

### COMITÉ TECHNIQUE 2.1 - MOBILITÉ EN MILIEU URBAIN

#### 2.1.1. Accessibilité et mobilité au regard de l'utilisation des sols dans le développement urbain et périurbain

##### Stratégies / Objectifs

- Collecter des données et analyser les besoins quotidiens des habitants en matière de mobilité et d'accessibilité et niveau adéquat de mobilité urbaine et périurbaine.
- Prendre en considération les zones à faible développement avec un taux de croissance démographique élevé et un manque de planification de l'urbanisation.
- Analyser l'utilisation des infrastructures routières urbaines par différents véhicules : voitures particulières, bus publics, taxis, services urbains (nettoyage, ambulance, police, pompiers...), vélos, scooters... et le rôle des infrastructures routières dans l'amélioration des politiques de mobilité.
- Identifier les bonnes pratiques d'intégration de la planification des transports et de l'aménagement du territoire pour optimiser la répartition modale.
- Identifier les bonnes pratiques pour obtenir le soutien du public aux initiatives de mobilité urbaine durable.
- Encourager la coordination avec d'autres CT et GE, tels que le *CT 1.2 - Planification des infrastructures routières et du transport pour le développement économique et social*, le *CT 2.2 - Véhicules automatisés - défis et opportunités pour les opérateurs et les autorités routières*, le *CT 2.1 - Les nouvelles mobilités et leur impact sur les infrastructures routières et le transport*, le *CT 3.1 - Sécurité routière*, le *CT 2.4 - Exploitation du réseau routier/STI* et le *CT 3.1 - Infrastructure routière et sécurité du transport*

Ce comité technique se concentrera sur les besoins de mobilité des habitants des zones de banlieue afin de s'assurer que tous les déplacements en rapport avec les services fournis par les villes sont pris en considération.

Cette question sera abordée en tenant compte des travaux du *CT B.3 - Multimodalité durable dans les régions urbaines* (PS 2016-2019). Certaines de leurs conclusions sont rassemblées ci-dessous :

"La mondialisation et la spécialisation ont permis aux villes de s'épanouir et ont conduit à la concentration des activités et des populations, ce qui a entraîné une augmentation des besoins de transport urbain et une raréfaction de l'espace public. Dans ces zones urbaines caractérisées par de fortes densités de population et d'emploi, la congestion des systèmes de transport est la règle et le partage de l'espace public est une nécessité. En outre, dans un contexte de rareté des finances publiques, les nouveaux développements sont de plus en plus difficiles à mettre en œuvre, d'autant plus que dans le passé, on n'a pas réussi à résoudre tous les problèmes de déplacement. Ainsi, dans ces zones denses, il est devenu nécessaire d'organiser et d'optimiser les systèmes de transport existants.

Puis, avec le développement des moyens de transport, de plus en plus d'habitants ont profité de ces nouvelles offres pour concilier l'attractivité des emplois de la ville avec la baisse du coût du logement en périphérie, voire la qualité de vie à la campagne. Il en a résulté une expansion rapide de la zone d'influence des villes en termes d'emploi, qui s'étend bien au-delà de la zone urbanisée, bien au-delà des réseaux congestionnés, et une augmentation rapide des besoins de transport pour les déplacements quotidiens. Le Plan stratégique de PIARC a pris en considération ce phénomène en demandant que la réflexion sur la ville soit étendue aux régions métropolitaines, en mettant l'accent sur les besoins et les services de mobilité (et non plus seulement sur les besoins de transport) et sur la multimodalité. Ainsi, en plus des réflexions sur la densité et la rareté de l'espace, il a fallu ajouter une réflexion sur les liens qui unissent les territoires ruraux, de très faible densité, aux zones denses de la ville. Quels sont les besoins en matière de transport ? Comment rendre possible l'accès aux emplois du centre-ville, et plus généralement l'accès aux équipements de la ville (éducation, soins, culture), dans de bonnes conditions

d'équité sociale et de coût ? Comment orienter le développement pour limiter les besoins de transport sans oublier les besoins essentiels des habitants des périphéries ?

Enfin, le XXI<sup>e</sup> siècle a vu l'essor du numérique et de ses multiples applications dans le domaine de la mobilité (applications de mise en réseau, services d'autopartage et de covoiturage, vélos électriques, renouvellement des véhicules à moteur électrique, conduite autonome, etc.) et l'émergence de nouveaux comportements (économie de partage, économie circulaire, etc.). PIARC a souhaité que ces tendances soient incluses dans le champ de la réflexion", etc.

" Certains des thèmes développés dans le rapport précédent n'ont pas été approfondis. C'est le cas, par exemple, de la mobilité active, pour laquelle le lecteur pourra se référer aux rapports "Stratégies pour équilibrer la part modale des transports urbains afin d'améliorer la mobilité et de réduire la congestion routière" et "Questions clés pour améliorer les stratégies de mobilité dans les grandes zones urbaines". Cependant, de nouveaux services tels que le vélo en libre-service ou le vélo électrique sont couverts dans ce rapport", etc.

"Au terme de ce cycle de quatre ans, le comité souhaite partager quelques questions mais aussi une certitude.

Les questions concernent l'avenir de la mobilité. Nous avons vu dans cette courte introduction que nos sociétés sont passées en moins d'un siècle d'un modèle traditionnel avec deux types de milieux de vie (villes et communautés villageoises) pratiquement indépendants en termes de mobilité quotidienne, à un modèle de périurbanisation où des centaines voire des milliers de communautés villageoises situées à plus de cent kilomètres d'une ville vivent en relation étroite avec celle-ci, relation qui se traduit par des échanges quotidiens pour l'accès à l'emploi, à l'éducation, aux soins ou aux loisirs. La question qui se pose aujourd'hui est de savoir si ce modèle d'occupation spatiale, constitué d'une mosaïque de territoires géographiquement séparés et étroitement liés par des échanges quotidiens, va continuer à s'étendre, se stabiliser ou se multiplier ?

Puisque la technologie numérique permet déjà de travailler à distance, verrons-nous une plus grande dispersion des lieux de vie et de travail avec une présence physique moindre sur le lieu de travail ? Elle rapprochera également les services essentiels (éducation, soins, etc.) des lieux de vie : elle devrait donc entraîner une réduction des besoins de mobilité. Mais il permet aussi, notamment grâce au véhicule autonome, de réduire les coûts de transport, le temps perdu par le conducteur et l'inconfort des déplacements : il devrait donc en résulter un effet de rebond consistant à transformer ces innovations (comme cela s'est produit pour chaque innovation dans le domaine des transports) en de nouvelles envies de se déplacer plus loin (ou plus souvent) pour accéder à de nouvelles opportunités. Enfin, comment prendre en considération les défis du changement climatique et de la rareté des ressources naturelles ?

La certitude porte sur la nécessité de continuer à partager les observations, les bonnes et les mauvaises pratiques au niveau international, et la multiplicité des points de vue sur ces pratiques. Il répond également à la nécessité d'élargir la transversalité de la réflexion en la confrontant à de nouvelles approches, notamment à travers les sciences sociales.

Puissent ces contributions aider les autorités routières à apporter une réponse durable aux besoins des habitants de ces territoires".

Par conséquent, pour le *CT 2.1*, nous devrions demander des études de cas, des bonnes pratiques ou des politiques, à la fois dans le domaine des besoins quotidiens locaux (besoins de mobilité urbaine) mais aussi dans le domaine des besoins quotidiens entre les villes et leur hinterland (c'est-à-dire la zone de navettage qui inclut les zones rurales) En outre, une note d'information et un rapport complet devront être rédigés au cours de ce cycle.

Production attendue	Délais prévus
• Recueil d'études de cas.	• Juin 2021
• Note d'information	• Décembre 2021
• Rapport complet	• Décembre 2022

## 2.1.2. Systèmes de transport intégrés et multimodalité

### Stratégies / Objectifs

- Identifier les bonnes pratiques d'optimisation des réseaux routiers par une meilleure intégration aux autres formes de transport (rail, modes actifs, etc.) en termes d'efficacité, de résilience et de durabilité.
- Se concentrer sur le centre de transit multimodal, collecter des données et analyser l'efficacité, la résilience et la durabilité.
- Encourager la coordination avec d'autres CT et GE, tels que le *CT 1.1 - Performance des administrations de transport*, le *CT 1.2 - Planification de la route et du transport routier pour le développement économique et social*, le *GE B.2 - Véhicules automatisés - défis et opportunités pour les exploitants et les autorités routières*, le *GE 2.1 - Les nouvelles mobilités et leur impact sur les infrastructures routières et les transports*, le *CT 2.4 - Exploitation du réseau routier/STI*, le *CT 3.1 - Sécurité routière* et le *GE 3.1 - Infrastructures routières et sûreté des transports*

La mobilité urbaine durable est aujourd'hui une priorité pour toutes les administrations et les autorités municipales. L'organisation de tous les transports circulant dans la ville est donc une préoccupation primordiale. Rendre les villes moins encombrées, plus propres et écologiques ne consiste pas à essayer d'éliminer les moyens de transport dont nous disposons, mais à savoir comment les utiliser plus efficacement. En d'autres termes, traiter toutes les formes de transport de manière égale, afin de garantir l'accès aux citoyens en fonction de leurs besoins. C'est le point de départ pour le développement de villes durables et respectueuses de l'environnement. C'est ainsi qu'émerge la multimodalité, qui commence à être mise en œuvre dans les plans de gestion des transports urbains comme un moyen de promouvoir une mobilité plus durable et moins polluante, étant donné la possibilité de combiner plusieurs formes de transport public et privé sur un même itinéraire, y compris, outre le véhicule privé, des plates-formes de mobilité active (marche ou vélo) et de covoiturage.

Pour pouvoir dire qu'une ville dispose d'un plan de mobilité durable en matière de transports urbains et qu'elle favorise la mobilité multimodale, il faudra prévoir non seulement la logistique des transports publics (cartes de transport, systèmes d'information, etc.), mais aussi les infrastructures urbaines (parkings, gares et arrêts, itinéraires). La clé réside dans la connexion de toutes les infrastructures et l'intégration des services en un seul.

Ainsi, quelqu'un pourrait par exemple laisser la voiture dans le parking ad hoc de la gare, se rendre au centre-ville en métro et terminer le trajet avec un vélo partagé. Le tout coordonné de manière efficace et avec des coûts accessibles pour la population.

En fait, l'essentiel est de connecter toutes les infrastructures et d'intégrer tous les services en un seul. Par exemple, pouvoir effectuer tous les paiements (parking, bon de transport public et vélo en libre-service) avec une seule carte de transport. Ou encore de relier les horaires des différents tronçons d'un même parcours.

Le défi réside donc dans la connexion et l'intégration des infrastructures et des services publics.

Un défi supplémentaire est posé par l'orographie des villes et des zones périurbaines (avec le problème des dénivelés importants ou des éléments tels que les montagnes ou les rivières), ainsi que par la géographie (près des mers ou dans les îles).

Le *CT 2.1* devrait recueillir des études de cas et des bonnes pratiques sur la multimodalité dans plusieurs villes et zones périurbaines. Ces études de cas seront résumées dans une note d'information.

Production attendue	Délais prévus
<ul style="list-style-type: none"><li>• Recueil d'études de cas</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mars 2022</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Note d'information</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Décembre 2022</li></ul>

### 2.1.3. Évaluation de l'impact des nouvelles mobilités en milieu urbain et périurbain

#### Stratégies / Objectifs

- Évaluer les impacts et les enjeux des nouvelles mobilités (conduite automatisée, partage, MaaS) sur l'environnement urbain et l'inclusion sociale.
- Identifier les bonnes pratiques des villes intelligentes utilisant la technologie des TIC.
- Analyser la contribution des STI à la mobilité urbaine.
- Encourager la coordination avec d'autres CT et GE, tels que le *CT 1.1 - Performance des administrations de transport*, le *GE B.2 - Véhicules automatisés - défis et opportunités pour les opérateurs et les autorités routières*, le *GE 2.1. - Les nouvelles mobilités et leur impact sur les infrastructures routières et les transports*, le *CT 3.1 - Sécurité routière*, le *CT 2.4 - Exploitation des réseaux routiers/STI* et le *GE3.1 - Infrastructures routières et sûreté des transports*

Depuis quelques années, l'apparition de nouvelles formules de mobilité produit un changement de tendance dans les zones urbaines qui, loin de diminuer, augmentera à l'avenir. Il y a deux raisons à cela :

- Les "Millennials" sont habitués à l'ère numérique actuelle et parient sur cette nouvelle forme de mobilité, même en ayant un pouvoir d'achat inférieur à celui des générations précédentes.
- Le vieillissement de la population nous conduit à préférer des formes de mobilité qui n'exigent pas de grandes capacités physiques.

D'autres facteurs ont également une influence, comme la sensibilisation croissante à la nécessité de réduire les émissions produites par les véhicules dans les zones urbaines. Cela nous conduit à une utilisation accrue de véhicules non polluants, de transports publics, de bicyclettes et d'autres éléments similaires et, par conséquent, à la promotion de l'intermodalité, ce qui accroît la nécessité de développer le concept de " villes intelligentes ".

Il faut analyser l'impact sur la mobilité urbaine, ainsi que les facteurs qui peuvent contribuer à sa plus grande intégration, comme les STI.

Il est nécessaire d'analyser comment aborder le problème des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, etc.) dont le nombre devrait augmenter considérablement dans les villes, en considérant les mesures pour leur intégration coordonnée et compatible avec les autres modes.

Le *CT 2.1* analysera cet impact à travers des études de cas, en considérant des villes de différentes tailles, ainsi que l'impact sur les zones périurbaines, en identifiant les bonnes pratiques.

Dans le cadre de ce cycle, une note d'information basée sur la collecte d'études de cas devrait être rédigée.

Production attendue	Délais prévus
<ul style="list-style-type: none"><li>• Recueil d'études de cas.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mars 2022</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Note d'information.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Décembre 2022</li></ul>