

LIVING. MOVING. BREATHING.

Résumé

"État de la mobilité dans nos villes - Analyse d'indicateurs de mobilité urbaine durable dans les villes européennes", Santhosh Kodukula & Frederic Rudolph - Institut Wuppertal. Mai 2018.

GREENPEACE

#cleanairnow

Ceci est une traduction du résumé du rapport "État de la mobilité dans nos villes - Analyse d'indicateurs de mobilité urbaine durable dans les villes européennes". [Ce rapport](#) a été réalisé par l'Institut Wuppertal à la demande de Greenpeace.

RÉSUMÉ

L'Europe est la troisième région du monde de par son taux d'urbanisation ; sa population urbaine devrait passer de 73 % en 2014 à plus de 80 % en 2050 (ONU, 2015). Les villes abritent actuellement plus de 70 % de la population de l'Union européenne et produisent environ 85 % du PIB de l'Union. La plupart des déplacements commencent en ville et s'y terminent. Tout effort de réduction des émissions de CO² liées aux transports doit donc tenir compte de la mobilité urbaine. Par ailleurs, l'efficacité de leur réseau de transports est considérée comme un des facteurs de compétitivité des zones urbaines. En effet, celui-ci donne accès à l'emploi, à l'éducation et aux soins de santé.

Cependant, dans de nombreuses zones urbaines, l'accroissement de la demande de transports a engendré une situation qui n'est pas durable. Les embouteillages allongent la durée des trajets et accentuent les émissions de polluants et le bruit. Les habitants de nombreuses villes souffrent de problèmes de santé dus aux gaz d'échappement et au bruit. Les embouteillages donnent lieu à d'importants dommages économiques. Les systèmes de transports urbains axés sur la voiture qui reposent sur les combustibles fossiles consomment d'énormes quantités d'énergie et épuisent de précieuses ressources naturelles. Les accidents de la route font de nombreuses victimes, surtout des jeunes, qui représentent l'avenir de l'Europe.

Des villes de toute l'Europe prennent conscience de la nécessité d'adopter des transports urbains plus durables et veulent mettre en place une forme de mobilité plus conviviale en imaginant de nouvelles approches pour la planification de la mobilité urbaine et en favorisant l'adoption de modes de transport plus propres et plus durables. Certains dirigeants visionnaires voient l'importance de la mobilité durable ; leurs politiques et leur vision sont davantage axées sur les personnes. Les dirigeants d'autres villes, par contre, voient en la motorisation un signe de croissance économique, alors que ce

n'en est pas un, et ne réalisent pas les avantages sociaux et environnementaux d'une mobilité durable pour les citoyens.

Le présent rapport sur la mesure des performances de mobilité urbaine permet aux parties prenantes des villes européennes et au grand public de comprendre leur situation actuelle en matière de mobilité urbaine grâce à un cadre de résultats basé sur les points. Il fournit aux villes un point de référence pour mesurer leur performance et comparer leur avancement à celui de quelques-unes de leurs homologues. Il mesure la mobilité urbaine dans 13 villes européennes, à savoir Berlin, Londres, Vienne, Bruxelles, Moscou, Rome, Zurich, Paris, Amsterdam, Copenhague, Oslo, Budapest et Madrid. Certaines se sont fait remarquer en annonçant qu'elles allaient interdire les voitures, tandis que d'autres ont fait la une des médias en ne respectant pas les limites fixées par l'UE en matière de qualité de l'air.

Pour mesurer et évaluer les transports durables et la mobilité dans ces villes, le rapport analyse 21 indicateurs représentant les performances des transports publics et la mobilité active (c.-à-d. la marche et le vélo), la sécurité routière et la qualité de l'air, ainsi que les progrès accomplis sur le plan de la gestion de la mobilité. Nous avons recueilli auprès de sources officielles des données qui sont dans le domaine public et interrogé directement des fonctionnaires municipaux travaillant pour les services concernés. Chaque ville se voit octroyer une note par catégorie, sur la base d'une échelle de notation absolue créée pour chaque indicateur. La note globale de chaque ville est la somme des notes obtenues pour les cinq catégories d'indicateurs. La note maximale qu'une ville peut obtenir est de 100 points. Le tableau ci-dessous fait apparaître le classement global et les classements par catégorie.

Ville	Classement global	Transports publics	Sécurité routière	Qualité de l'air	Gestion de la mobilité	Mobilité active
Copenhague	1	8	1	2	1	2
Amsterdam	2	13	1	6	3	1
Oslo	3	10	1	1	4	5
Zürich	4	1	5	2	7	8
Vienne	5	2	6	2	9	7
Madrid	6	6	4	7	7	5
Parijs	7	2	9	12	9	4
Bruxelles	8	11	10	2	11	9
Boedapest	9	2	8	8	11	11
Berlin	10	12	11	8	5	3
Londres	10	7	12	8	2	9
Moscou	12	2	7	13	5	13
Rome	13	8	13	8	13	12

Tableau 11 : Classements global et par catégorie des villes étudiées.

Source : analyse du Wuppertal Institut



Il ressort de notre classement global que Copenhague prend la 1^{re} place avec 56,5 points, Amsterdam la 2^e place avec 55 points, et Oslo la 3^e avec 49,5 points. À l'autre extrémité du classement, Londres occupe la 11^e place avec 32,5 points, Moscou la 12^e avec 30,25 points, et Rome la 13^e avec 26 points. Il importe de noter que ce n'est pas parce qu'une ville se trouve dans le bas du classement de cet échantillon de 13 capitales européennes que les performances de ses transports sont nécessairement mauvaises pour toutes les catégories d'indicateurs. Par exemple, ces 13 villes disposent de réseaux de transports publics performants.

Dans la catégorie des transports publics, nous avons classé les villes en fonction de la part actuelle de leurs transports en commun, de l'accessibilité financière de ceux-ci, du nombre de trajets annuels par personne et de la densité des arrêts et stations dans la zone des services. Zurich y occupe la 1^{re} place avec 10,5 points, et Amsterdam la 13^e avec 4,5 points.

Pour la sécurité routière, nous avons classé les villes en nous basant sur le nombre de décès de piétons et cyclistes ainsi que sur le nombre d'accidents pour 10 000 déplacements effectués à vélo et sur le nombre d'accidents pour 10 000 déplacements effectués à pied. Copenhague, Amsterdam et Oslo se partagent la première marche du podium avec 16 points chacune, tandis que Rome occupe la 13^e place avec 2 points.

Pour la qualité de l'air, nous avons mesuré la moyenne annuelle communiquée par les villes pour le NO², les PM₁₀ et les PM_{2,5}. Vienne est en tête avec 15 points, et Oslo, Zurich et Bruxelles se partagent la 2^e place. Londres est 12^e avec 8 points, et Moscou 13^e avec 3,5 points.

Pour la gestion de la mobilité, nous avons classé les villes en fonction du coût de 1 heure de stationnement, de la présence de zones à faibles émissions, de la perception d'une redevance sur les voies encombrées, de la disponibilité d'applications pour smartphones pour les titres de transport et les horaires des transports en commun, de la proportion de vélos et de voitures exprimée en véhicules par kilomètre carré, et du pourcentage de temps perdu dans les embouteillages (taux de congestion). Copenhague se classe en tête avec 10,5 points, suivie de Londres avec 9 points, tandis que Paris termine à la 12^e place avec 6 points et Rome à la 13^e avec 5 points.

Pour la mobilité active, nous avons noté les villes en fonction de la proportion actuelle des déplacements réalisés à pied et à vélo et de leurs espaces verts. Amsterdam est 1^{re} avec 12,25 points, Copenhague 2^e avec 9,75 points, Rome 12^e avec 3,25 points et Moscou 13^e avec 1,75 point.

Quelques-unes des villes les plus mal classées dans notre étude ont annoncé leur intention d'améliorer la situation. Londres, par exemple, promeut une amélioration de la qualité de l'air et améliore sa sécurité routière. De même, certaines villes mettent déjà en place des projets visant à accroître la part de la mobilité durable. Moscou, par exemple, investit dans les transports publics par rail afin de dissuader sa population de rouler en voiture.



L'étude et l'analyse des indicateurs confirment l'expérience d'autres études. Voici nos principales conclusions et recommandations :

De nombreuses villes européennes peinent à atteindre une qualité de l'air raisonnable. Un moyen d'améliorer la qualité de l'air consiste à réduire la part des moteurs à combustion interne.

Les villes ont tout intérêt à opter pour une planification et une mise en œuvre intégrées de leur système de transport, plutôt que de mettre l'accent sur un seul mode de transport durable.

Il est nécessaire et possible de rendre les transports publics attractifs en les couplant à la technologie (pour la planification des trajets et l'achat des billets).

Un renforcement de la sécurité des cyclistes favorise l'utilisation du vélo en ville. Nous avons constaté que la présence de plus nombreuses infrastructures destinées aux cyclistes et aux piétons rendait la ville plus sûre pour ces catégories d'usagers.

Le stationnement est subventionné dans de nombreuses villes. Des possibilités de stationnement gratuites ou économiques accroissent le recours à la voiture. Le stationnement est un service dont le prix doit être basé sur la demande, et qui ne doit pas être offert généreusement à titre de service public.

Une séparation physique entre les véhicules à moteur, les cyclistes et les piétons augmente la part des déplacements effectués à pied et à vélo.

Toutes les villes de notre classement font des efforts. Elles devraient partager leurs bonnes pratiques avec leurs homologues moins avancées et moins ambitieuses.

Nous avons bien conscience des limites de cette étude. Nous aurions pu classer les villes en fonction des politiques innovantes qu'elles mènent et du niveau d'engagement des responsables municipaux. Dans le cadre actuel du projet, il nous a été possible de classer les données aisément disponibles. Dans le prochain classement, nous tiendrons compte de ces éléments et nous utiliserons un ensemble de données plus vaste.



BRUXELLES, BELGIQUE

Bruxelles, qui correspond dans notre étude à la Région de Bruxelles-Capitale, se range à la 8e place de notre classement sur la mobilité durable. Cette région de 161,38 km² possède une population de 1,17 million d'habitants, soit une densité de 7 282 habitants / km².

Parts des différents modes de transport

Les Bruxellois prennent leur véhicule à moteur pour effectuer 44 % de leurs déplacements : dans la capitale belge, la part modale des véhicules à moteur est la troisième plus élevée de notre étude. Nous supposons que la majorité de ces déplacements est effectuée par des personnes qui font quotidiennement des allers-retours entre Bruxelles et sa banlieue, et que leur forte part modale est notamment due à la mauvaise qualité des transports publics.

L'importance des véhicules à moteur peut également être liée au bas prix du stationnement et à la mauvaise accessibilité des transports publics. Parmi les autres facteurs possibles, citons la facilité d'accès à la voiture (par ex. fournie par l'employeur), le fait de posséder plusieurs voitures ou encore le niveau élevé des revenus.

Transports publics

Bruxelles se trouve en 11e position dans la catégorie transports publics : seulement 28 % des déplacements y sont réalisés en transports en commun. Chaque année, quelque 370 millions de personnes les utilisent. Autrement dit, un Bruxellois fait en moyenne 314 trajets par an en transports collectifs.

La faible part modale des transports publics peut notamment être due au manque de stations : la densité des stations, avec 2,55 / km², y est insuffisante. À noter que les personnes qui vivent à proximité d'une station de transports en commun ont tendance à les utiliser davantage que les personnes qui en sont éloignées. Du reste, les transports publics bruxellois sont abordables en comparaison de ceux des autres villes de notre étude. Le prix d'un trajet simple représente 24 % de ce que paie un Bruxellois pour se nourrir pendant une journée, ce qui est peu par rapport à d'autres capitales du classement.

Sécurité des cyclistes et des piétons

Côté sécurité, Bruxelles arrive 10e. En 2016, deux cyclistes et 10 piétons ont perdu la vie dans les rues de Bruxelles ; la même année, on a compté 221 accidents impliquant des cyclistes pour 10 000 déplacements à vélo et 38 accidents impliquant des piétons pour 10 000 déplacements à pied. La part du vélo, qui est faible avec 3 %, pourrait diminuer du fait des conditions de circulation peu favorables aux cyclistes. Il est indispensable que la ville déploie des efforts pour assurer la sécurité des cyclistes, par exemple en séparant les vélos des véhicules à moteur et en élargissant les voies cyclables pour éviter des collisions entre cyclistes.

Qualité de l'air

D'après les données dont nous disposons sur la qualité de l'air, Bruxelles se situe en 2^e place de notre classement, ex aequo avec Zurich, Vienne et Copenhague. Récemment, la capitale belge a fait parler d'elle dans les médias avec son plan de gratuité des transports en commun visant à lutter contre les pics de pollution atmosphérique. Nous avons donc étudié avec une attention particulière les résultats de Bruxelles dans cette catégorie.

Lors de nos recherches, nous nous sommes aperçus que Bruxelles n'avait pas communiqué les données de 2017 de la station de surveillance 41B008 – Bruxelles (rue Belliard). Or les valeurs relevées entre 2013 et 2016 y étaient supérieures aux limites européennes ; en 2016, la valeur moyenne de la station était de 54 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Si nous prenons en compte dans notre calcul la moyenne de cette station pour l'année 2016, Bruxelles arrive alors 4^e et non plus 2^e de ce classement.

Côté PM10 (18,96 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) et PM2,5 (13,93 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), les valeurs moyennes annuelles sont inférieures aux normes de l'UE. Mais la moyenne annuelle des PM2,5 excède les directives de l'OMS – qui sont plus strictes que celles de l'UE.

Les fortes concentrations de PM2,5 sont dangereuses pour la santé publique. L'exposition et l'inhalation à long terme peuvent causer des troubles respiratoires et la mort. Comme nous l'expliquons dans la section sur la qualité de l'air de ce rapport, les adeptes des modes de mobilité active inhalent des doses plus élevées de polluants et les utilisateurs de véhicules à moteur y sont fortement exposés.

Gestion de la mobilité

Au chapitre gestion de la mobilité, Bruxelles arrive 11^e de notre étude, ex aequo avec Budapest. Une heure de stationnement y coûte 23 % et un titre de transport simple 28 % de ce qu'un Bruxellois paie pour se nourrir pendant une journée : cette différence de prix incite les gens à prendre leur voiture. En janvier 2018, Bruxelles a lancé l'aménagement d'une Zone de basses émissions dans le but de réduire la pollution atmosphérique.

Malheureusement, à Bruxelles, il n'existe pas d'application globale pour smartphones qui permettrait d'acheter des titres de transport et de planifier un trajet. Et les embouteillages augmentent de 38 % la durée des déplacements, un chiffre supérieur à la moyenne de notre étude. Nous supposons que la place importante des véhicules à moteur tient au bas prix du stationnement, à l'inexistence d'un grand réseau de transports collectifs et au nombre important de voyages effectués par des personnes venant de l'extérieur de Bruxelles.



Mobilité active

Bruxelles se classe, comme Londres, au 9e rang dans la catégorie mobilité active : la part de la marche et du vélo y est de 28 %, et la couverture végétale de 33 %. La ville a mis en place un système de vélopartage avec une flotte de plus de 5 000 vélos. Mais il lui reste des efforts à réaliser pour promouvoir la place du vélo. Même si Bruxelles affiche une bonne note pour ce qui est de la densité de ses vélos en libre-service, avec 33 vélos / km², la forte part des véhicules à moteur associée au manque de sécurité des déplacements à vélo n'encourage pas l'utilisation du vélopartage.

D'après nos données, Bruxelles possède 154 km de voies cyclables (pistes et bandes), ce qui est peu comparé à la moyenne des capitales que nous avons étudiées. Il est essentiel que la ville déploie des efforts pour développer les voies cyclables, et assurer la sécurité des piétons et des cyclistes.

Points à améliorer

Pour améliorer sa note, Bruxelles doit mettre l'accent sur la qualité de l'air, les transports publics, la sécurité des cyclistes et des piétons, et le vélo.

Même si la ville obtient une bonne note au chapitre qualité de l'air, elle ne communique pas les données de toutes ses stations de surveillance de la qualité atmosphérique. D'après les enquêtes des médias et les avertissements de l'UE, la qualité de l'air y est inférieure aux normes. Pour y remédier, Bruxelles doit être plus stricte avec les véhicules à énergies fossiles. Et si la ville a mis en place une Zone de basses émissions en janvier 2018, il faudra encore attendre pour évaluer l'efficacité de cette mesure.

L'amélioration de la part modale du vélo et celle de la sécurité sont interdépendantes. Bruxelles pourrait augmenter la part modale du vélo, aujourd'hui faible, en améliorant la sécurité des cyclistes avec des infrastructures dédiées. Il conviendrait par ailleurs de séparer les cyclistes des voitures et des piétons en aménageant des pistes à un niveau différent de celui du trottoir¹, ce qui rendrait l'usage du vélo plus sûr.

Le réseau de transports en commun bruxellois peut transporter davantage de personnes que les modes de transport motorisés individuels. Pour encourager l'usage des transports en commun, il faudrait élargir la zone desservie en créant un bon réseau de transports publics dans la ville, en réduisant le prix des titres de transport grâce à des subventions croisées² et en intégrant les différents moyens de transport en commun.

1 L'aménagement de pistes cyclables qui ne sont pas au même niveau que le trottoir empêche les cyclistes de rouler sur le trottoir et les piétons de marcher sur les voies cyclables.

2 Le principe est de taxer les utilisateurs de véhicules à moteur et d'utiliser les fonds collectés pour améliorer les transports publics.

GREENPEACE

→ CONTACT: Barbara Stoll
barbara.stoll@greenpeace.org

Greenpeace is politically and financially independent.
Greenpeace exists because this fragile Earth deserves a voice.
It needs solutions. It needs change. It needs action!