuu, et de son chef-lieu Kajaani en particulier.

Plutôt que d'installer des administrations ou d'investir dans une grande entreprise, il a été choisi d'encourager la création de petites sociétés, de startups et d'une université qui compte aujourd'hui 3000 étudiants.

Cette démarche a été accompagnée d'ambitieux projets de réappropriation de l'espace public.

13.000 véhicules traversaient alors quotidiennement la place principale et la rue commerciale.

Le bruit, la pollution et la désertification enlevait tout attrait au centre ville. Le commerce de proximité y périclitait, au profit des hypermarchés situés en périphérie.

En 1997, avec l'appui du gouvernement, un nouveau maire a créé l'association «Société du centre-ville» qui incluait la participation des commerçants, des résidents et d'investisseurs.

Cette structure a permis à tous de prendre conscience qu'une action était nécessaire pour endiguer le déclin de Kajaani.

Une partie de la rue commerciale principale, et toute la place centrale qui accueille la mairie et l'église (en bois) du 19^{ème} siècle, ont été fermés au trafic courant et transformés en zone piétonne.

Il semble qu'une partie du trafic se soit «évaporé», et que la majorité des déplacements en centre-ville s'effectue désormais à pied.

Des arbres ont été plantés, des bancs, une fontaine et une scène en plein air mis en place. De nombreuses maisons délabrées ont été rénovées ou remplacées par des immeubles de logements et de bureaux.

Des commerces et restaurants se sont installés avec des terrasses, comme les finlandais en rêvaient après leur retour de voyage en France ou en Italie.

Les lignes de bus et les pistes cyclables irriguent toute la ville.

Plusieurs années après l'aménagement du centre ville une enquête auprès des habitants indiquait que 80 % considèrent leur ville « jolie ».

50 % des commerçants pensent que les transformations ont augmenté leur chiffre d'affaire et souhaitent étendre la zone piétonne.

40% des étudiants de l'université proviennent d'autres régions de Finlande, et beaucoup restent à Kajaani, après avoir pu y trouver un emploi dans une ville jeune et « fun ».

Cette réussite a été le fruit d'une approche partenariale, liée à la formation d'un «groupe de coordination» et d'une «société de centre-ville», représentant les différentes parties prenantes (autorités administratives, promoteurs, commerçants et résidents), qui ont fournis le soutien actif d'une véritable « stratégie marketing » d'aménagement et de promotion de la ville.



(Photos : ville de Kajaani)

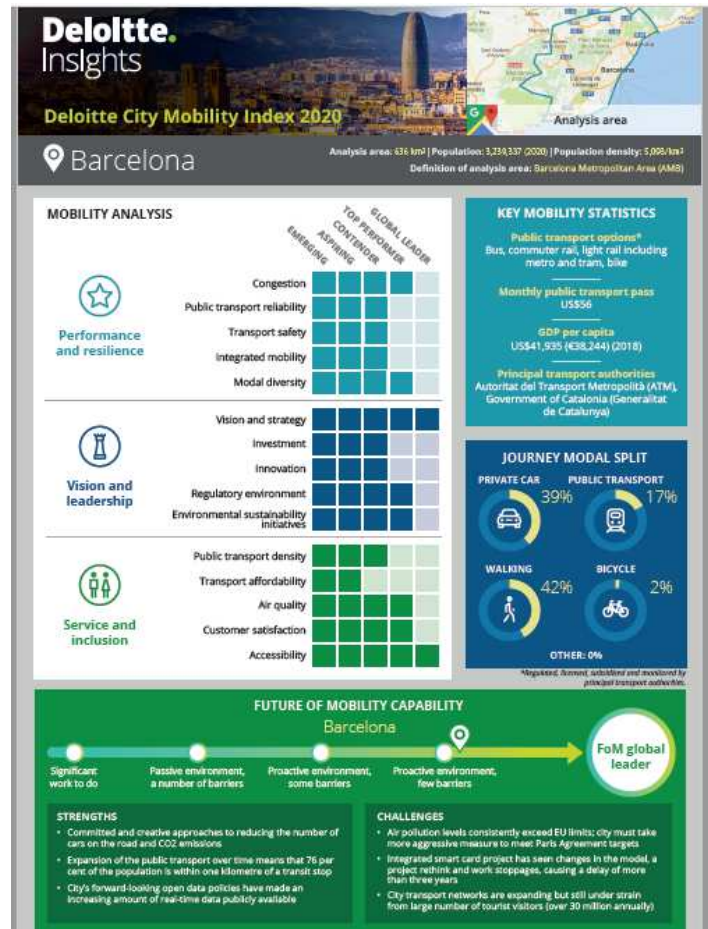
10) La mesure de la mobilité urbaine

(Infos : Deloitte)

L'indice Deloitte de mobilité urbaine (DCLI) a pour objectif d'évaluer le niveau de préparation de chaque grande agglomération, à l'avenir de la mobilité.

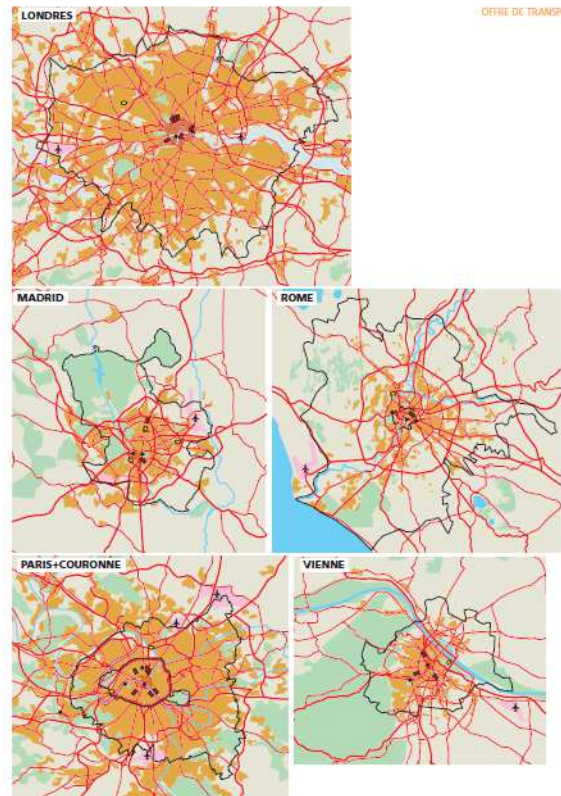
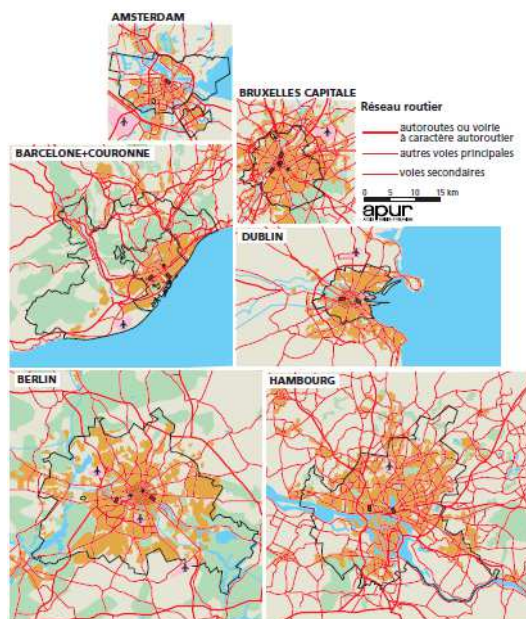
Cet indice évalue ce que les villes ont pu réaliser dès aujourd'hui, pour anticiper et préparer l'avenir de la mobilité dans les décennies à venir.

Cet indice permet en particulier une exploration approfondie des paysages de mobilité des villes, et évalue les changements qui se produisent dans la façon dont les gens se déplacent.



Barcelone (Indice Deloitte)

Indicateurs comparatifs de superficies entre métropoles européennes (Infos : APU)



11) Prise de conscience, mobilisations et perspectives

A l'exemple de l'initiative « Mobilise Your City », les actions de modération de la circulation automobile en ville ont été rendues possibles grâce à la multiplicité d'initiatives et de volontés locales ou nationales, abordant globalement l'évolution de la ville.




100 VILLES ET 20 GOUVERNEMENTS NATIONAUX S'ENGAGENT DANS LA MOBILITÉ URBAINE SOUTENABLE

L'initiative

MobiliseYourCity est une initiative globale pour le climat qui promeut la planification intégrée de la mobilité urbaine dans les pays en développement et en transition. L'initiative soutient les gouvernements locaux et nationaux dans leurs efforts pour améliorer la mobilité urbaine et les accompagne dans l'élaboration de Plans pour la Mobilité Urbaine Soutenable (PMUS) au niveau local et de Politiques Nationales pour la Mobilité Urbaine (PNMU) au niveau national. Elle propose un cadre méthodologique et une assistance technique, des activités de développement des compétences, et un accompagnement à la recherche de financements.

Les objectifs:

- Permettre une transformation en profondeur pour des villes plus inclusives, plus vivables et plus efficaces.
- Promouvoir une planification de la mobilité urbaine plus globale, plus intégrée et plus participative (à l'échelle locale et nationale).
- Réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre liées au transport dans les villes participantes (>50%).
- Utiliser des techniques de planification innovantes et promouvoir l'usage des technologies de pointe dans le transport et la mobilité.

Le défi de la mobilité urbaine

Embouteillages, mauvaise qualité de l'air, accidents de la route, inefficacité économique - due à la difficulté des conditions de déplacement, mauvaises conditions de vie, et émissions de dioxyde de carbone élevées sont des problèmes graves qui découlent de systèmes de transport urbain mal planifiés et non-soutenables, alors même que les populations et les gouvernements, en particulier dans les pays émergents et en développement, font du développement urbain une priorité pour faire face à la croissance démographique des villes.

Transport et émissions de CO₂

- Dans le monde, le secteur des transports émet actuellement environ 28% des émissions de CO₂ issues de combustibles fossiles.
- Le transport urbain compte pour près de la moitié des émissions du secteur.
- Sans mesures significatives, ces émissions vont tripler d'ici 2050.

Objectifs

MobiliseYourCity accompagne les gouvernements locaux et nationaux dans leurs efforts pour améliorer la mobilité urbaine et réduire d'au moins 50% leurs émissions liées au transport urbain d'ici 2050.

100 villes s'engagent à réduire de 50% leurs émissions liées au transport urbain à travers le développement de Plans de Mobilité Urbaine Soutenable (PMUS)

20 pays s'engagent dans l'élaboration de Politiques et/ou Programmes Nationaux pour la Mobilité Urbaine (PNMU)

MobiliseYourCity soutient



PMUS

Un Plan de Mobilité Urbaine Soutenable (PMUS) est un programme stratégique élaboré de façon inclusive et intégrée afin de répondre aux besoins de la population et des entreprises dans les villes, en prenant en compte et en harmonisant les démarches de planification existantes. Le PMUS place les villes sur la voie d'un développement et d'une mobilité urbaine plus soutenables.

Pourquoi un PMUS?

- Établir une feuille de route claire pour la mobilité urbaine qui donne la priorité aux projets et aux mesures soutenables, et qui clarifie les responsabilités et prérogatives des différents acteurs
- Établir un plan de financement et d'exécution solide, mais flexible
- Passer d'une politique orientée vers la seule planification d'infrastructures routières à une politique plus globale, intégrant la mobilité urbaine soutenable
- Mettre en place des mesures réalistes et réalisables et qui font l'objet d'un large consensus, ainsi que des mécanismes de contrôle et d'évaluation

Les PMUS en pratique

La Commission européenne soutient la mise en œuvre de PMUS dans les villes de l'UE depuis de nombreuses années.

Des villes ont mis en place des PMUS dans des pays émergents et en développement comme le Brésil, l'Inde ou le Mexique.

Possibles mécanismes de financement au niveau local: péage urbain, stationnement payant, participation volontaire des employeurs, financement obligatoire du système de transport par les entreprises, taxe sur la valeur foncière des ventes ou des locations le long des axes de transport public, taxes sur les plus-values, taxes spéciales pour l'aménagement.

PNMU

Une Politique Nationale pour la Mobilité Urbaine (PNMU) est une politique ou un programme stratégique élaboré par les gouvernements nationaux pour permettre aux gouvernements locaux de surmonter les défis de la mobilité urbaine. Elle doit fournir un cadre d'action pour accompagner les villes dans la planification, le financement et la mise en œuvre de projets de transport soutenable.

Pourquoi une PNMU?

- Une politique nationale et un cadre réglementaire pour encadrer les Plans de Mobilité Urbaine Soutenable
- Une clarification des orientations, des rôles et des responsabilités stratégiques et politiques des acteurs de la planification
- Une assistance technique à destination des professionnels du transport au niveau local
- Un outil central pour permettre une transformation effective de l'infrastructure urbaine

Les PNMU en pratique

Dans les pays développés, le soutien financier des gouvernements nationaux aux villes est une pratique commune dans le domaine de la mobilité urbaine soutenable.

Des pays émergents comme la Chine, le Brésil ou l'Inde ont déjà commencé à mettre en place des PNMU.

Mécanismes possibles de financement national: politiques tarifaires, taxes sur le parc automobile privé et le carburant, péages, taxes d'immatriculation majorées pour les détenteurs de véhicules motorisés.

Nos modules pour soutenir les PMUS et les PNMU

- État des lieux et diagnostic
- Sensibilisation / MobiliseDays
- Cadre institutionnel*
- Technologie des transports*
- Suivi & Reporting
- Vision et définition des objectifs (- Plan d'action**)
- Budget et financement
- Développement de capacités**
- Processus participatif**
- Coordination et Management

*Spécifique aux PMUS ** Spécifique aux PNMU



La prise en compte de l'amélioration du bien-être en ville et des objectifs de développement durable, font évoluer les réflexions de chacun sur ses besoins de déplacements, pour tenir compte de la qualité de vie de tous.

Le développement des systèmes de transports en commun, des modes actifs, marche, vélo, deviennent moins des contraintes que des satisfactions personnelles, économiques et de santé.

L'utilisation et la rareté de l'espace public sont devenues des sujets sensibles.

L'aménagement public n'est plus défini entre quelques-uns, mais avec l'information et l'acceptation du plus grand nombre.

Des villes adaptées pour l'automobile au cours du 20^{ème} siècle, deviennent progressivement plus accueillante pour la vie locale urbaine et leurs habitants.

Toutefois, cette évolution, amorcée dans la plupart des centres-villes européens, reste encore à développer pour couvrir l'ensemble des secteurs urbanisés, et en particulier des quartiers de périphérie.

Le réaménagement de voies rapides en boulevards urbains, la limitation de l'urbanisme commercial, la réduction des capacités de stationnement en centre-ville, l'essor des livraisons, le développement des aménagements liés aux besoins de la marche, des vélos, de l'accessibilité à tous dans les pôles d'échange, sont des chantiers bien amorcés qui tracent les perspectives à venir.

La coordination des gouvernances multiples sur un même territoire (circulation, stationnement, transports en commun, investissement immobilier), représente un enjeu important.

Les évolutions de réglementations nationales, vitesse à 30 km/h, réduction des émissions polluantes, s'avèrent des leviers essentiels pour permettre à de nombreuses collectivités de travailler « dans le même sens ».

Autant de moyens de réduire les temps d'assimilation, d'acceptation et de régénérescence des usages de nos villes !



Projet d'autoroute des bas-ports (axe Nord Sud) à Lyon (1937)
source : Technica, Mars 1937, n° 49, p. 56

Sources :

Ademe, Green zones, Routes de France, LAET, CIDUV, Philipps-Bertin, Ville 30.org, Réseau Rues (Conférence en ligne « Ville apaisée, nouveaux usages urbains » du 3 février 2022), Métropolitiques, Cyticle, Greenpeace, Reclaiming city streets for people, The Deloitte City Mobility Index, Statista, Mobilise Your City.