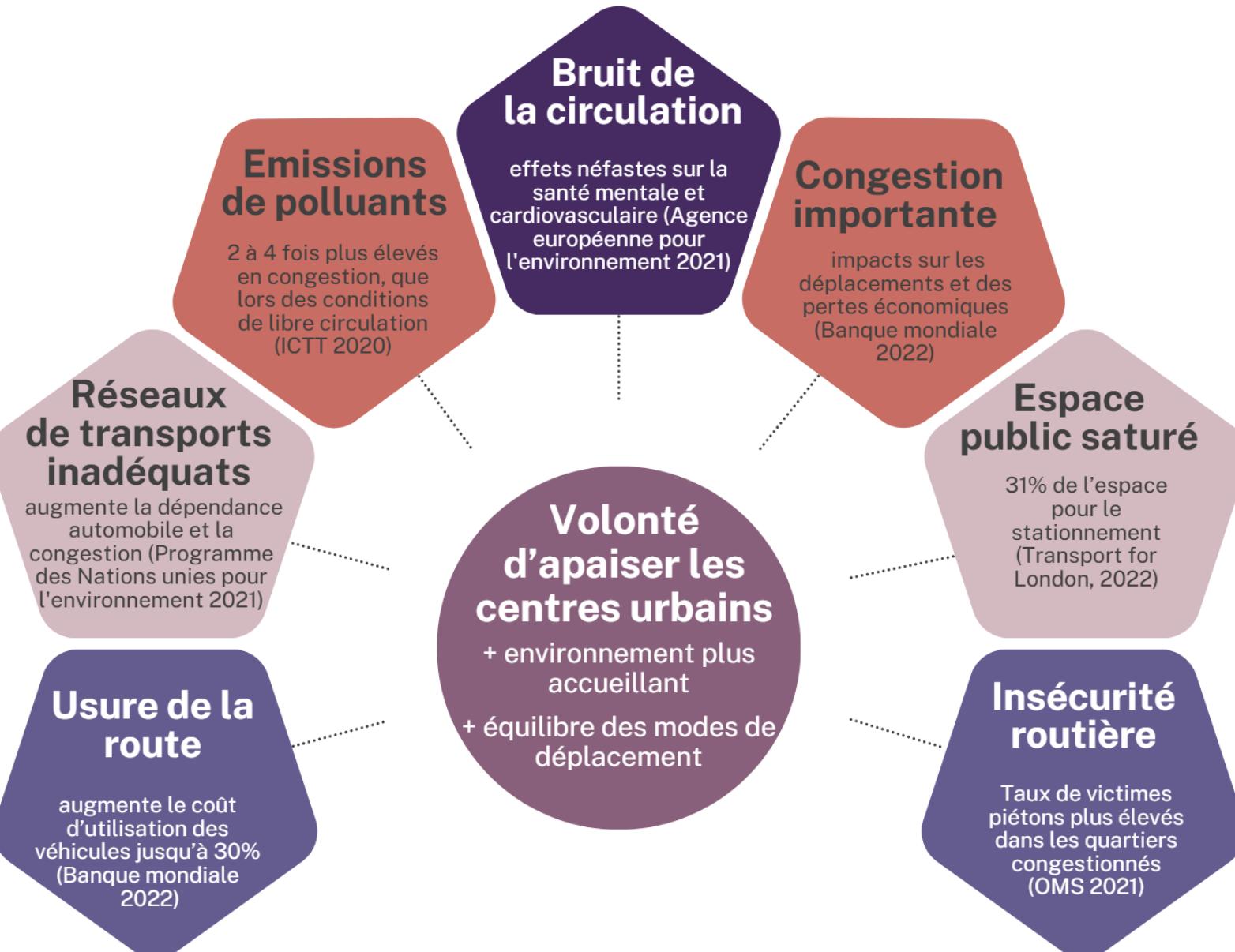




CONTEXTE INTERNATIONAL : LE CONSTAT

Issus des travaux du PIARC

L'Association mondiale de la route (PIARC) est une organisation à but non lucratif créée en 1909 dans le but d'améliorer la coopération internationale et de favoriser le progrès dans le domaine des routes et du transport routier.



LES REGLEMENTATIONS D'ACCÈS DES VÉHICULES : UNE SOLUTION ?

- Réglementer l'accès des véhicules en milieu urbain (UVAR) constitue l'une des principales mesures pour réduire les embouteillages, limiter la pollution atmosphérique et améliorer la sécurité routière.
- Les mesures UVAR sont présentes sur tous les continents, ce qui reflète un effort mondial visant à créer des environnements urbains plus durables et plus vivables.

Les mesures UVAR permettent :

- Réduction de la congestion
- Amélioration de la qualité de l'environnement
- Amélioration de la santé publique
- Amélioration de la qualité de vie
- Promotion des TC et autres alternatives à la voiture

Notons que certains systèmes de régulation d'accès génèrent des revenus qui contribuent à financer les transports (Commission européenne, 2020).

DÉFINITION des mesures UVAR

Définition

Selon la Commission européenne de 2013 sur les réglementations d'accès, les UVAR sont des « mesures visant à réglementer l'accès des véhicules aux infrastructures urbaines ».

NB : Réglementation ≠ Restriction

- Objectifs : vise à atténuer la pollution de l'air, les embouteillages, les niveaux de bruit et les risques pour la sécurité routière.
- Conditions d'accès : restrictions zonales basées sur le type de véhicule, le poids, le gabarit, les émissions, le taux d'occupation du véhicule, le statut de résident ...
- Cadre dynamique : évolution possible pour s'adapter aux changements dans les priorités urbaines, les progrès technologiques et les besoins sociétaux.
- Intégration dans des stratégies politiques plus larges en matière de mobilité, de durabilité et d'accessibilité.

Ce qui n'est pas une UVAR (pour PIARC) :

Les politiques urbaines générales, telles que les limitations de vitesse, les taxes sur les carburants ou l'amélioration des transports publics, ne sont pas des UVAR, car elles ne réglementent pas l'accès à des infrastructures urbaines spécifiques.

L'interdiction totale de tous les véhicules, y compris les services d'urgence, ne relève pas non plus de la définition des UVAR.

TYPOLOGIES DES MESURES UVAR



Belgique



Québec



Angleterre



Corée du Sud

Typologies of UVAR

Low/limited
Emission Zones
(LEZ)

Zero Emission Zones
(ZEZ)

Ultra-Low Emission
Zones (ULEZ)

Congestion
Charging / Urban
Toll Schemes (CS)

Limited Traffic
Zones (LTZ) (e.g.
Superblocks)

Emergency air
pollution Schemes

Lorry bans/delivery
time windows



Belgique



Québec



Angleterre



Corée du Sud



Argentine



Italie



Roumanie

1^{er} Cas d'étude : Superblocs en Espagne

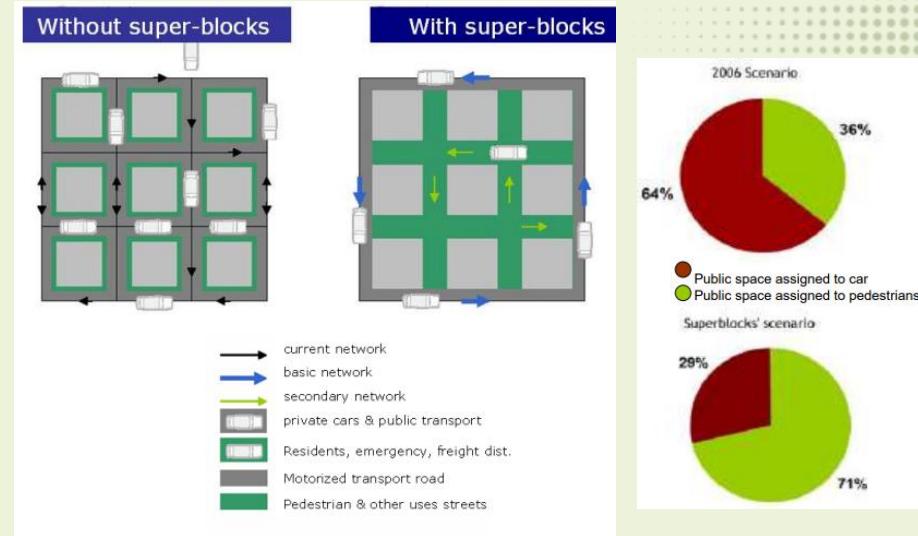
Superblocs (ou super-îlots) de VITORIA-GASTEIZ dès 2008

- Nouvelle façon d'organiser la ville, redistribuant les espaces et limitant le nombre de rues pour le trafic de transit : **distinction** entre rues principales ouvertes à la circulation générale et réseau secondaire accessible uniquement aux piétons, cyclistes, véhicules de service, véhicules d'urgence, résidents et livraisons à heure fixe
- Différentes mesures de contrôle : modification du sens de circulation, bornes automatiques (avec carte d'accès magnétique pour les ayants-droits) ou caméras, vitesse limitée afin d'assurer la coexistence des modes actifs et des automobilistes

Extension à plus de 17 superblocs supplémentaires dans le centre-ville avec des actions légères (et moins coûteuses que le super bloc pilote expérimenté).

ENSEIGNEMENTS :

- Succès : la réduction du trafic voitures a permis d'améliorer la situation et de **réduire la pollution atmosphérique et sonore dans les superblocs**
- Plus de 50 % des habitants déclarent désormais **la marche comme principal mode de transport**, et 15 % pour le vélo.
- Nécessite des changements infrastructurels importants et des **campagnes de participation, de communication et de promotion efficaces**.
- Repenser le réseau TC et profiter des opportunités de travaux pour tester des mesures de modération du trafic



2^e cas d'étude : Circulation alternée à Mayotte

Expérimentation de la restriction de circulation en alternance à Mamoudzou depuis l'été 2023

- Mise en place d'un système de **circulation alternée basé sur les plaques d'immatriculation des voitures entrant dans la ville**
- Dérogations s'appliquent aux résidents, aux véhicules d'urgence et sécurité, aux professionnels, aux PMR et à actifs avec horaires décalés.

Le premier bilan de la mesure a montré une réduction significative du trafic et des temps de trajet (-15 à -40 %). Plus de 13 000 voyageurs ont profité de la gratuité des navettes urbaines de la CADEMA lors de la première expérimentation.

L'arrêté de circulation alternée se fonde sur l'article L.2213-2 du Code général des collectivités territoriales (CGTT).

ENSEIGNEMENTS :

- Avoir une **connaissance du parc de véhicules** pour calibrer la mesure au départ
- Evaluer l'impact de la mesure de restriction afin de pouvoir ensuite **adapter la mesure** en fonction du besoin et/ou de l'usage des populations
- **Sensibiliser le public avant la mise en œuvre** en expliquant les avantages de la mesure
- **Cordonner** les acteurs impliqués pour assurer la **réussite de l'expérimentation**, notamment l'importance des mesures associées et de leur financement



COLLECTION D'ÉTUDES DE CAS

Le PIARC a réalisé 29 études de cas provenant de 16 pays différents.

Il en ressort :

- Forte prédominance des zones à faibles émissions (9 ZFE), qui représentent près d'un tiers du total
- Montre une orientation claire des politiques vers la régulation des émissions de polluants et la gestion d'accès
- Moins d'accent mis sur la tarification de la congestion ou les systèmes de gestion dynamique du stationnement
- Forte concentration dans les pays à revenu élevé, en raison de leurs capacités administrative, financière et technique.

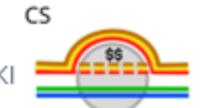
Zones à faibles émissions (LEZ)

1. ZONE A FAIBLES EMISSIONS DE PEKIN (CHINE)
2. ZONE A FAIBLES EMISSIONS DE BRUXELLES (BELGIQUE)
3. ZONE A FAIBLES EMISSIONS DE LYON (FRANCE)
4. ZONE A FAIBLES EMISSIONS ET A TRAFIC DE PADOUE (ITALIE)
5. JOHANNESBURG VEHICLE EMISSIONS CONTROL (AFRIQUE DU SUD)
6. ZONE A FAIBLES EMISSIONS D'ANVERS (BELGIQUE)
7. ZONE A FAIBLES EMISSIONS DE MADRID (ESPAGNE)
8. ZONE A FAIBLES EMISSIONS DE BARCELONE (ESPAGNE)
9. ZONE A TRES FAIBLES EMISSIONS DE LONDRES (ROYAUME-UNI)



Péage urbain et péage (CS)

10. SYSTEME DE PEAGE URBAIN DE SEOUL (COREE DU SUD)
11. INITIATIVES ENVIRONNEMENTALES DE TARIFICATION ROUTIERE DE KAWASAKI (JAPON)



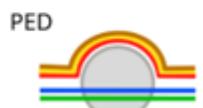
Zones à trafic limité (ZTL)

12. PLACE PRINCIPALE A CIRCULATION LIMITEE DE MARIBOR (SLOVÉNIE)
13. RUES DE L'ECOLE DE BRUXELLES (BELGIQUE)
14. SUPERBLOCS DE VITORIA-GASTEIZ (ESPAGNE)
15. RESTRICTIONS DE CIRCULATION EN ALTERNANCE (MAYOTTE)
16. ZONE ENVIRONNEMENTALE DU CENTRE DE BUENOS AIRES (ARGENTINE)



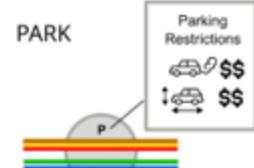
Aménagements piétonniers (PED)

17. CENTRE-VILLE PIETONNIER DE TIMIȘOARA (ROUMANIE)
18. ZONE PIETONNE DE NANTES (FRANCE)
19. RUE PIETONNE COMMERCIALE BRUUL (BELGIQUE)
20. MÉDINA DE TUNIS (TUNISIE)



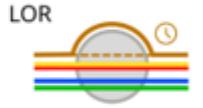
Schémas de stationnement (PARK)

21. REGIME DE STATIONNEMENT DU QUEBEC (CANADA)
22. SYSTÈME DE TARIFICATION DU STATIONNEMENT A LYON (FRANCE)



Interdictions de camions et créneaux horaires de livraison (LOR)

23. STRASBOURG LIVRAISON LEZ (FRANCE)
24. POINTS DE DEPOSE DE TIMISOARA (ROUMANIE)
25. SCHEMA D'ACCES DES POIDS LOURDS DE TIMIȘOARA (ROUMANIE)
26. DISTRIBUTION ET ACCES AU FRET URBAIN A FES (MAROC)
27. REGLEMENT D'ACCES DES CAMIONS DE GAND (BELGIQUE)
28. VOIES DE TRANSPORT DE CAMIONS A CASABLANCA (MAROC)



Programmes d'urgence de lutte contre la pollution de l'air (PAE)

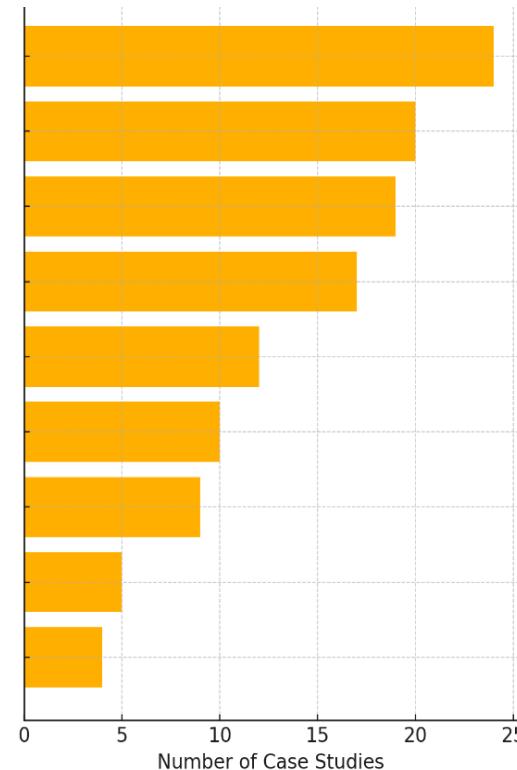
29. LEZ D'URGENCE A BRUXELLES (BELGIQUE)



ANALYSE DES ÉTUDES DE CAS RECUELLIES

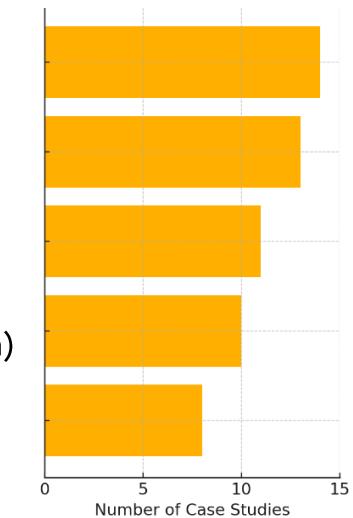
Impacts positifs les plus fréquemment cités dans les études de cas UVAR

- Lutter contre la pollution de l'air
- Limiter la congestion du trafic
- Soutenir les modes de transport durables
- Améliorer la qualité de vie urbaine (vivabilité)
- Améliorer la sécurité routière
- Réduire la pollution sonore
- Redistribuer l'espace public
- Améliorer l'esthétique du paysage urbain
- Générer des revenus pour les services/infrastructures de mobilité durable



Impacts négatifs les plus fréquemment cités dans les études de cas UVAR

- Impact économique sur les entreprises locales
- Résistance de l'opinion publique
- Conséquences imprévues du trafic dévié
- Planification complexe et coûteuse (coordination, administration et application)
- Préoccupations d'équité et de justice spatiale



Les UVAR présentent de réels avantages, mais leur succès durable exige une prise en compte des effets secondaires, appuyée par une planification, une gouvernance adaptées et des mesures de soutien ciblées.

RECOMMANDATIONS ET POINTS CLES A RETENIR

UVARs comme outil clé de la Mobilité

- Vital pour une mobilité urbaine soutenable

Défis politiques

- Problème d'équité : comment garantir la justice?
- Les réglementations doivent être compensées par des alternatives crédibles à la voiture
- Mesures incitatives et restrictives en parallèle, progressives

Meilleure qualité de vie en ville

- Meilleure qualité de l'air et du réduction du bruit
- Réduction de la congestion
- Amélioration de la sécurité routière
- Encourage le transfert modal
- Redistribue l' espace public
- Génère des revenus

Normalisation

- Absence de normes mais grande flexibilité permettant de s'adapter aux spécificités locales et à la diversité des contextes urbains

Clés pour une mise en oeuvre réussie des UVARs

- Impliquer les parties prenantes pour garantir l'acception
- Communication claire à travers des campagnes d'information régulières
- Investissements dans la technologie : peut parfois nécessiter des solutions techniques complexes et coûteuses
- Mesures de contrôle effectives et régulières

Merci pour votre attention

www.cerema.fr

