

Cher lecteur, chère lectrice,

Les embouteillages ne sont pas seulement une nuisance. Ils sont également en augmentation. Ils peuvent causer une pollution atmosphérique nocive pour la santé et un stress élevé, sans parler de l'impact économique. C'est pourquoi une réduction significative de la congestion routière et une amélioration de la durabilité financière et environnementale des transports urbains peuvent substantiellement profiter à l'économie, à l'attrait des villes et au bien-être des citoyens.

Nous espérons que le présent EPOMM e-update vous en apprendra plus sur la congestion routière en ville et vous apportera des approches innovantes pour y remédier.

Une constellation de problèmes de transport urbain



Source: geotab.com

Les villes concentrent et accumulent des hauts niveaux d'activités économiques dans des schémas d'affectation du sol qui sont souvent complexes, et sont desservies par des systèmes et services de transports inappropriés. Au plus la ville est grande, au plus elle est complexe et risque potentiellement de subir des perturbations, en particulier si cette complexité n'est pas gérée de manière efficace.

La lutte contre la congestion urbaine requiert la **prise en charge simultanée de plusieurs problèmes de transport urbain** :

1. **La congestion routière et les difficultés de stationnement.** La congestion et le stationnement sont liés, car la recherche d'une place de stationnement dans la rue provoque des ralentissements supplémentaires et perturbe la circulation locale.
2. **L'urbanisation galopante.** Les nouveaux projets de logements sont de plus en plus dispersés, obligeant les navetteurs à faire des trajets plus longs pour rallier leur logement à prix abordable.
3. **Accidents et sécurité.** Les piétons et cyclistes sont impactés par les risques perçus, ils se sentent moins en sécurité, ce qui influence leur choix de mode de déplacement.
4. **Impacts environnementaux et consommation d'énergie.** La pollution, y compris la pollution sonore, générée par la circulation, affecte désormais gravement la qualité de vie et la santé des populations urbaines.
5. **Inadéquation des transports publics.** L'affluence aux heures de pointe provoque des difficultés pour les usagers, alors que des fréquentations insuffisantes rendent beaucoup de services financièrement insoutenables, surtout dans les zones suburbaines.
6. **Perte d'espace public.** L'augmentation du trafic porte préjudice aux activités publiques qui jadis occupaient les rues, comme les marchés, agoras, parades, jeux et interactions communautaires. Ces activités ont dû progressivement céder la place aux voitures.

Rompre le cercle vicieux de la dépendance à la voiture en promouvant le transport urbain durable.

La pratique de la planification des transports connaît actuellement un **changement de paradigme vers une planification plus inclusive et multimodale**. Le nouveau paradigme reconnaît l'importance des déplacements à pied, à vélo et en transports publics pour un système de transport efficient et équitable. Il inclut de manière de plus en plus significative la dimension plus large de l'accessibilité, en attachant de l'importance aux avantages d'une amélioration de la durabilité financière et environnementale des transports urbains pour l'économie, l'attrait des villes et le bien-être des citoyens.

Les politiques qui **favorisent l'expansion urbaine et la croissance urbaine durable** sont mises en regard dans le tableau ci-après :

Favorise l'expansion urbaine	Favorise la croissance urbaine durable
Favorise la croissance urbaine durable	Réduction du trafic et de la vitesse des véhicules
Nombreuses possibilités de stationnement	Possibilités de stationnement réduites avec gestion des parkings
Redevances pour l'usage de la route et taxes carburant peu élevées	Route et parking payants
Conditions de déplacements à pied et à vélo peu favorables	Amélioration des aménagements pour piétons et cyclistes
Service de transit public inférieur	Améliorations des transports publics
Prix des transits publics élevé	Prix des transits publics plus abordables

Expansion vs. politiques de croissance intelligente (source : Victoria Transport Policy Institute)

Dites m'en plus sur les réglementations relatives aux accès des véhicules



Source: urbanaccessregulations.eu

Beaucoup de villes luttent pour équilibrer les embouteillages, la pollution atmosphérique et sonore, l'accessibilité et d'autres facteurs qui pèsent sur la vie en ville. Les niveaux de pollution dans de nombreuses villes sont actuellement nocifs pour la santé.

Les **règlements sur l'accès urbain (RAU)** sont destinés à remédier à cela en **pondérant les besoins de véhicules pour accéder à une zone** par une gestion des différents types de véhicules et des déplacements qui y sont faits. Les règles relatives à l'accès peuvent inclure des zones à faibles émissions (LEZ), des péages, des réglementations d'accès, des restrictions d'accès de véhicules, différents types d'interdictions de poids lourds, et même des règles relatives à des restrictions de véhicules entrant dans les zones urbaines.

Ces règles et restrictions locales d'accès peuvent aider à créer un environnement plus sain et plus vivable pour les résidents. Les RAU constituent également un instrument important pour atteindre **les objectifs de protection du climat de l'UE**, à savoir la réduction des véhicules à propulsion conventionnelle et des transports zéro émissions dans les villes principales d'ici à 2030.

Le **réseau CLARS** financé par l'UE offre un appui gratuit aux villes et ministères qui travaillent ou prévoient de travailler sur des réglementations d'accès. Le réseau CLARS des autorités publiques fournit des exemples de meilleures pratiques et des enseignements tirés d'expériences d'autres villes afin de favoriser la réussite des programmes et faciliter leur mise en œuvre.

Bella Mossa : L'application qui récompense les déplacements actifs et durables à Bologne



'Bella Mossa' in Bologna, Italy

L'autorité publique de Bologne chargée des transports SRM et **BetterPoints Ltd** ont mené un programme réussi d'une durée de six mois financé par **EMPOWER** en 2017. '**Bella Mossa**' visait à réduire la congestion, à améliorer la qualité de l'air et à encourager les activités favorisant la santé et le bien-être par le biais d'une application smartphone et d'incitants.

Les citoyens gagnaient des BetterPoints (sorte de points bonus) en utilisant les transports publics ou le vélo, en marchant et en partageant des véhicules, le tout enregistré dans l'application BetterPoints. Les BetterPoints peuvent être convertis en **bons d'achats** ou donnés à des œuvres de charité. Les incitants non monétaires (médailles, concours entre équipes, prix) ont suscité de l'intérêt et un esprit de compétition.

Les déplacements étaient vérifiés par des algorithmes sophistiqués et des données OpenStreetMap. Des études basées sur l'application et à l'issue du programme ont permis de comparer des niveaux d'activité telles que rapportées par les participants, les habitudes de déplacement et des données démographiques.

Plus de 15.000 utilisateurs actifs ont enregistré 816.139 déplacements actifs/durables, évitant potentiellement plus de 700 tonnes d'émissions de CO2. 89% des automobilistes

auto-identifiés utilisant leur voiture au quotidien ont montré des **changements comportementaux** ; 81% de leurs déplacements actifs ou durables remplaçant les déplacements en voiture.

Panneaux d'information pour parer aux embouteillages à Copenhague



Image credit: P4280655 by chriskay

'Désolé, je suis en retard. Il y avait un embouteillage sur la piste cyclable.' Cela peut paraître rigolo à entendre, mais à Copenhague, cela correspond bien à une réalité. Et pour cause, il y a **plus de vélos que de voitures**. Les derniers chiffres montrent que 41% de la population enfourchent leur vélo pour se rendre au travail ou à l'université à Copenhague, contre 5% de piétons, 30% d'usagers des transports publics et 24% d'automobilistes. De même, en 2016, les capteurs ont enregistré 265.700 vélos par jour en direction du centre-ville, contre 252.600 voitures.

Cela a conduit à une **surcharge des pistes cyclables**, la capacité limite ayant été atteinte dans plusieurs cas aux heures de pointe. Selon des prévisions, le trafic journalier de vélos augmentera encore de 25% d'ici à 2025. Cela signifie que des mesures pour faire face aux embouteillages de vélos seront nécessaires.

Cinq nouveaux **panneaux d'information électroniques** ont été installés à des points stratégiques le long des 390 km de pistes cyclables pour informer les cyclistes sur les files, travaux, distances vers les destinations et itinéraires alternatifs en empruntant d'autres pistes cyclables.

Dissocier l'utilisation de la voiture de la croissance économique et la mobilité élevée de la croissance du trafic



Source: create-mobility.eu

Ayant eu lieu de 2015 à 2018, le projet Horizon 2020 **CIVITAS CREATE** visait à réduire la congestion dans les villes en encourageant le passage de la voiture à des modes de déplacement durables. Il s'agissait de l'un des **premiers projets axés sur la mission de combattre la congestion routière urbaine**, en adoptant une perspective à long terme sur la manière d'y arriver, surtout dans les villes qui connaissent une croissance rapide de propriétaires et d'utilisateurs de voitures.

CREATE a rassemblé, dans une association fortement engagée, 10 villes, trois institutions académiques, quatre partenaires de consultance et industriels, ainsi que EURO CITIES, pour tabler sur cet enjeu important qu'est **la manière de limiter la congestion routière en réduisant le recours à la voiture privée**. Inspirée de preuves historiques, l'association a identifié des processus et procédures qui permettent aux villes de promouvoir une mobilité et une qualité de vie durables, et de réduire la dépendance aux voitures.

Toutes les **ressources** et les **délivrables** du projet peuvent être obtenus gratuitement sur le site.

Lutter contre la congestion par une planification anticipative

Le **Plan de Mobilité urbaine de Vienne 2025** décrit les objectifs ambitieux de la Ville de Vienne pour un système de transport durable et décrit les étapes qui doivent être entreprises d'ici 2025 pour y parvenir.

La seule expansion de l'infrastructure s'est avérée inadéquate par le passé. Le mot d'ordre du plan de mobilité urbaine est 'Together on the move' (Bougeons ensemble, traduction libre) et se base sur une variété d'approches qui aident à saisir les opportunités qui l'accompagnent.

Selon le **Plan de Développement urbain 2025** (adopté en 2014), exprimé en indicateurs correspondant aux différents modes de déplacement, l'objectif est '80:20'. Cela signifie que les citoyens de Vienne devraient effectuer 80% de leurs déplacements en transports publics, à vélo ou à pied, tandis que l'utilisation des voitures devrait tomber à 20%. C'est crucial pour **maintenir la qualité de vie dans la ville et éviter une surcharge permanente du réseau routier**. Si la part du transport individuel motorisé reste égale à aujourd'hui, le nombre absolu de déplacements en voiture augmenterait de 12% d'ici 2025 au vu de la croissance démographique.



Source: Vienna Urban Mobility Plan

Support de décision pour les navetteurs à Rotterdam



Image credit: [Traffic jam on Maashaven Oostzijde, Rotterdam](#) (from Flickr) by Philip Mallis

Les caméras de trafic sont un élément établi de l'infrastructure routière et émettent des images en temps réel aux centres de surveillance des autorités de transport depuis longtemps. Habituellement, ces vidéos sont réservées aux opérateurs.

Qu'à cela ne tienne, à Rotterdam, un nouveau site internet a vu le jour, permettant au public de voir les images en temps réel de 24 caméras situées à 19 endroits différents de la ville. Les nouvelles caméras complètent le réseau existant d'informations sur le trafic. L'administration de la ville espère que ce **site internet aidera les gens à décider** s'ils veulent télétravailler, emprunter un itinéraire alternatif ou adapter leur déplacement. Ils pourraient par exemple faire la navette à vélo ou en transports publics.

A l'avenir, il est également prévu de placer des caméras sur les routes périphériques de Rotterdam. Aussi l'administration de la ville a-t-elle décidé de faire fi de toute préoccupation par rapport à la vie privée, car les caméras se trouvent trop haut pour pouvoir détecter des visages ou des plaques d'immatriculation et les vidéos ne sont pas enregistrées.

Pour en savoir plus, visitez verkeersnet.nl (en néerlandais).

La gestion du stationnement aide à réduire la congestion des routes urbaines



© Fred DOTTER

Durant ces deux dernières décennies, la gestion du stationnement a été universellement reconnue comme étant l'un des moyens les plus importants de gérer le trafic automobile dans les zones urbaines. Elle est essentielle pour la gestion de la mobilité dans les secteurs public et privé et peut encourager l'usage d'alternatives à la voiture.

Dans le document [16 Avantages de la gestion du stationnement](#), le projet Push&Pull aborde la **congestion des routes urbaines et la manière dont la gestion du stationnement peut y remédier. La gestion du stationnement contribuant à un meilleur choix modal** et donc à une meilleure qualité de vie, de telles stratégies constituent la meilleure manière de parer à l'accessibilité limitée et à la rareté de l'espace public. Par ailleurs, la gestion du stationnement réduit le nombre d'automobilistes qui recherchent des places de stationnement. Kodransky et Hermann ([ITDP, 2011](#)) estiment que jusqu'à 50% de la congestion du trafic est causée par des automobilistes qui cherchent des places de stationnement bon marché. Pour terminer, **des taux, prix et redevances appropriés sont la clef d'une gestion du stationnement réussie**. En d'autres termes, des prix plus élevés pour le stationnement dans la rue, en comparaison avec le stationnement en dehors, peuvent réduire la congestion du trafic.

Inversement, une mauvaise gestion du stationnement peut provoquer le contraire, comme un espace urbain engorgé, un accès réduit à des modes durables, un affaiblissement de la sécurité et une structure urbaine fort portée sur l'automobile. Le nouveau projet Horizon 2020 **CIVITAS Park4SUMP** vise à changer cela et à augmenter et accélérer la mise en œuvre de la gestion du stationnement de haute qualité et son intégration dans les Plans de

Mobilité urbaine durable. Dans l'un des prochains numéros EPOMM e-update, nous nous pencherons d'un peu plus près sur Park4SUMP. **Restez attentif !**

Conclusion : c'est la vision, et non pas 'la bonne idée' qui compte



Created by Asierromero - Freepik.com

Les mesures pour réduire la congestion peuvent être considérées comme **temporaires ou vertueuses**.

Les mesures temporaires aident à libérer des capacités routières qui seront rapidement mises à profit selon la demande. Bref, les gens adapteront leur style de vie aux principales conditions qui s'offrent à eux sur la route. Inversement, les mesures vertueuses enclenchent une mécanique qui pousse de plus en plus de gens à passer de l'usage de la voiture à un mode de déplacement plus durable. Ce sont les changements que la politique de déplacements doit soutenir.

Il est souvent suggéré que la congestion peut être résorbée par **une grande idée**, comme l'élargissement des routes, des routes étroites, l'ajout de bandes réservées aux bus, la suppression de bandes réservées aux bus, la construction de tunnels, la construction d'un nouveau périphérique, la construction d'un réseau ferroviaire léger, l'extinction des feux de signalisation, l'interdiction des voitures dans le centre-ville, les routes en site propre vers les véhicules privés, les parkings fermés, la construction de plus de parkings, la construction de parkings aux gares et stations, la gratuité des bus, etc. Aucune d'entre elle ne constitue un remède miracle, et la plupart d'entre elles n'offrent qu'un soulagement temporaire jusqu'à ce que la demande induite en espace public prenne la place. Les péages sont fort probablement une solution radicale, mais nécessitent d'être combinés à des améliorations significatives des options qu'offrent les transports publics et les modes de déplacement actifs.

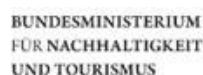
Des initiatives modernes et sophistiquées, meilleures que les 'grandes idées' comme on les connaît, commencent par des interventions nécessitant un faible investissement en capital, avant de passer à celles qui requièrent un niveau plus élevé d'investissement du secteur privé/public.

En fait, l'idée principale est le 'changement de mode de déplacement'. Or, pour réussir cette transition dans les villes et communautés, nous devons investir dans l'amélioration des modes de déplacement durables tout en réduisant la capacité, l'accès et le confort des réseaux routiers urbains pour les véhicules motorisés. Cela nécessitera une **révolution dans la planification du trafic : la voiture ne peut plus être la reine de la ville**. Nous devons concevoir des rues et routes urbaines comme des espaces attrayants et pratiques pour marcher, rouler à vélo ou prendre les transports publics.

Evénements à venir

- **Sustainable Urban Mobility Congress**
20-21 February 2019 | Bilbao, Spain
<https://sumbilbao19.com/>
- **Multimodal transport – towards the future**
26 February 2019 | Brussels, Belgium
https://ec.europa.eu/transport/themes/logistics/events/2019-02-26-high-level-conference_en
- **Zero emission cities: exchange of best-practices between EU cities and regions**
27 February 2019 | Brussels, Belgium
<https://fr.surveymonkey.com/r/QTS59WW>
- **2ND INTERNATIONAL CONFERENCE ON MOBILITY AS A SERVICE**
in December in Tampere, Finland
Call for papers open until 30th April 2019

Pour plus d'évènements, consultez le [EPOMM Calendar](#).





[ECOMM 2018](#)



[allinx](#)



[feedback](#)



[subscribe](#)



[unsubscribe](#)



[fullscreen](#)



[news archive](#)