

# SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ

16-22 SEPTEMBRE 2020

## ORIENTATIONS THÉMATIQUES



#MobilityWeek



## Auteurs

POLIS - Réseau des villes et régions européennes  
collaborant en faveur de solutions de transport  
innovantes

Balázs Németh

[BNemeth@polisnetwork.eu](mailto:BNemeth@polisnetwork.eu)

Niklas Schmalholz

[NSchmalholz@polisnetwork.eu](mailto:NSchmalholz@polisnetwork.eu)

EUROCITIES

Juan Caballero

[juan.caballero@eurocities.eu](mailto:juan.caballero@eurocities.eu)

# TABLE DES MATIÈRES

|                                                |   |
|------------------------------------------------|---|
| Déclaration relative à la pandémie de COVID-19 | 5 |
|------------------------------------------------|---|

|                                                                                |   |
|--------------------------------------------------------------------------------|---|
| Introduction au thème de cette année: « Une mobilité zéro émission pour tous » | 6 |
|--------------------------------------------------------------------------------|---|

|                                                                         |   |
|-------------------------------------------------------------------------|---|
| Les villes, actrices essentielles au succès du pacte vert pour l'Europe | 8 |
|-------------------------------------------------------------------------|---|

|                                                           |   |
|-----------------------------------------------------------|---|
| DES VILLES AVEC DES OBJECTIFS « ZÉRO ÉMISSION » AMBITIEUX | 9 |
|-----------------------------------------------------------|---|

|           |   |
|-----------|---|
| AMSTERDAM | 9 |
|-----------|---|

|           |    |
|-----------|----|
| BARCELONE | 11 |
|-----------|----|

|            |    |
|------------|----|
| COPENHAGUE | 12 |
|------------|----|

|                                                                               |    |
|-------------------------------------------------------------------------------|----|
| QUAND LES INVESTISSEMENTS DANS LES INFRASTRUCTURES FONT BAISSER LES ÉMISSIONS | 14 |
|-------------------------------------------------------------------------------|----|

|        |    |
|--------|----|
| PRAGUE | 14 |
|--------|----|

|      |    |
|------|----|
| GRAZ | 16 |
|------|----|

|      |    |
|------|----|
| RIGA | 18 |
|------|----|

|                                               |    |
|-----------------------------------------------|----|
| METTRE EN ŒUVRE LES MESURES « ZÉRO ÉMISSION » | 20 |
|-----------------------------------------------|----|

|                                                                                     |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----|
| UNE POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE ET SONORE RÉDUITE GRÂCE À UN USAGE LIMITÉ DE LA VOITURE | 20 |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----|

|                                                     |    |
|-----------------------------------------------------|----|
| À GRONINGUE, UNE NOUVELLE FLOTTE DE BUS ÉLECTRIQUES | 22 |
|-----------------------------------------------------|----|

|                                                               |    |
|---------------------------------------------------------------|----|
| LE PROJET FREVUE : DES SOLUTIONS DE FRET URBAIN ZÉRO ÉMISSION | 24 |
|---------------------------------------------------------------|----|

|                                                                                    |    |
|------------------------------------------------------------------------------------|----|
| L'INCLUSION DANS LES TRANSPORTS PUBLICS, UN FACTEUR CLÉ DE L'IMPLICATION CITOYENNE | 25 |
|------------------------------------------------------------------------------------|----|

|                                                                          |    |
|--------------------------------------------------------------------------|----|
| DES INFOPOINTS À VIENNE POUR LES PERSONNES AYANT DES BESOINS SPÉCIFIQUES | 25 |
|--------------------------------------------------------------------------|----|

|                                                                  |    |
|------------------------------------------------------------------|----|
| REMODELER LES INFRASTRUCTURES DES TRANSPORTS PUBLICS À CRA-COVIE | 26 |
|------------------------------------------------------------------|----|

|                                                                                |    |
|--------------------------------------------------------------------------------|----|
| DES COURSES À LA DEMANDE DANS LES TRANSPORTS PUBLICS AU SUD-OUEST DES PAYS-BAS | 28 |
|--------------------------------------------------------------------------------|----|

|                                                                        |    |
|------------------------------------------------------------------------|----|
| GARANTIR LA SÉCURITÉ DES FEMMES DANS LES TRANSPORTS PUBLICS À HAMBOURG | 30 |
|------------------------------------------------------------------------|----|

|                            |    |
|----------------------------|----|
| L'ACCESSIBILITÉ À VARSOVIE | 31 |
|----------------------------|----|

|                                                                                             |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| RÉDUIRE LA CHARGE DE LA ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS POUR LES CATÉGORIES À FAIBLE REVENU À GAND | 32 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|----|





# Déclaration relative à la pandémie de COVID-19

Ces orientations thématiques ont été élaborées avant que la pandémie de COVID-19 ne fasse irruption dans nos vies. Les textes de ce document ne reflètent pas nécessairement les tout derniers développements. Au cours de ces semaines, notre façon de nous déplacer dans nos métropoles et nos villes a radicalement changé. Beaucoup de villes ont accru les espaces dédiés à la mobilité active. Certaines ont réalisé qu'une nouvelle approche des transports urbains, plus durable, était possible.

Une fiche d'information avec les enseignements tirés de ces semaines de confinement sera publiée prochainement en complément de ces orientations thématiques, afin d'aider les militants locaux à se préparer pour célébrer la **SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ** du 16 au 22 septembre 2020.

Nous sommes conscients qu'il s'agit d'une période difficile pour de nombreuses métropoles et villes participant à notre campagne depuis des années, et nous vous exprimons à tous notre solidarité.

# Introduction au thème de cette année: « Une mobilité zéro émission pour tous »

En 2020, le thème de la SEMAINE EUROPEENNE DE LA MOBILITÉ est « **Une mobilité zéro émission pour tous** ». Il fait écho à l'ambitieux objectif de rendre le continent neutre en carbone d'ici 2050, comme cela a été annoncé par Ursula von der Leyen, la présidente de la Commission européenne, lorsqu'elle a présenté le pacte vert pour l'Europe. Ce thème a aussi pour but de mettre en avant l'enjeu de l'accessibilité à des transports zéro émission et de promouvoir un cadre inclusif impliquant chacun d'entre nous.

Bien que les chercheurs aient observé une réduction des déplacements en voiture dans les grandes villes et qu'il soit prévu que 50 % des trajets se fassent en transports en commun, à vélo ou à pied au cours des prochaines années<sup>1</sup>, de récentes études de l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) confirment une hausse significative des émissions dues aux transports par rapport aux années 90<sup>2</sup>. Les émissions de l'ensemble du secteur des transports ont ainsi augmenté de 28 % entre 1990 et 2018, ce qui témoigne du besoin urgent d'encourager des solutions de transport neutres en carbone dans les zones urbaines. Malgré le fait que diverses métropoles européennes aient adopté des mesures strictes, la part des énergies renouvelables utilisées dans les transports a stagné à 8,1 % en 2018<sup>3</sup>.

Le changement climatique et ses conséquences environnementales telles que les inondations, les sécheresses ou les vagues de chaleur, constituent l'une des menaces les plus imminentes pour le bien-être des Européens. Conformément à l'accord de Paris, qui vise à maintenir le réchauffement planétaire dans la limite des 1,5 degrés, il est donc essentiel de parvenir à la neutralité carbone d'ici 2050<sup>4</sup>. Elle peut être atteinte en combinant les méthodes, et l'une d'elles consiste à réduire les émissions de carbone en favorisant les solutions à faible ou à zéro émission dans les transports publics et individuels, ainsi que la marche et l'usage du vélo. D'après de récentes estimations, environ 80 % de la population mondiale vivra dans des zones urbaines d'ici 2050. Les villes représentent donc le cadre idéal pour concrétiser ces ambitions<sup>5</sup>.

1. <https://bit.ly/2zsPHQz>

2. <https://www.eea.europa.eu/publications/the-first-and-last-mile/>

3. <https://www.eea.europa.eu/highlights/walking-cycling-and-public-transport>

4. [https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050_en)

5. <https://bit.ly/3eNR5gM>

Quelles que soient les disparités climatiques, géographiques et socio-économiques entre les zones urbaines européennes, des mesures peuvent être prises pour promouvoir un milieu citoyen neutre en carbone et inclusif. C'est pourquoi la **SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ** 2020 incite les citoyens et les autorités locales à prendre l'initiative pour réaliser l'objectif à long terme d'un continent neutre en carbone.

L'objectif a beau s'inscrire dans une stratégie à long terme dont l'échéance est lointaine, des mesures directes ciblant la pollution, les émissions de carbone et les encombrements de circulation peuvent avoir des effets rapides. Les embouteillages dans et autour des zones urbaines coûtent actuellement près de 100 milliards d'euros annuels, soit 1 % du PIB de l'Union européenne<sup>6</sup>. Par ailleurs, plus de 400 000 décès prématurés sont directement liés à la pollution de l'air<sup>7</sup>. Or le lancement de mesures à long terme telles que la promotion du vélo et de la marche, et la conversion des transports publics aux faibles émissions et à la neutralité carbone, aura un impact positif immédiat.

Ce document braque les projecteurs sur des villes pionnières s'étant fixé des objectifs audacieux pour une mobilité zéro émission et inclusive. Et il propose des pistes aux municipalités pour promouvoir les objectifs ambitieux de la Commission européenne auprès des résidents, à l'heure où elles s'engagent dans cette nouvelle **SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ**.



6. [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban\\_mobility\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en)

7. <https://bit.ly/34Z6SF5>

# Les villes, actrices essentielles au succès du pacte vert pour l'Europe

Partager les bonnes pratiques, comme le propose la Convention des Maires de l'UE, aidera les décideurs politiques locaux à réaliser les objectifs fixés à l'échelle européenne pour une économie neutre sur le plan climatique<sup>8</sup>. Bien que de nombreuses municipalités à travers l'Europe aient entrepris des projets ambitieux, ils restent difficiles à quantifier car les plans de mobilité ont tendance à s'inscrire dans le long terme. De plus, certaines technologies à faible ou à zéro émission, telles que les bus à hydrogène, ne permettent pas encore de dégager des économies d'échelle. La Commission européenne salue les objectifs audacieux de villes européennes comme Amsterdam, Barcelone, Copenhague, Prague et bien d'autres, pour faire du milieu urbain un environnement zéro émission d'ici 2050 ou peut-être même avant. Dans les deux sections suivantes, nous allons faire halte dans des villes pionnières dont les projets visent l'objectif zéro émission d'ici 2050, voire avant, mais également dans des villes ayant investi dans différentes infrastructures.



8. <https://bit.ly/2VVjhWd>

## DES VILLES AVEC DES OBJECTIFS « ZÉRO ÉMISSION » AMBITIEUX

Amsterdam, Barcelone et Copenhague font partie des villes qui sont bien décidées à remplir leurs ambitieux objectifs grâce à diverses politiques, dont certaines sont illustrées ci-après. Toutes ces villes se rejoignent dans une même approche holistique, utilisant une palette de mesures diverses pour réduire la pollution.

### Amsterdam

L'aire métropolitaine d'Amsterdam, où résident près de 2,5 millions d'habitants, et qui est intégrée dans l'ensemble urbain de la Randstad, a annoncé des objectifs ambitieux et vise le zéro émission d'ici 2030<sup>9</sup>. Pour y parvenir, la principale ville des Pays-Bas a lancé diverses initiatives visant à promouvoir la marche et le vélo, à étendre les services de transport public et à investir dans les infrastructures de recharge pour les véhicules électriques<sup>10</sup>.

Ces dernières années, une grande partie du centre historique a été transformée en zone piétonne et l'accès est restreint pour les voitures particulières. Résultat : d'une part, une sécurité accrue pour les cyclistes et les piétons, et d'autre part, une ambiance animée dans les rues, sur les places et dans bon nombre de lieux publics à travers le centre-ville<sup>11</sup>. Les visiteurs et les navetteurs sont

9. <https://www.amsterdam.nl/en/policy/sustainability/clean-air/>

10. <https://www.amsterdam.nl/en/policy/policy-traffic/>

11. <https://bit.ly/2yDsUkv>



**96 %  
d'émissions de  
NOx en moins  
attendues d'ici  
2030<sup>1</sup>**

**400 % de  
stations de  
recharge en  
plus pour les  
VE, alimentées  
par les énergies  
renouvelables<sup>2</sup>**



1. <https://bit.ly/2Kv5511>

2. <https://bit.ly/3eOSNOL>



Borne de recharge pour VE à Amsterdam

orientés vers des parkings situés en périphérie du centre, grâce à une politique de stationnement holistique couvrant l'ensemble de la zone urbaine. D'autres modes de transport, tels que le ferry reliant les parties nord et sud de la ville, seront convertis à l'électrique ou remplacés par des modèles hybrides d'ici 2022<sup>12</sup>.

Au-delà de ses efforts pour garantir la sécurité des piétons et des cyclistes et pour réduire les émissions, Amsterdam investit davantage dans l'installation de stations de recharge pour véhicules électriques. Au cours des prochaines années, l'aire métropolitaine d'Amsterdam s'est engagée à installer 20 000 stations de recharge pour véhicules électriques dans la ville, dans sa province de Hollande-Septentrionale et dans les provinces voisines du Flevoland et d'Utrecht. Cet investissement considérable va permettre de multiplier par cinq les 4600 stations de recharge publiques et semi-publiques existantes<sup>13</sup>. L'ensemble des 20 000 points de recharge supplémentaires sera alimenté par les énergies renouvelables<sup>14</sup>.

12. <https://bit.ly/2Vwvwdg>

13. <https://bit.ly/3eMoJUa> et <https://bit.ly/2xSPXYs>

14. <https://bit.ly/3bABCi8>

## Barcelone

Au début de l'année 2020<sup>15</sup>, l'aire métropolitaine de Barcelone a franchi le premier cap sur le parcours qui doit mener cette région urbaine au zéro émission, en créant une zone à faibles émissions (ZFE) dont l'accès est interdit aux voitures les plus nocives pour l'environnement (norme Euro II ou inférieure) les jours ouvrables entre 7 h et 20 h. Cette mesure, qui couvre la quasi-totalité de l'agglomération dans et autour de la capitale catalane a produit des effets immédiats. Un mois seulement après son instauration, les niveaux de NOx (oxydes d'azote) avaient chuté de 19 % par rapport à la base de référence de 2017. Si l'administration municipale a imposé des restrictions avec cette zone à faibles émissions, elle a parallèlement recours aux incitations. Un vieux véhicule, dans la catégorie de ceux bannis de la ZFE, peut ainsi être troqué contre un titre de transport valable trois ans.

Outre ses actions pour réduire le nombre de voitures particulières dans le centre de Barcelone, la ville investit pour rendre les transports publics plus efficaces. Le réseau des Transports Métropolitains de Barcelone a investi 800 millions d'euros en quatre ans pour augmenter la fréquence sur les lignes 1 à 5 du métro et faire passer le temps d'attente sous le seuil des quatre minutes aux heures de pointe<sup>16</sup>. De plus, le réseau s'est doté de 23 bus zéro émission, portant le nombre total des véhicules fonctionnant à l'électricité, au gaz naturel ou hybrides à 266. À l'horizon 2030, les Transports Métropolitains de Barcelone entendent constituer une flotte en exploitation composée exclusivement de véhicules électriques, hybrides ou alimentés au gaz naturel comprimé.

15. <https://bit.ly/2VWYZvt>

16. <https://bit.ly/3aA2ltQ>

**Des niveaux de  
NOx en baisse  
de 19 % par  
rapport à 2017**

**Trois ans de  
transports  
publics gratuits  
pour ceux qui  
renoncent à la  
voiture**

**800 millions  
d'euros investis  
en quatre ans**



## Copenhague

Le pacte vert pour l'Europe a beau être ambitieux, la ville de Copenhague a fixé la barre encore plus haut. Des transports neutres en carbone d'ici 2025<sup>17</sup> : c'est l'objectif que s'est imposé la capitale danoise, laquelle a adopté des mesures pour faire évoluer la consommation d'énergie et la mobilité. En ce qui concerne la mobilité, des objectifs directement mesurables s'appliquent aux véhicules et aux trajets individuels. Copenhague ambitionne d'atteindre la neutralité carbone dans les transports en provoquant un transfert de la voiture particulière vers la marche, le vélo et les transports publics. Au total, d'ici 2025, 75 % des déplacements à Copenhague se feront à pied, à vélo ou via les transports en commun, et seront donc neutres en carbone<sup>18</sup>. Dans toutes ses sphères d'activité, la municipalité s'attache à montrer l'exemple, et les véhicules de la ville de Copenhague roulent à l'électrique, à l'hydrogène ou aux biocarburants.

Les autorités locales tirent avantage de l'engouement des Copenhagais pour le vélo et de la topographie plane de la capitale. Les cyclistes bénéficieront, quant à eux, d'un réseau de pistes cyclables encore plus vaste à l'avenir, comprenant des « super-autoroutes cyclables ». Ces autoroutes sont nées d'une collaboration unique entre 28 municipalités et la région-capitale, le but étant de promouvoir le cyclisme en tant que moyen de transport sûr, rapide et aisé, et de l'encourager pour les trajets domicile-travail<sup>19</sup>.

Après l'ouverture de la première de ces voies express en 2012, cinq autres ont été aménagées en

17. <https://bit.ly/3cBboMy>

18. <https://bit.ly/3eQ2j4f>

19. <https://bit.ly/2VxwxkT>

20 000 tonnes  
CO<sub>2</sub> en moins  
chaque année

Une année  
d'espérance de  
vie gagnée

1,1 million  
de jours de  
maladie en  
moins par an





*À Copenhague, les trains régionaux permettent le transport gratuit des vélos*

2017, ce qui n'était qu'un début. Désormais, le réseau en compte 45 et totalise 746 kilomètres. Outre ces autoroutes, Copenhague dispose aussi de 400 km de pistes cyclables<sup>20</sup>. D'après les estimations de l'État danois, les super-autoroutes pourraient faire bondir le nombre de déplacements à vélo dans la région-capitale de 6 millions par rapport à 2019.

Et pour ceux qui préfèrent éviter d'emprunter ces super-autoroutes cyclables pour entrer dans Copenhague, il existe une alternative : embarquer gratuitement sa bicyclette à bord des trains régionaux (S-trains)<sup>21</sup>. Un an après l'introduction de cette mesure sur un réseau de 170 km, le nombre de vélos transportés est passé de 188 000 à 630 000, soit une hausse de plus de 300 %<sup>22</sup>. L'une des raisons de ce succès est la transformation de wagons, dédiés au transport de vélo avec des sièges rabattables.

Toutes les mesures mentionnées ci-dessus ont conduit à des améliorations notables en termes de santé publique pour les résidents de la région-capitale de Copenhague. Selon les statistiques municipales, chaque année, l'équivalent de 1,1 million de jours de maladie sont ainsi évités et 20 000 tonnes de CO<sub>2</sub> ne sont pas émises<sup>23</sup>. Si la capitale parvient à ramener les niveaux de pollution à ceux des zones rurales danoises, l'espérance de vie aura progressé d'un an en 2040<sup>24</sup>.

20. <https://supercykelstier.dk/about/>

21. <https://www.dsb.dk/en/travelers/bicycles/>

22. <https://bit.ly/3ay53jE>

23. <https://bit.ly/2S4Ktau> et <https://bit.ly/3aw7PFT>

24. <https://bit.ly/2S3fx3Y>

**57 % des trajets se font dans les transports publics. Pour près de 50 % des usagers des transports en commun, le métro est le mode de transport numéro un à Prague et constitue le pilier du réseau (2017)<sup>1</sup>**



## **QUAND LES INVESTISSEMENTS DANS LES INFRASTRUCTURES FONT BAISSER LES ÉMISSIONS**

Les municipalités citées ci-dessus ont entrepris des politiques très complètes, mais des approches similaires sont adoptées par les villes de Prague, Graz et Riga afin de faire évoluer les comportements. Ces dernières investissent massivement dans les infrastructures pour favoriser les transports publics, le vélo et la marche.

### **Prague**

Prague, l'une des plus grandes capitales d'Europe centrale et l'une des villes européennes qui croît le plus rapidement, entend aussi devenir un havre zéro émission à l'horizon 2050<sup>25</sup>.

La capitale tchèque a massivement investi dans les transports publics ces dernières années. Sur la seule année 2017, 245 millions d'euros ont été consacrés aux infrastructures, notamment à la rénovation des gares et à l'extension des lignes de tramway<sup>26</sup>. La construction d'une quatrième ligne de métro, reliant le centre historique au sud-est de la ville, a également été décidée. Le projet, d'un montant de 2,7 milliards d'euros, a démarré à l'été 2019<sup>27</sup>. La ville aménage également un terminal de transport majeur dans la gare de Praha Smichov, afin de connecter le train, le bus, le métro et la voiture. Le nouveau terminal encouragera l'usage

25. <https://bit.ly/352475H>

26. <https://ceec.uitp.org/prague-investment>

27. <https://bit.ly/2SjQv0P>

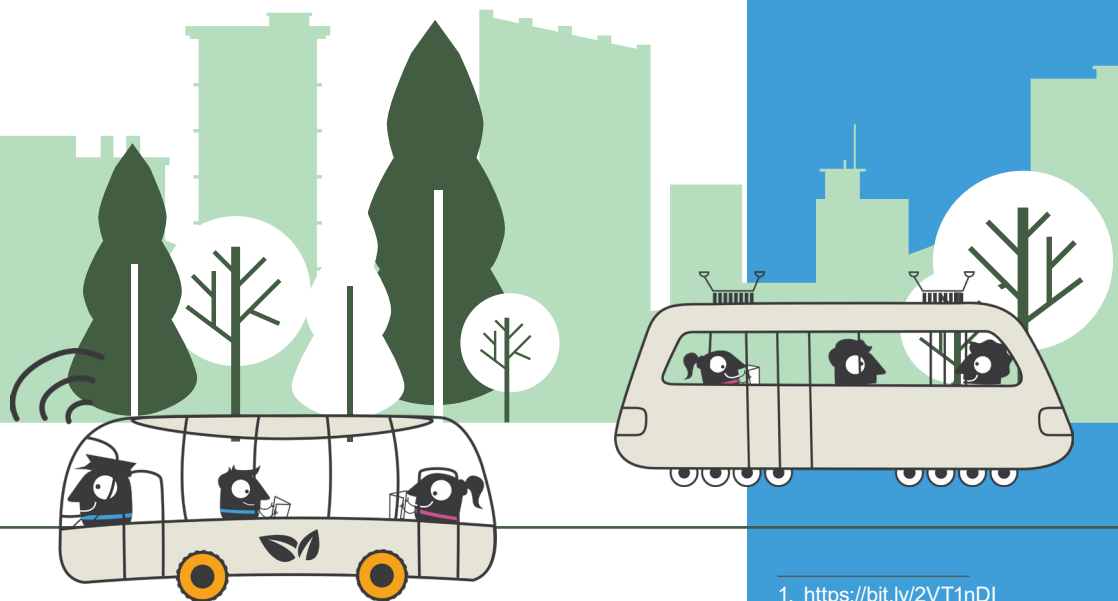
1. <https://bit.ly/2KudrpB>

des transports publics en rendant plus rapide et plus facile le transfert entre les différents modes de transport.

Autre projet d'importance : la création d'une ligne de métro de huit kilomètres qui reliera le réseau existant du métro à une nouvelle ligne de tramway, permettant ainsi de réduire les émissions liées à l'utilisation de la voiture et du bus pour les trajets périurbains. Ce sont là deux illustrations de la manière dont la ville travaille pour faire baisser le nombre de voitures particulières sur les routes.

L'administration municipale s'efforce également de renforcer l'électromobilité et de donner une impulsion aux transports actifs. Le développement d'espaces publics de qualité et verdoyants incite davantage à marcher et à pédaler.

**Le nombre  
des trajets  
en transports  
publics à  
l'intérieur de la  
ville est passé  
de 1,03 milliard  
en 2000 à 1,28  
milliard en 2016  
(une hausse  
24%) - 2018<sup>1</sup>**



1. <https://bit.ly/2VT1nDI>



Des  
abonnements  
pour les  
transports  
publics en  
hausse de  
300 % depuis  
qu'ils sont  
subventionnés

## Graz

La ville de Graz (Autriche) a une tradition bien ancrée : elle mène des enquêtes d'opinion sur la mobilité depuis le début des années 80. Et le dernier sondage indique un léger basculement des véhicules motorisés vers la marche et le vélo. Ainsi, approximativement 20 % des résidents empruntent les transports en commun, 42 % utilisent leur véhicule personnel et environ 38 % choisissent la marche ou le vélo<sup>28</sup>. Le pourcentage relativement élevé de cyclistes et de piétons tient aussi au fait que Graz dispose d'un des espaces piétonniers les plus vastes en Europe. La ville a aussi été très active dans la promotion des déplacements à vélo, à pied et en transports publics, en particulier ces dernières années. Les efforts sont désormais harmonisés dans le cadre du plan mobilité 2020, qui favorise le vélo et la marche par des investissements dans les infrastructures, notamment les pistes cyclables et les trottoirs, en particulier dans les zones périphériques de Graz<sup>29</sup>.

Par ailleurs, un plan d'investissement a été adopté pour les prochaines années afin de développer le tramway. D'un montant de 117 millions d'euros, ce plan permettra de réduire les encombrements, d'augmenter le nombre de tramways à deux voies et de prolonger les lignes existantes. Les responsables municipaux soulignent que ces investissements, financés par la ville de Graz et la région de Styrie, permettront d'améliorer la ponctualité et la fréquence des trams<sup>30</sup>. Tout

28. <https://bit.ly/3aA2uNG>

29. <https://bit.ly/3buYPIL>

30. <https://steiermark.orf.at/v2/news/stories/2893728/>

comme le fait Vienne, Graz incite les usagers ayant leur résidence principale dans la capitale de Styrie à acheter un abonnement annuel pour les transports publics. En 2016, la ville a décidé de subventionner cette carte annuelle pour les résidents. Son prix en 2020 est de 456 euros pour les non-résidents, tandis que les habitants de Graz la paient seulement 228 euros, la moitié du plein tarif. La réduction a fait bondir les abonnements annuels de 300 %<sup>31</sup>. Et d'après les derniers chiffres, plus de 10 % des habitants possèdent une carte annuelle. Bien que ce chiffre ne semble pas très élevé de prime abord, il faut tenir compte du fait que 60 000 habitants sont des étudiants bénéficiant d'une autre formule d'abonnement<sup>32</sup>.

Cette évolution est particulièrement positive au regard du résultat du référendum local de 2012 : les citoyens de Graz avaient alors rejeté l'idée d'une zone à faibles émissions. En 2014, une zone à faibles émissions a toutefois été mise en place pour les poids lourds, à Graz et dans l'ensemble de la région de Styrie, les obligeant à respecter la norme Euro III sur les émissions. Le land de Styrie est en effet situé dans les Alpes, dans une vallée en forme de cuvette où il est difficile d'éviter la concentration de polluants.

31. <https://bit.ly/3bAuB0D>

32. <https://bit.ly/3by4ffK>

**38 % des  
résidents  
marchent et  
pédalent**

**Réduction de la  
pollution sans  
zone à faibles  
émissions**



## Riga

La capitale lettone, qui abrite un tiers de la population nationale, a investi ces dernières années dans les infrastructures dédiées aux vélos, aux piétons et aux transports publics, essentiellement grâce au soutien financier de l'Union européenne. Bien que la Lettonie ait toujours respecté les normes européennes sur la qualité de l'air, Riga a été confrontée à des problèmes de pollution liés à un habitat très dense dans le centre historique. Il y a quelques années, décision fut prise de piétonniser la vieille ville pour réduire la pollution et également pour promouvoir le tourisme<sup>33</sup>. L'interdiction des voitures dans diverses rues de la ville entre 12 h et 6 h du lundi au samedi renforce la sécurité des piétons et des cyclistes<sup>34</sup>.

Des investissements ont également été réalisés dans les transports publics avec le concours de la Banque européenne d'investissement, qui a accordé 75 millions d'euros pour financer l'achat de 20 tramways à plancher bas et de 20 bus à hydrogène afin de remplacer d'anciens véhicules. Ces investissements, faits dans le cadre du « plan Juncker », incluent la construction et l'amélioration d'infrastructures pour les trams et les véhicules à hydrogène<sup>35</sup>.

Étant la plus grande ville des trois États baltes, Riga a mesuré le potentiel des pistes cyclables dès le début des années 2000. En 2001, 13,5 km de pistes cyclables ont été créés pour relier

33. <https://bit.ly/2KtCyJ0>

34. <https://bit.ly/350akPy> (p. 15)

35. <https://bit.ly/2VNdkdS>



Un accès  
réglementé  
des véhicules  
en ville pour  
favoriser le vélo  
et la marche



la vieille ville à l'un des quartiers de la banlieue de Riga. Ces dernières années, les infrastructures cyclables ont été une grande priorité de l'administration municipale. Des pistes cyclables ont été aménagées pour relier la périphérie au centre-ville et pour proposer un itinéraire alternatif vers les plages et la mer Baltique. Ainsi, ces pistes peuvent être utilisées pour les trajets domicile-travail depuis ou vers la ville mais aussi à des fins récréatives et pour des trajets plus longs vers les stations balnéaires de la Baltique comme Jurmala<sup>36</sup>. D'après le projet « Civitas Handshake » financé par l'UE, la sensibilisation aux bienfaits du vélo progresse d'année en année et les 68 km du réseau cyclable de Riga connaissent une popularité grandissante.

**Des prêts  
auprès de  
la Banque  
européenne  
d'investis-  
sissement**

**La confiance  
d'investir  
dans les infra-  
structures  
cyclables  
malgré  
des hivers  
rigoureux**



36. <http://rdsd.lv/velosatiksme-riga/velosatiksme-riga>



**80 % de  
pollution  
atmosphérique  
en moins à  
Bruxelles lors  
de la Journée  
sans voiture**

**25 % d'oxyde  
nitreux en  
moins à Paris**



**Sensibilisation  
aux encom-  
brements  
routiers dans  
les zones  
urbaines**



## **METTRE EN ŒUVRE LES MESURES « ZÉRO ÉMISSION »**

Outre les initiatives des villes mentionnées précédemment pour tendre vers l'objectif zéro émission, de nombreuses zones urbaines de toutes tailles à travers l'Europe ont entrepris de réduire la pollution globale et les niveaux de gaz à effet de serre, et de rendre plus accessibles les transports publics. Les exemples suivants mettent en lumière les solutions liées aux investissements dans les infrastructures ainsi que les « solutions douces », en jouant notamment sur les réductions tarifaires pour les transports publics.

### **Une pollution atmosphérique et sonore réduite grâce à un usage limité de la voiture**

Depuis son introduction dans les années 90, la Journée sans voiture a contribué avec succès à réduire la pollution atmosphérique et sonore et s'est révélée être un excellent outil pour sensibiliser le public et capter l'attention des médias. Lors de la Journée sans voiture, une forte réduction des principaux polluants peut être observée, en particulier dans les grandes zones urbaines très encombrées en temps normal. Les niveaux de CO<sub>2</sub> et de NOx à Bruxelles chutent ainsi de 75 à 80 %<sup>37</sup>. D'autres villes telles que Paris enregistrent une réduction<sup>38</sup> de la pollution de 25 à 30 %. Bien que ces mesures soient de très courte durée, la réduction significative de la pollution rappelle la corrélation étroite entre trafic routier et émissions et incite les résidents à soutenir les initiatives pour

37. <https://bit.ly/2S5S16p>

38. <https://bit.ly/3cM4jbQ>



*Piétons à Sofia lors de la Journée sans voiture*

limiter la circulation dans les centres-villes. L'an dernier, dans le cadre de la **SEMAINEEUROPÉENNEDELAMOBILITÉ**, la municipalité de Kozani, en Grèce, a interdit la circulation des voitures et des motos dans les deux principales rues de la ville cinq heures par jour. Et lors de la Journée sans voiture, elle a réservé les voies dégagées aux festivités de clôture de la campagne, avec des manifestations telles que des jeux sportifs pour les enfants et des compétitions de danse. Ce jour-là, les niveaux mesurés de PM10 (particules inférieures à 10 micromètres) et de NOx étaient 30 %<sup>39</sup> plus bas que ceux du lendemain. La ville de Sofia a elle aussi organisé une Journée sans voiture et a mesuré la qualité de l'air ce jour-là grâce à une station mobile installée par l'agence de l'environnement. Les relevés sur la qualité de l'air ont montré une amélioration des niveaux de PM10 durant toute la semaine de campagne.<sup>40</sup>

39. Candidature de la ville de Kozani pour le prix de la SEMAINEEUROPÉENNEDELAMOBILITÉ (2019)

40. Candidature de la ville de Sofia pour le prix de la SEMAINEEUROPÉENNEDELAMOBILITÉ (2019)



**21 stations  
rechargent  
164 bus à  
Groningue  
et dans les  
régions  
environnantes**

**Des  
infrastructures  
conjointes pour  
différents types  
de bus**

**Une réduction  
de 90 % des  
émissions de  
CO<sub>2</sub> grâce aux  
transports  
publics**

## À Groningue, une nouvelle flotte de bus électriques

La ville de Groningue (Pays-Bas) a décidé de renouveler entièrement sa flotte de bus en remplaçant les bus à essence par des véhicules électriques. Les 164 bus de la flotte, achetés auprès de trois constructeurs, sont en circulation depuis la fin 2019. Parallèlement à l'acquisition des véhicules, 21 stations de recharge ont été installées dans les dépôts de bus et dans d'autres points de la ville, mais aussi dans les régions environnantes. Les nouvelles infrastructures de recharge peuvent être utilisées par les trois types de bus, qui représentent le réseau régional de bus électriques le plus important des Pays-Bas. Outre la réduction de la pollution et des nuisances sonores, l'investissement a aussi conduit à une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de 90 %<sup>41</sup>.

Mais Groningue a un autre atout. La ville est aussi réputée pour être l'une de celles en Europe où les cyclistes sont les mieux lotis. Depuis les premiers aménagements de l'espace public destinés à promouvoir le vélo dans les années 70, cette ville étudiante du nord-est des Pays-Bas a mis en place une politique de « priorité aux vélos ». Ce cadre a donné lieu à une répartition modale très favorable au vélo. Environ 60 % des déplacements à Groningue se font à vélo et la ville continue d'investir dans les infrastructures cyclables.

De nombreuses villes européennes construisent des infrastructures cyclables, à commencer par les pistes, mais Groningue est allée plus loin en aménageant des pistes chauffées pour éviter

41. <https://bit.ly/2VONVkc>



qu'elles soient verglacées, un danger pour les cyclistes. De plus, divers parcs relais ont été installés à la périphérie de la ville néerlandaise. Ces centres permettent de passer de la voiture ou du train régional au vélo pour le « dernier kilomètre ». Alors que d'autres villes s'efforcent de résoudre les problèmes d'embouteillage pour les voitures particulières et les transports publics, Groningue travaille à réduire les embouteillages de cyclistes aux intersections dangereuses et aux feux rouges.<sup>42</sup>

**Des pistes  
cyclables  
chauffées pour  
plus de sécurité**

**Le programme  
de parcs  
relais réduit la  
pollution dans  
le centre de  
Groningue**



42. <https://bit.ly/2VVtvG5>



## Le projet FREVUE : des solutions de fret urbain zéro émission

Afin que les centres-villes restent des lieux d'intérêt pour faire ses emplettes, il est essentiel de repenser le transport de grandes quantités de marchandises vers les commerces, boutiques et autres magasins d'alimentation. Des solutions zéro émission doivent donc être trouvées pour le fret urbain. Financé par l'UE, le projet FREVUE a testé plus de 70 véhicules électriques de diverses tailles dans des milieux urbains différents à travers l'Europe. D'une capacité de 3,5 à 19 tonnes, ces poids lourds électriques opéraient dans des conditions réelles et livraient boissons, colis, courrier et toutes sortes de marchandises. Le projet FREVUE a ainsi marqué une étape vers une logistique urbaine non émettrice de CO<sub>2</sub> dans les grandes métropoles à l'horizon 2030 et vers l'amélioration de la qualité de l'air dans les villes européennes<sup>43</sup>.

À sa modeste échelle, l'expérience a eu un impact significatif sur les émissions de CO<sub>2</sub> et NOx. Les véhicules pilotes, déployés dans plusieurs grandes villes européennes durant toute la durée du projet<sup>44</sup>, ont permis à eux seuls de réduire les émissions de NOx jusqu'à 2000 kg. D'après les analyses du projet, cela équivaut à la quantité de NOx produite par trois jours de transport routier dans la ville de Londres au cours de l'année 2013.

Par conséquent, un déploiement massif de solutions de fret zéro émission peut avoir un effet considérable sur la qualité de l'air. Les chercheurs du projet FREVUE ont aussi fait valoir qu'en intégrant dans sa flotte de transport de marchandises 10 % de véhicules

43. <https://frevue.eu/>

44. <https://cordis.europa.eu/project/id/321622>

électriques d'ici 2021, la capitale britannique pourrait économiser plus d'un milliard d'euros<sup>45</sup>.

## L'INCLUSION DANS LES TRANSPORTS PUBLICS, UN FACTEUR CLÉ DE L'IMPLICATION CITOYENNE

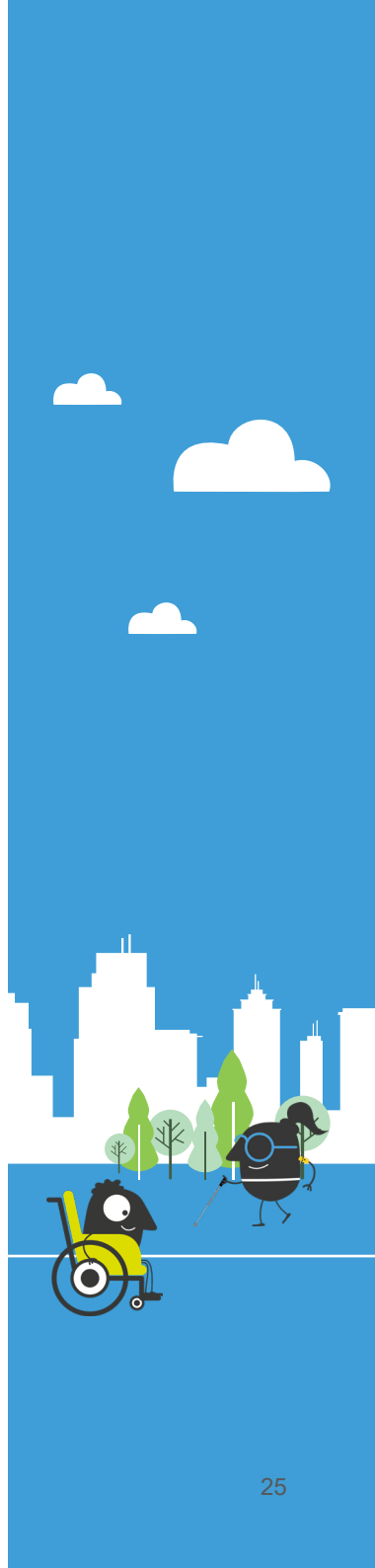
Un autre objectif du thème de cette année « **Une mobilité zéro émission pour tous** » est de mettre en avant le fait que des solutions de mobilité à faible et à zéro émission doivent à l'avenir devenir abordables et accessibles à tous. Sont notamment concernées les personnes avec un handicap physique ou mental, les jeunes, les personnes âgées, les femmes, les minorités, les personnes ayant des besoins spécifiques ou étant socialement défavorisées. L'accès aux transports publics conditionne l'inclusion sociale et économique, les opportunités de loisirs et d'activités culturelles, et apporte une liberté de mouvement à tout un chacun, sans nécessité de posséder une voiture particulière<sup>46</sup>. La dimension sociale du transport a été débattue par les administrations municipales à travers toute l'Europe. Certains exemples sont mis en lumière dans les pages suivantes.

### Des Infopoints à Vienne pour les personnes ayant des besoins spécifiques

Pour les personnes aveugles ou à mobilité réduite, un simple trajet en métro ou en bus peut présenter des difficultés considérables. L'accessibilité aux transports est donc indispensable pour une société

45. <https://bit.ly/2VU4aMT>

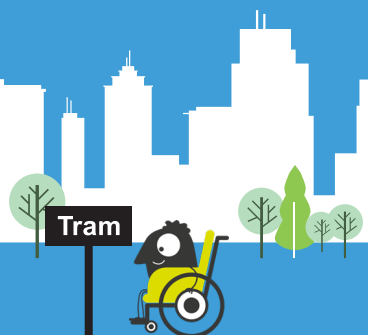
46. <https://bit.ly/2S6drQZ>





**Un accès  
facilité aux  
transports  
publics pour  
les personnes  
en fauteuil  
roulant grâce  
aux tramways à  
plancher bas**

**Bientôt 100  
% de la flotte  
renouvelée**



réellement inclusive. Les outils technologiques et la modernisation des infrastructures ont grandement facilité la fonctionnalité des transports publics. « Wiener Linien », le principal opérateur de transports à Vienne, fournit diverses solutions d'assistance pour les personnes concernées. Des « InfoPoints » multisensoriels ont été installés sur le réseau du métro de la capitale autrichienne.

Ces « InfoPoints » proposent des flashes d'actualité et d'autres informations utiles via un site de synthèse vocale. Ces solutions ont été développées, testées et optimisées par Wiener Linien en étroite coopération avec l'association autrichienne de soutien aux aveugles et malvoyants. Au cours des 20 dernières années, cette coopération a été mutuellement profitable et illustre les avantages d'une collaboration entre opérateurs de transports publics et organisations issues de la société civile<sup>47</sup>.

### **Remodeler les infrastructures des transports publics à Cracovie**

Les investissements dans les transports publics sont particulièrement importants pour les villes en pleine expansion. Cracovie, l'une des villes à la croissance la plus rapide en Europe, a accordé une grande attention à l'accessibilité. Grâce au soutien financier de l'UE, elle a investi dans une nouvelle flotte de 35 tramways à plancher bas, modernes et économes en énergie. Le matériel roulant vieillissant, opérant sur plus de 100 km de réseau, est progressivement remplacé par ces 35 rames de tram sobres en énergie et à plancher

47. <https://bit.ly/3bAmGAI> (P 315)



*Cracovie a investi dans des trams à plancher bas modernes pour réduire les émissions et faciliter l'accès des fauteuils roulants*

bas<sup>48</sup>. Ces rames offrent un accès facilité aux poussettes et aux fauteuils roulants.

Et en attendant le remplacement complet des trams à plancher haut, le personnel est formé pour assister les personnes ayant des besoins spécifiques dans les principaux points de correspondance. Ces améliorations ont été réalisées dans le cadre du projet AENEAS, financé par l'UE, et consacré à la mobilité dans des sociétés aux populations vieillissantes. Une autre partie du projet a consisté à organiser une campagne de sensibilisation à destination des enfants et des jeunes pour qu'ils traitent avec égard les seniors dans les transports en commun<sup>49</sup>.

48. <https://bit.ly/3eJbR10>

49. <https://bit.ly/2W8iDoL> (P 270)



30 000 courses  
par an / un pari  
réussi / environ  
80 trajets par  
jour

92 % de  
satisfaction



## Des courses à la demande dans les transports publics au sud-ouest des Pays-Bas

Imaginez que vous viviez dans une zone rurale et que la seule ligne de bus desservant la ville la plus proche soit interrompue. Ce scénario peut devenir une réalité lorsque les opérateurs de transport sont confrontés à des difficultés comme une pénurie de chauffeurs, une baisse des recettes ou une réduction de l'activité. Or les services de VTC ou de covoiturage de type Uber sont souvent absents des zones périphériques ou rurales<sup>50</sup>.

La Zélande, une province du sud-ouest des Pays-Bas, ont donc mis sur pied un service de taxis opérant sur les itinéraires des lignes interrompues à travers l'ensemble de la province. Les usagers peuvent réserver une course à l'avance avec le service « Haltetaxi » qui fonctionne comme une ligne de bus. Le système étant flexible, le véhicule fait des haltes aux arrêts pré-réservés plutôt que suivre un itinéraire fixe peu emprunté. Le service fonctionne chaque jour jusqu'à 23 h et comprend des arrêts aux points de correspondance avec les services conventionnels<sup>51</sup>.

Quel est l'intérêt d'un bon réseau de transports publics si les tarifs ne sont pas abordables pour tous ? C'est la question que se sont posée les autorités de la ville de Vienne en 2011. Depuis mai 2012, avec un abonnement annuel, il est possible d'emprunter l'ensemble du réseau viennois pour 1 euro par jour. Depuis l'introduction de la carte annuelle à 365 euros, les abonnements au réseau

50. <https://bit.ly/2VImZnw>

51. <https://bit.ly/2Y9ObNC>



*La Zélande, une région du sud-ouest des Pays-Bas avec une densité démographique plus faible*

de transports publics ont doublé. Les derniers chiffres indiquent que près de 50 % des résidents de Vienne ont un abonnement annuel<sup>52</sup>. D'après des estimations récentes, près de 40 % de tous les déplacements à Vienne se font en transports en commun, contre environ 30 % pour la voiture. Outre les tarifs réduits, l'extension des services de métro et de tram a renforcé leur accessibilité pour un grand nombre de Viennois.<sup>53</sup>

---

52. <https://bit.ly/3cctuwa>

53. <https://bit.ly/3cTYYzB>

## Garantir la sécurité des femmes dans les transports publics à Hambourg

Parmi les usagers des transports publics, les femmes sont un groupe vulnérable, qui se sent souvent en danger dans les milieux urbains, en particulier aux heures creuses. C'est pourquoi de nombreux opérateurs de transports publics en Europe ont investi dans le recrutement d'agents de sécurité, les infrastructures de sécurité ou la surveillance.

En Allemagne, plusieurs villes et opérateurs ont pris des mesures pour renforcer la sécurité des femmes. À Hambourg, outre les 5900 caméras de surveillance installées dans les transports et aux arrêts, 400 employés veillent à sécuriser les trajets des femmes sur le vaste réseau des transports publics<sup>54</sup>. De plus, 177 « colonnes d'urgence » ont été installées. Ces systèmes d'appel d'urgence sont directement connectés au service central de la sécurité et permettent de demander de l'aide lorsque cela s'avère nécessaire<sup>55</sup>.

400 agents  
de sécurité  
permanents

177 systèmes  
d'appel  
d'urgence

5900 caméras



54. <https://bit.ly/2zqED6j>

55. <https://bit.ly/359ku0o>

## L'accessibilité à Varsovie

Pour renforcer l'accessibilité, la capitale polonaise a commencé par adopter une loi garantissant le respect des normes d'accessibilité dans les espaces publics, sur les routes et dans les bâtiments. Dans le sillage de cette loi adoptée en 2017, il a fallu plusieurs années pour aménager les stations de métro, les arrêts de bus et les gares ferroviaires. Ces investissements publics ont considérablement amélioré l'accès des personnes à mobilité réduite aux bus et aux rames de métro. Actuellement, 87 % des arrêts de bus répondent aux normes d'accessibilité. Les projets d'aménagement à Varsovie ont aussi prévu 40 km de nouvelles pistes cyclables. Et 64 feux de circulation ont été équipés d'appareils sonores pour sécuriser la traversée des malvoyants<sup>56</sup>.

Outre ces vastes projets d'aménagement, la ville de Varsovie investit également dans de nouveaux tramways à plancher bas. Au total, la capitale polonaise a acquis 273 trams, qui vont contribuer à accroître la rapidité et la fréquence des services de transports publics<sup>57</sup>. Ces efforts soutenus ont été salués par la Commission européenne, qui a présenté Varsovie pour « prix 2020 de la ville accessible » (Access City Award 2020).

**40 km de pistes cyclables**

**Les routes, espaces publics et bâtiments doivent respecter les règles d'accessibilité**

**Les trains & 30 stations de métro sont accessibles pour les personnes à mobilité réduite**

**Tous les bus & 87 arrêts de bus ont été adaptés pour respecter les normes d'accessibilité**

56. <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141>

57. <https://bit.ly/2Y8wVYN>





Un fonds de  
1,25 million  
d'euros

Plus de 350  
résidents  
soutenus

2700 personnes  
éligibles



## Réduire la charge de la zone à faibles émissions pour les catégories à faible revenu à Gand

La ville de Gand, en Belgique, a instauré une zone à faibles émissions début 2020<sup>58</sup>. Bien que les effets sur les niveaux de pollutions soient positifs, les zones à faibles émissions peuvent générer une charge financière pour les personnes à faible revenu possédant une voiture. Gand a donc introduit un programme de soutien unique pour réduire le fardeau financier qui pèse sur les groupes à faible revenu en leur allouant une prime de 1000 euros pour une voiture roulant au diesel et de 750 euros pour une voiture roulant à l'essence<sup>59</sup>. En trois ans, cette prime a été perçue par 350 résidents et le programme prend fin en juin 2020. Les responsables municipaux s'attendent à une hausse des demandes en 2020 avec la mise en route de la zone à faibles émissions<sup>60</sup>.

58. [https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20190416\\_04334151](https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20190416_04334151)

59. <https://bit.ly/2SbTd8f> et <https://bit.ly/2VF5XGx>

60. <https://bit.ly/3cluCQg>



# SEMAINE **EUROPÉENNE** DE LA MOBILITÉ

16-22 SEPTEMBRE 2020

