

Les villes, clés de la mobilité du futur

Recettes et bonnes pratiques de villes européennes
pour des transports urbains économes en espace et
respectueux du climat

Repenser la mobilité – Conférence nationale sur la mobilité
29 novembre 2021, Kursaal, Berne



actif-trafiC
En avant toute !

Les villes, clés de la mobilité du futur

Les villes couvrent environ 3% de la surface de la planète, mais sont responsables d'environ 72% des émissions mondiales de gaz à effet de serre. De plus les zones urbanisées connaissent une croissance rapide ; en Europe, on estime que près de 85% des Européens vivront dans des villes d'ici 2050. Ce sont donc des acteurs clés dans la lutte contre le changement climatique.

Dans de nombreuses villes, le transport est le plus grand émetteur de gaz à effet de serre, avec une part d'environ 30%. De nouveaux modèles sont donc particulièrement nécessaires dans le domaine des transports. Un coup d'œil sur différentes villes d'Europe montre que des approches prometteuses et très différentes sont déjà suivies. De la piétonnisation à la renaissance des trams en passant par la ville cycliste, on trouve toutes les nuances et, avec les « superblocs » et le concept de « ville au 1/4 d'heure », on assiste à un véritable changement de paradigme dans l'urbanisme et la planification des transports.

Recette du succès : réduction du stationnement et du trafic automobile

Ces exemples de référence ont tous des points communs : la réduction des places de stationnement et la diminution du trafic automobile. Cela ne réduit pas seulement les émissions de gaz à effet de serre nuisibles au climat, mais permet aussi aux quartiers et aux villes de s'épanouir véritablement. La réaffectation de la surface des rues crée de l'espace pour les arbres, les cyclistes et les piétons. Les villes sont ainsi plus animées et la qualité de vie s'améliore.

La présente publication a pour but d'inspirer et de donner envie de changer les choses dans les villes suisses. En effet, notre pays a un urgent besoin d'accélérer le transfert du trafic automobile vers la marche, le vélo et les transports publics. Il est en outre passionnant de constater qu'il existe déjà dans les villes suisses des approches très différentes et dignes d'être mentionnées en matière de changement de modes de transport. Malgré tout, le potentiel d'amélioration est encore immense et il serait souhaitable que les villes suisses s'inspirent des différents exemples et les mettent en œuvre de manière conséquente. actif-trafiC s'efforcera de créer les conditions politiques nécessaires à cet effet avec ses initiatives Climat Urbain à Bâle, Berne, Genève, Saint-Gall, Winterthour et Zurich.

Les pages suivantes sont une source d'inspiration pour imaginer le futur des villes suisses. Nous vous souhaitons bien du plaisir dans votre lecture !

Paris (France)

La ville au ¼ d'heure

La mairie de Paris poursuit une politique ambitieuse depuis 2015 avec :

- un développement volontariste des aménagements cyclables, qui sont passés de 200 km (2001) à 1094 km (2021)
- 150 millions d'euros investis entre 2015 et 2021 pour doubler la longueur de pistes cyclables
- la piétonnisation de plusieurs rues notamment la fermeture au trafic motorisé des « voies sur berges » (3,3 km au bord de la Seine)

2016: Fermeture de la voie Georges-Pompidou à la circulation automobile (43'000 véhicules/jour) et transformation de celle-ci en un lieu de promenade, fréquenté par près de 2 millions de personnes par an.

2020 : augmentation du trafic cycliste de +47% (jusqu'à +60% sur certains axes) par rapport à l'année précédente.

2021 : augmentation du trafic cycliste de +22% par rapport à l'année précédente



Et après?

Jusqu'en 2026 : investissement de 250 millions dans la politique du vélo (dont 180 millions pour les infrastructures).

Projets dans le cadre du plan vélo 2021-2026 :

- 180 km de pistes cyclables
- 100% des rues doivent être cyclables en sécurité
- Création de pistes cyclables bidirectionnelles, aménagement de carrefours « à la hollandaise », priorité aux feux pour les vélos, les bus et les trams avec des ondes vertes pour les vélos
- 130'000 nouvelles places de stationnement vélo
- Mise en place d'un code de la rue, déneigement des pistes, cours dans les écoles élémentaires, cours pour les adultes, développement de la logistique à vélo (vélo-cargos, livraisons, etc.).

En outre, la municipalité veut :

- Interdire les véhicules diesel à partir de 2024 et les moteurs thermiques à partir de 2030
- Supprimer 70'000 places de parking en surface d'ici 2026.
- D'ici 2022 ou 2023, instaurer une zone à circulation restreinte dans le cœur historique de Paris (I^{er}, II^e, III^e et IV^e arrondissements) et au nord du boulevard Saint-Germain (V^e, VI^e et VII^e arrondissements)
- Investir environ 38,5 milliards d'euros dans les transports publics (200 kilomètres de nouvelles lignes de métro) d'ici 2030
- Poursuivre sa politique « Paris respire » : à savoir fermer à la circulation un grand nombre de rues dans différents quartiers le week-end ou en été
- Planter 170'000 arbres d'ici 2026 (dont 156'000 nouveaux arbres et 14'000 en remplacement d'arbres abattus) et créer des « forêts urbaines »
- D'ici 2030, transformation des Champs-Élysées, y compris la place de la Concorde, en un jardin extraordinaire (réduction de moitié des voies de circulation automobile, arbres, espace piétonnier)

Le concept de la « ville au ¼ d'heure »

Chacun·e doit pouvoir atteindre 6 fonctions essentielles (vie, travail, commerces et services, soins de santé, éducation, divertissement) à moins de 15 minutes de marche ou de vélo de son logement.

Barcelone (Espagne)

Superblocks

A partir de 2015, des responsables politiques et des urbanistes ont fixé l'objectif de reconquérir l'espace public sacrifié à la circulation automobile sous le slogan « Donnons vie aux rues ». Le cœur du nouveau plan de mobilité est de réorganiser la circulation en « superblocks » d'une taille moyenne de 400x400m.

A l'intérieur de ces blocs, la circulation motorisée est apaisée : seuls les trajets qui ont leur origine ou leur destination à l'intérieur du superblock sont autorisés, avec une vitesse limitée à 10km/h. Le trafic de transit contourne les superblocks. La priorité est donnée aux piéton·nes.

De nombreuses personnes se sont opposées à ce nouveau concept, les commerces craignant pour leur survie. Au final, la mort des commerces tant redoutée n'a pas eu lieu et le tissu local de petits magasins a même été renforcé, car davantage de personnes font leurs courses à pied. Aujourd'hui, il y a six superblocks dans lesquels vivent environ 6000 personnes. La zone piétonne libère des dizaines de places qui peuvent être réaffectées à des espaces verts, culturels et sociaux.

En 2020, la mairie a annoncé un nouveau plan visant à organiser 21 nouvelles rues du quartier Eixample en superblock, ce qui libérera 21 nouvelles places avec priorité piétonne.

Objectifs des futurs superblocks :

- libérer 33,4 hectares de zones piétonnes
- dont 6,6 hectares d'espaces verts

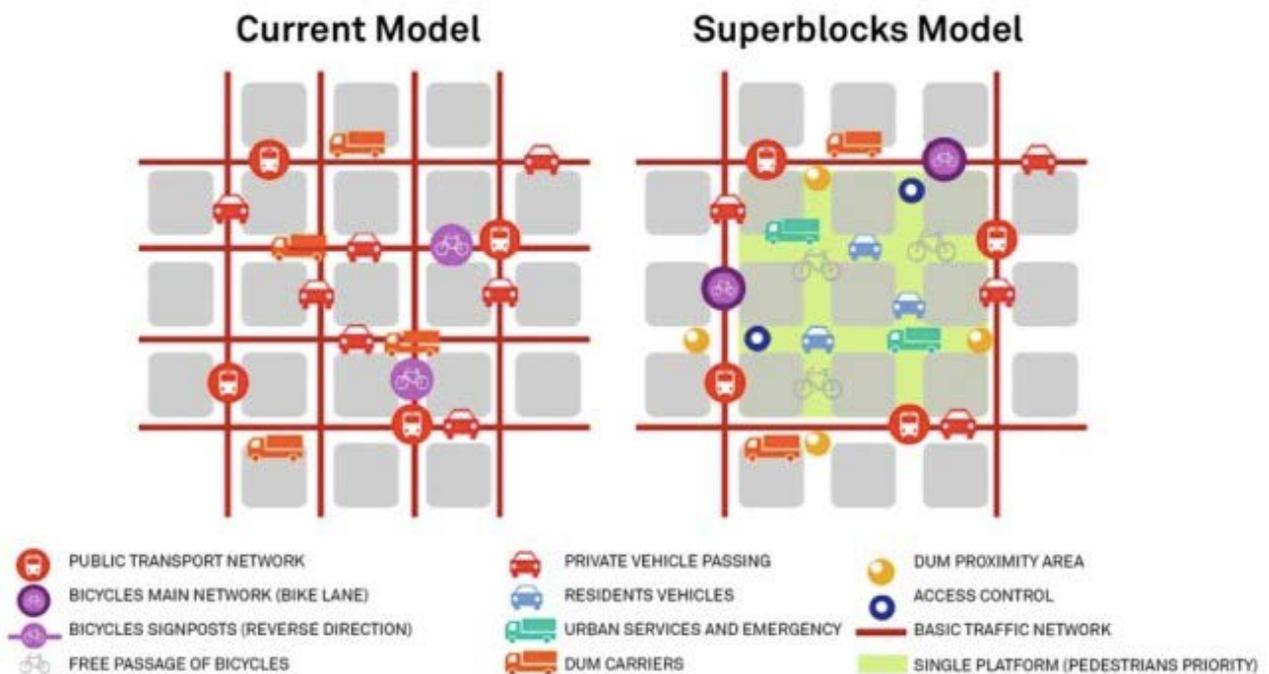
80% de la rue doit offrir de l'ombre en été, dont au moins 20% de la surface doit être perméable. L'accent est mis sur les zones de jeu pour les enfants et l'accessibilité des personnes âgées, avec des fontaines.



Objectif global : organiser tout Barcelone en superblocs

L'objectif audacieux de Barcelone est d'avoir un jour 500 « superillas » (nom catalan pour superblock). Plus de 60% des rues actuellement utilisées par les voitures seraient ainsi libérées pour d'autres usages et 70% des quelque 1,6 million d'habitant·es vivraient dans des superblocs. Si Barcelone parvient à mettre en œuvre l'intégralité de son concept de mobilité et à construire 500 superblocs, l'utilisation de la voiture privée pourrait, selon une étude, passer des 1,19 million de trajets actuels par semaine à 230'000. Barcelone deviendrait ainsi la première métropole post-voiture du monde - une grande ville où la plupart des rues ne sont pas faites pour les voitures et où la plupart des gens n'en ont pas.

SUPERBLOCKS MODEL



Pontevedra (Espagne)

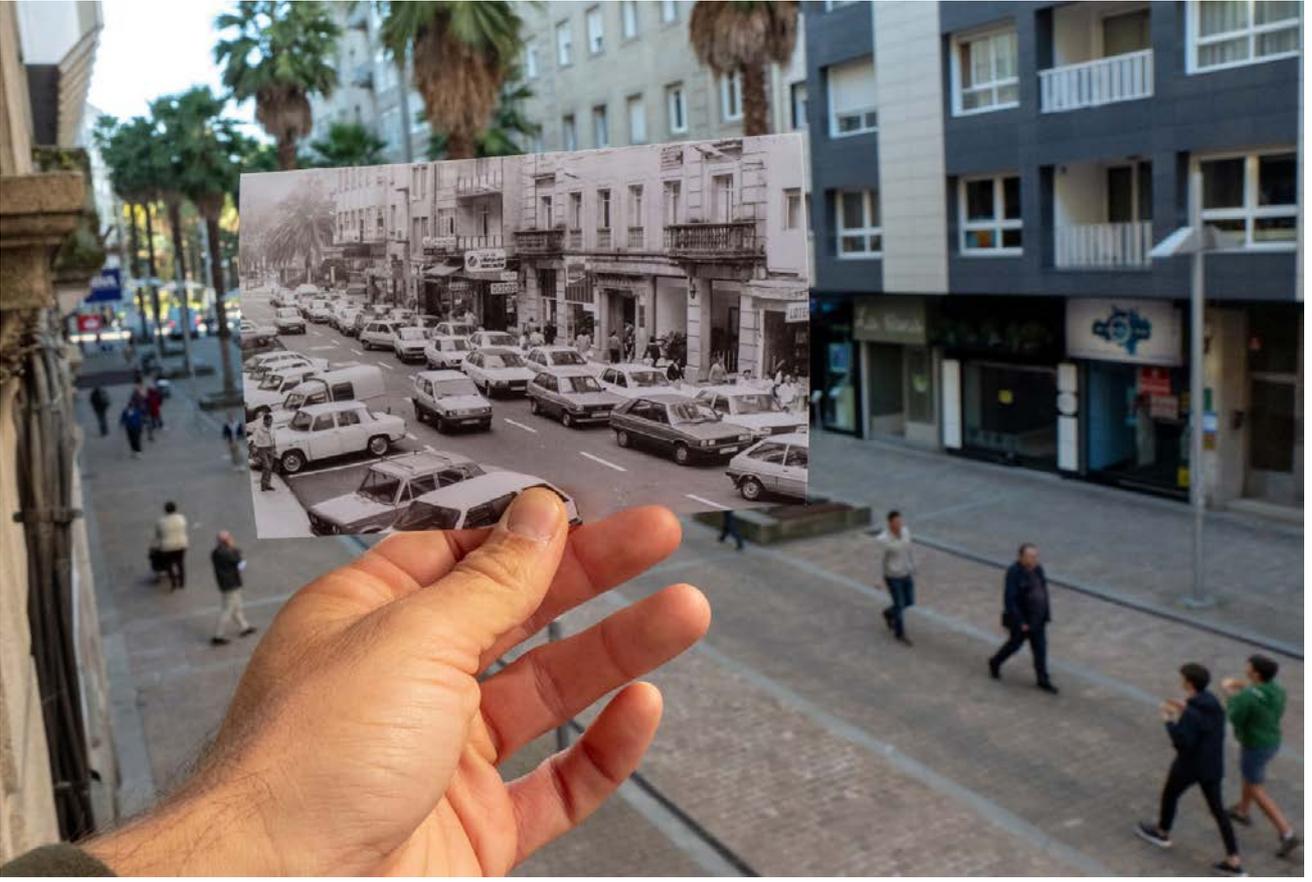
La ville piétonne

La ville est presque sans voitures depuis plus de 20 ans. 70% des trajets sont effectués à pied et la voiture est quasiment bannie de l'espace public. La priorité est donnée aux piéton·nes, aux cyclistes, aux transports publics et ensuite seulement aux voitures.

- Les piétons ont partout la priorité.
- Interdiction du trafic de transit automobile dans le centre-ville et mise en place de boucles de circulation.
- Modération de la circulation : La vitesse maximale est de 30 km/h (avec quelques rues limitées à 20 km/h - zone de rencontre).
- Suppression de tous les signaux de circulation en ville - pas de distinction entre les trottoirs, les pistes cyclables et les voies réservées aux voitures.
- Suppression des places de stationnement en voirie dans le centre-ville au profit de parkings souterrains (payants) et de parkings dissuasifs (gratuits pendant 24 heures) situés à dix minutes à pied maximum du centre-ville (capacité de stationnement supérieure à 13 000 places).
- Punir le stationnement « sauvage » d'une amende de 200 euros (telle que fixée par l'État espagnol), réduite à 100 euros si elle est payée immédiatement.
- Carte Metrominuto pour les piéton·nes sur le modèle d'une carte de métro avec les distances et les temps de trajet. Une telle carte pour les vélos sera bientôt créée.

Réaménagement de l'espace public :

- Abaissement des trottoirs dans le centre-ville pour une rue accessible à tous.
- Mise en place de bancs, amélioration de l'éclairage, création d'espaces verts et d'aires de jeux.
- Doublement de l'espace pour les piéton·nes dans les rues empruntées par les voitures, selon la philosophie selon laquelle deux personnes avec un parapluie ouvert ou une poussette peuvent se croiser sans encombre.
- Passages piétons surélevés.
- Amélioration de l'accessibilité universelle pour les personnes à mobilité réduite.



Nantes (France)

Renaissance des tramways

En 1985, la ville a lancé une véritable renaissance du tramway avec l'extension et l'acquisition de nouvelles infrastructures. En France, près de 30 villes ont ensuite reconstruit et développé un réseau de tramways. Les premiers tramways à plancher bas commandés par Grenoble en 1987 ont notamment permis au tramway de renaître de ses cendres.

En plus de cette renaissance du tram, Nantes a mis en place :

- 9 lignes de chronobus
- Une zone de circulation apaisée dans le centre-ville depuis 2012
- Un Réseau express vélo avec sas vélo, un doublement des pistes cyclables et des voies dédiées dans le centre-ville.

Objectifs:

- D'ici 2026:
 - o 3 nouvelles lignes de tram
 - o 49 nouveaux trams pour 200 millions seront livrés entre 2023 et 2025.
- D'ici 10 à 15 ans, 630'000 passagers·ères / jour devraient emprunter le tram au lieu des 320'000 actuels.
- D'ici 2027 : 70% des rues de l'agglomération nantaise passeront en zone 30.
- D'ici 2030 : réduire la part des transports individuels motorisés de 44% à 28%.
- D'ici 2030 : augmenter la part du vélo et de la marche de 13 points de pourcentage

En Suisse aussi, le tramway opère un retour :

Les réseaux de tram se sont souvent étendus en Suisse (Zurich, Berne, Genève). Mais Lucerne, Saint-Gall, Winterthour ou Lugano ont également un potentiel de développement de leur réseau de tramways. Lausanne et Lugano sont en train de revenir au tram, du moins en partie.

Montpellier (France)

Transports publics gratuits

À partir de 2023, la Métropole de Montpellier proposera à tous ses habitant·es un « pass gratuité » pour les transports publics.

- Phase 1 : septembre 2020, gratuité des transports publics pour les habitant·es le week-end
- Phase 2 : septembre 2021, gratuité toute la semaine pour les jeunes (-18 ans) et les seniors (+ de 65 ans)
- Phase 3 : septembre 2023, gratuité pour tous les habitant·es 7 jours sur 7

Le coût brut de la gratuité le week-end (Phase 1) est de 1,3 million d'euros. Une somme équivalente au coût que représentait l'heure gratuite dans les parkings, mise en place par l'ancienne majorité, soit 1,2 million d'euros.

La mise en place de la phase 2 a boosté la reprise de la fréquentation dans les transports publics : 2 millions de voyageurs et 160'000 pass gratuité délivrés en quelques semaines ! 60% des bénéficiaires du « pass gratuité » jeunes et seniors (phase 2) sont des nouveaux usagers·ères !

La fréquentation du réseau du tramway a bondi de 8 à 12% le week-end par rapport à 2018, depuis la mise en place de la gratuité

De plus :

- Dans les trams et bus, les « correspondances » avec les bornes de vélo en libre-service, l'auto-partage et les parkings-relais sont toujours clairement indiqués
- Les tramways bénéficient de voies en site propre sur de nombreux tronçons, évitant ainsi aux transports publics de se retrouver coincés dans le trafic automobile.



LES TRANSPORTS EN COMMUN GRATUITS, C'EST PRENDRE SOIN DE NOTRE PLANÈTE.

POUR LES HABITANTS DE LA MÉTROPOLE À CHACUN SON PASS GRATUITÉ :

2020 : Gratuit pour tous, le week-end.

2021 : Dès le 1^{er} septembre, gratuit pour les -18 ans et +65 ans, tous les jours.

Fin 2023 : Gratuit pour tous, tous les jours.

Copenhague (Danemark)

Ville cyclable

La ville du vélo par excellence :

- 49% des trajets pour se rendre au travail ou aux études sont effectués à vélo
- 1/3 de tous les trajets sont effectués à vélo
- 1,44 million de km sont parcourus à vélo chaque jour
- 97% des Copenhagois-es sont satisfaits des conditions de pratique du vélo.

Mais pas seulement :

- Copenhague a la plus longue rue piétonne du monde (Strøget, 3,2 km de long)

Objectifs 2025 :

- être la première capitale neutre en CO₂ au monde.
- Avoir 75% de tous les déplacements à pied, à vélo ou en transports publics.



Gand (Belgique)

Un centre-ville libéré du trafic de transit

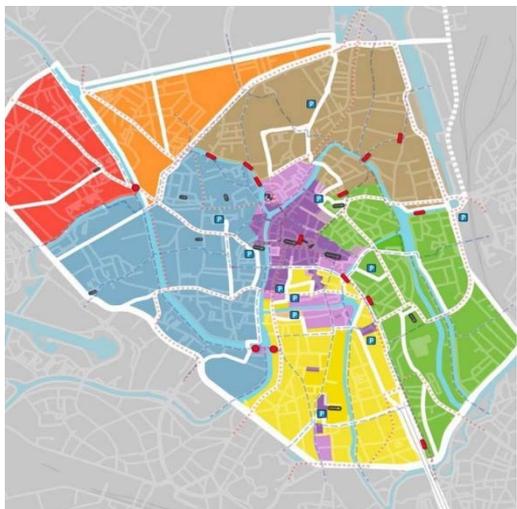
En 2017, la ville a mis en place un nouveau plan de circulation. Afin d'éviter le trafic de transit à travers la ville, les voitures qui souhaitent se rendre d'un quartier à un autre doivent emprunter la rocade. Le plan a introduit des rues à sens unique, des impasses et des rues fermées à la circulation, ainsi que des voies piétonnes et cyclables.

Evolution des parts modales

	2012	2020	Objectif 2030
Marche à pied	14%	16%	18%
Vélo	22%	30%	35%
Transports publics	9%	13%	20%
Voitures	55%	41%	27%

Les médias et les opposant·es politiques prédisaient un chaos total avant la mise en œuvre du plan de circulation. Mais celui-ci a été implémenté avec une très bonne communication d'accompagnement et, dès son lancement, il a été perçu comme une valeur ajoutée par une large partie de la population. Les responsables politiques ont été confortablement réélus.

Ce courage semble être contagieux : début 2020, la municipalité de Birmingham a présenté un « plan de transport » visant à transformer radicalement la mobilité de la deuxième plus grande ville de Grande-Bretagne, sur le modèle de Gand, et à libérer en grande partie le centre-ville de la circulation automobile.



Bruxelles (Belgique)

La deuxième plus grande zone piétonne d'Europe

Ces dernières années, la région bruxelloise en Belgique a mis en place toute une série de mesures pour promouvoir la mobilité comme alternative à la voiture. Toute la zone urbaine à l'intérieur des 8km de la Petite Ceinture – 52'000 habitants et 130'000 emplois sur 4,5 km² - a été mise en « zone de rencontre ». En outre, 40 km de pistes cyclables ont été aménagés.

Suite à ces mesures, la capitale a adopté un plan de mobilité régional ambitieux :

- Abaissement de la vitesse maximale autorisée à 30km/h sur 85% du réseau routier à partir du 1er janvier 2021 (60% auparavant).
- Objectif : zéro mort sur les routes.
- Suppression des véhicules thermiques d'ici 2035.
- Développement de l'écomobilité (marche à pied, vélo, transports en commun).
- Suppression de 65'000 places de parking d'ici 2030.

A l'aide de ce plan, le gouvernement veut rendre 130'000 m² d'espaces publics - parcs, terrasses, aires de jeux, lieux de convivialité - à la population et améliorer ainsi la qualité de vie des Bruxellois. Pour atteindre cet objectif, l'utilisation de la voiture privée doit être réduite de 24% et le trafic de transit de 34%.

Des exemples éminents de changement au cours des dernières années sont :

- La transformation en zone piétonne du boulevard Anspach (une rue à 4 voies pour voitures avec places de stationnement)
- La suppression des places de stationnement sur la Grand-Place



Oslo (Norvège)

Adieu à la ville de l'automobile

Oslo était jusqu'à peu une ville automobile classique. Cela est en train de changer :

- D'ici 2025, le trafic cycliste, actuellement 8% des déplacements, devrait au moins doubler.
- En 2015, Oslo a décidé de fermer 1,3 km² du centre-ville en zone sans voiture.
- Suppression des places de stationnement dans les rues du centre-ville.
- Les colis ne pourront bientôt plus être livrés qu'en vélo-cargo dans le centre.

Oslo a également défini une nouvelle norme pour les pistes cyclables : elles devront avoir une largeur d'au moins 2,20 m.

Le gouvernement a décidé de réduire de 20% le trafic automobile en ville et a décidé que l'hyper-centre serait fermé aux voitures. Le tram, le métro et le bus doivent être développés et les déplacements à pied et à vélo seront encouragés. Tout comme le covoiturage.

Objectifs :

- 60 km de nouvelles pistes cyclables en 3-4 ans.
- Suppression des places de stationnement pour les pistes cyclables.

La voiture continue à y avoir sa place, mais beaucoup moins. La priorité est donnée aux piéton·nes, puis aux cyclistes, et enfin seulement aux transports publics.



Utrecht (Pays-Bas)

De la place pour les gens plutôt que pour les voitures

Chaque jour, à Utrecht, 125'000 trajets sont effectués à vélo, ce qui représente 60% de tous les déplacements, contre 15% seulement en voiture.

Utrecht a banni les voitures de la ville pour faire de la place aux gens à vélo et à pied. Cette décision radicale prise dans les années 70 de ne pas orienter la ville vers la voiture porte aujourd'hui ses fruits puisque la ville possède l'axe cyclable le plus fréquenté des Pays-Bas.

Les mesures suivantes ont été mises en œuvre :

- Transformation des rues : limitation à 30 km/h, voies de circulation réduites par des rues à sens unique ou complètement supprimées, laissant de la place aux piétons et aux cyclistes.
- Centre-ville sans voitures.
- Immense parking à vélos de plus de 12'000 places à la gare centrale.
- Signalisation des rues cyclables, ce qui signifie que les voitures sont seulement tolérées sur la route. Les vélos ne peuvent pas être dépassés.
- Les rues cyclables sont construites avec un revêtement rouge spécial.
- Seuls les vélos et les piéton·nes peuvent entrer directement dans les quartiers, les voitures doivent les contourner.

Des exemples impressionnants

- Croeselaan : autrefois 4 voies pour les voitures, aujourd'hui consacrée aux vélos et aux piéton·nes avec une place minime pour les voitures. Place aux arbres et aux espaces verts.
- Vredenburg : 33'000 cyclistes par jour dans une ville d'environ 350'000 habitant·es. La rue a été transformée et aujourd'hui, seuls les bus, les vélos et les piéton·nes y sont autorisés.



Les mesures portent leurs fruits

- 98% des ménages possèdent au moins un vélo, et 50% en possèdent trois ou plus.
- Les économies réalisées grâce à l'utilisation du vélo sont estimées à 300 millions d'euros par an, grâce à l'amélioration de la qualité de l'air et à la réduction des coûts de santé.
- Les coûts d'entretien et de construction des infrastructures s'élèvent à 55 millions d'euros par an. Il en résulte donc un bénéfice net de 245 millions.
- Le nombre d'accidents de la route a drastiquement diminué depuis la création des infrastructures.
- Sur les routes principales où circulent des milliers de vélos chaque jour, le silence règne et on entend les gens parler.
- La ville n'a pas toujours été favorable aux cyclistes. Le tournant a eu lieu dans les années 1970, après un soulèvement populaire qui protestait contre le nombre toujours croissant de victimes de la route, notamment un grand nombre d'enfants.



Villes suisses

Les choses bougent

Zurich : 50 km d'itinéraires cyclables prioritaires sans voiture en 10 ans (part des ménages sans voiture déjà supérieure à 50%). L'adoption du plan directeur communal le 28.11.2021 entraînera la suppression de nombreuses places de stationnement en surface et la création d'un réseau continu d'itinéraires cyclables sûrs et sans voitures, de liaisons piétonnes offrant une meilleure qualité de séjour ainsi que 130 nouveaux espaces verts.

Winterthur : le macaron de stationnement pour riverains coûte désormais 1'000 francs (votation de septembre 2021). Winterthur a également voté le 28.11.2021 pour atteindre la neutralité climatique d'ici 2040 au plus tard. Cette décision montre la voie à suivre en matière de politique des transports. Pour atteindre l'objectif intermédiaire d'une tonne maximum d'émissions de gaz à effet de serre d'ici 2033, il faut réduire les émissions dues aux transports d'un facteur huit.

Lausanne : réduction des places de stationnement, extension du réseau cyclable, pistes cyclables provisoires COVID en cours de pérennisation, interdiction des moteurs thermiques sur le territoire de la ville à partir de 2030 et diminution de moitié du trafic motorisé individuel.

Genève : 7km de bandes cyclables provisoires COVID, en voie de pérennisation. Le plan climat cantonal adopté par le Conseil d'Etat vise une réduction de -40% du trafic d'ici 2030 dans l'ensemble du canton.

Saint-Gall : Contre-projet aux initiatives Climat Urbain adopté par le parlement municipal en novembre 2021. En 10 ans, 200'000 m² de routes doivent être transformés en surfaces pour les piétons, les cyclistes et les transports publics ou en espaces verts avec des arbres.

Bâle : Contre-projet aux initiatives automobiles 2020 : les transports doivent devenir écologiques, neutres pour le climat, efficaces en termes de surface d'ici 2050... (Part des ménages sans voiture actuelle supérieure à 50%)

Berne : Réduction du TIM de 10% en valeur absolue entre 2010 et 2015. Offensive vélo : vise à augmenter la part du vélo à 20% d'ici 2030, ce qui représenterait environ un doublement par rapport à 2010. (Part des ménages sans voiture actuellement à plus de 50%)





Climat Urbain

Avec les Initiatives « Climat urbain », actif-trafiC veut lutter contre les causes et les conséquences du réchauffement climatique en transformant, chaque année pendant 10 ans, 1% de la voie publique pour remplacer des espaces actuellement consacrés à la voiture en aménagements de mobilité durable (piétons, vélo, voies de transports publics) et en espaces verts.

L'objectif est de réduire les émissions de CO₂ du trafic motorisé et de transformer les déserts urbains d'asphalte en espaces verts, fleuris et arborés pour protéger la population contre les vagues de chaleur, qui seront nettement plus fréquentes à l'avenir en raison du dérèglement climatique.

Les initiatives ont été déposées à Bâle, Genève, Saint-Gall, Winterthour et Zurich. À Berne, le lancement suivra au printemps 2022. À Saint-Gall, le contreprojet a été adopté par le parlement municipal début novembre et est déjà en force.

www.climaturbain.ch



actif-traffic

rue des Savoises 15

1211 Genève 8

Tel. 079 781 42 36

info@actif-traffic.ch

www.actif-traffic.ch

actif-traffic
En avant toute !