

LA MOBILITÉ NETTE ZÉRO : CONSIDÉRATIONS SOCIALES POUR LIMITER L'ACCÈS DES VÉHICULES PRIVÉS

JUIN | 2025

INTRODUCTION

Les transports publics sont essentiels pour accéder aux emplois, à l'éducation et aux services, contribuant ainsi à prévenir l'exclusion sociale et le dénuement économique. De nombreuses villes réduisent les émissions en limitant les véhicules privés polluants par le biais de zones à faibles émissions, de redevances routières et de limitations de véhicules. Toutefois, si elles ne tiennent pas compte des divers besoins des citoyens, ces mesures risquent d'accroître les inégalités et de limiter l'accès aux opportunités pour les groupes marginalisés, ce qui ralentirait les réductions d'émissions. Cette note politique explore la manière dont les villes et les organisations de transport peuvent collaborer pour fournir des solutions de mobilité inclusives tout au long de la transition nette zéro. Elle se concentre sur les considérations clés pour la mise en œuvre de mesures d'accès aux véhicules qui favorisent la décarbonisation, réduisent la congestion et donnent la priorité au transport durable.



► Réaménagement de la route de Chandni Chowk à Delhi, Inde – décongestion, véhicules non motorisés et piétonisation



► Multimodalité urbaine à Göteborg, Suède

NET-ZÉRO SOCIALEMENT INCLUSIF : UN CADRE

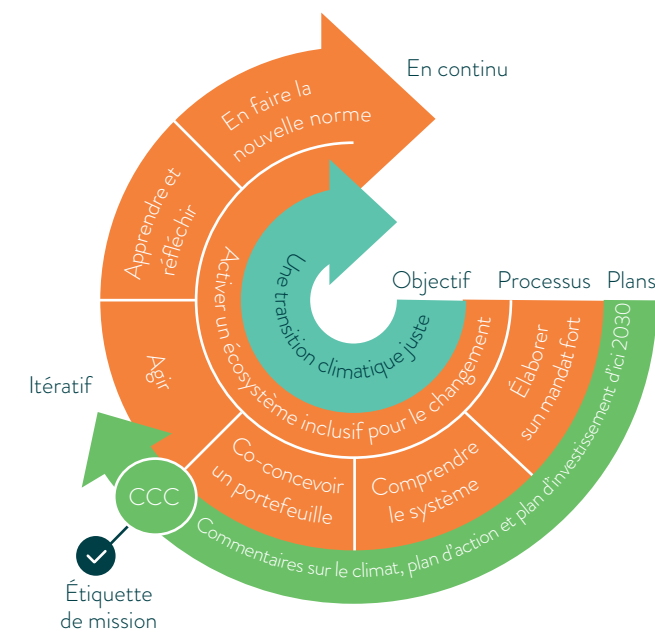
Une transition nette zéro socialement inclusive, ou une « transition juste », fait référence à la transition vers une économie climatiquement neutre d'une manière équitable qui n'exclut pas certains groupes. Il s'agit de fournir un soutien ciblé pour aider à mobiliser les changements dans la société, afin d'atténuer les impacts socio-économiques. En d'autres termes, nos efforts économiques pour décarboner et s'adapter au changement climatique ne doivent pas se faire au détriment de notre durabilité sociale. Une transition juste contribue au résultat plus large d'économies plus fortes, d'environnements verts et de cohésion sociale.

NETZEROCITIES : AIDER LES VILLES À ATTEINDRE LA NEUTRALITÉ CLIMATIQUE

L'UITP collabore avec [NetZeroCities](#), une initiative soutenant la mission de l'Union européenne (UE) pour des villes climatiquement neutres d'ici 2030. En utilisant une approche d'innovation systémique, le projet aborde les défis institutionnels par le biais d'une action coordonnée à travers les systèmes urbains. Elle reconnaît l'interconnexion des facteurs technologiques, financiers et sociaux pour conduire à un changement transformateur. L'innovation sociale est au cœur du projet, qui met l'accent sur une stratégie ascendante et centrée sur l'être humain. En impliquant les habitants, les entreprises, les groupes civiques et les décideurs politiques, elle favorise la création de solutions communes qui réduisent les émissions et améliorent le bien-être de la communauté. Cette méthode de collaboration permet non seulement d'accélérer la décarbonisation, mais aussi de renforcer les capacités locales et de créer des environnements urbains plus adaptés, plus résilients et plus durables.

Dans le cadre du programme, chacune des 112 villes de la mission soumet un contrat de ville climatique indiquant ses engagements, son plan d'action et son plan de financement pour atteindre la neutralité climatique d'ici à 2030 ([disponible sur le portail du site Web](#)). Les transports sont apparus comme le secteur présentant le plus grand potentiel de décarbonisation pour les objectifs climatiques.

La carte de la transition climatique



L'électrification des véhicules n'est pas la solution pour que le secteur de la mobilité passe à une consommation nette zéro. Nous devons plutôt recentrer le débat sur les transports actifs, de masse et partagés, et multiplier les solutions multimodales afin d'encourager de nouveaux comportements de mobilité et de réduire la dépendance à l'égard de la voiture.¹ Parallèlement au cadre « Éviter-Changer-Améliorer », cela nécessite des politiques visant à soutenir la gestion de la demande, le changement de comportement et l'adaptation au changement climatique :



ÉVITER

Éviter les déplacements motorisés inutiles en se basant sur la proximité et l'accessibilité ; mieux intégrer les transports et l'aménagement du territoire.



CHANGER

Le passage à des modes de transport moins intensifs en carbone – des véhicules privés et individuels à la mobilité active, aux transports publics et aux solutions partagées.



AMÉLIORER

Améliorer la conception des véhicules, l'efficacité énergétique et les sources d'énergie propres pour le transport de passagers et la logistique. Améliorer l'efficacité opérationnelle et l'expérience des passagers grâce à des solutions numériques et en temps réel.

Soutenu par des politiques complémentaires au-delà du secteur de la mobilité :

- Gestion de la demande
- Changement de comportement des parties prenantes
- Adaptation au changement climatique

Toutefois, le passage à des transports urbains durables doit être **équitable, ouvert à tous et socialement juste**. Elle devrait répondre aux besoins des **travailleurs flexibles, des communautés marginalisées et des groupes vulnérables**, tout en réduisant les émissions, en améliorant la santé publique et en renforçant l'habitabilité des villes. En effet, ces groupes peuvent être confrontés à des obstacles physiques, tarifaires ou autres qui rendent plus difficile la modification de leurs habitudes de déplacement.

La marche, le vélo et les transports publics sont des options plus abordables et plus accessibles que le transport individuel privé. Cependant, depuis les années 1950, les villes ont été largement conçues pour les voitures individuelles et sont verrouillées par la conception de leurs infrastructures et leurs habitudes de conduite. Les modes plus durables peinent donc à concurrencer la voiture et à répondre aux besoins des modes de vie des citoyens. L'abandon du modèle basé sur la voiture individuelle entraînera des perturbations et des changements dans la manière dont les gens se déplacent dans les villes. **Les villes auront besoin d'une volonté politique forte, d'une vision claire et d'un dialogue ouvert avec tous les acteurs pour s'assurer qu'elles peuvent aller de l'avant.**

RÉDUIRE L'ACCÈS DES VÉHICULES POUR AMÉLIORER LES RUES : OBJECTIFS ET IMPACTS

Les réglementations relatives à l'accès des véhicules urbains (Urban vehicle access regulations, UVAR) et les zones d'air pur (CAZ) sont des outils utiles qui peuvent faciliter la transition vers une mobilité propre, un air respirable et des espaces conviviaux. Ces approches peuvent inclure :

- **Des interventions spatiales** telles que la réaffectation d'espaces de stationnement et d'espaces routiers pour la mobilité active, les transports publics et la mobilité partagée.
- **Des zones prioritaires pour les piétons/zones réservées aux piétons** : Zones limitées aux véhicules à moteur pour laisser la place aux piétons et parfois aux cyclistes.
- **Des zones à trafic limité** : Restriction de la circulation aux non-résidents et aux véhicules non autorisés. Des zones pour les véhicules de transport public.
- **Des zones à émissions faibles/ultra/zéro (LEZs/ULEZs/ZEZs)** : Zones définies où l'utilisation de certains véhicules polluants est limitée ou interdite complètement ou pendant certaines périodes déterminées.
- **Frais d'utilisation des routes** : Souvent mise en œuvre avec une LEZ, une taxe est appliquée aux véhicules entrant dans une zone donnée si leur norme d'émission ou leur poids est supérieur au seuil déterminé.

Consultez le document de l'UITP sur les réseaux de bus sans encombrement pour connaître les bonnes pratiques et les recommandations pour donner la priorité à l'espace pour les bus.

OBJECTIFS DE L'UVARS

La limitation ou l'interdiction de l'utilisation de certains véhicules doit s'aligner sur les stratégies plus larges de la ville en matière de mobilité, d'aménagement du territoire et d'économie, et s'appuyer sur un vaste engagement des collectivités locales et des parties prenantes. Le projet ReVeAL² met en évidence cinq objectifs clés pour de telles mesures :

- **Réduire les émissions de gaz à effet de serre** : Le transport routier produit 15 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) et sa décarbonisation est plus lente que celle des autres secteurs. Les zones urbaines peuvent prendre les devants en modifiant leurs infrastructures, en s'électrifiant et en adoptant une mobilité durable.
 - **Améliorer la qualité de l'air** : La pollution atmosphérique a causé 8,1 millions de décès dans le monde en 2021 et touche de manière disproportionnée les enfants, les personnes âgées et les groupes vulnérables.
 - **Réduire la congestion** : Les embouteillages aggravent les émissions, nuisent à la qualité de l'air, augmentent les coûts économiques et accroissent les dangers de la route.
 - **Améliorer la qualité de vie** : L'espace urbain est limité et coûteux, mais il est souvent dominé par les véhicules. La récupération de l'espace routier pour les loisirs et le commerce rend les villes plus vivantes et plus humaines.
 - **Promouvoir l'équité** : La marche, le vélo et les transports publics utilisent beaucoup moins d'espace. Ceux qui n'ont pas de voiture – par choix ou par nécessité – subventionnent souvent l'espace et l'impact des véhicules privés. La mobilité équitable consiste à concevoir des villes pour tous les usagers, et pas seulement pour les automobilistes.
- Ces objectifs soutiennent collectivement des environnements urbains plus sains, plus durables et plus inclusifs.
- **Lorsque les incitations ne suffisent pas** : Les UVAR peuvent effectivement modifier les comportements en rendant la conduite moins pratique que les options durables. Même s'il existe de bonnes alternatives, de nombreuses personnes choisissent encore la voiture – les mesures de dissuasion constituent un encouragement supplémentaire. La plupart des personnes et des entreprises modifient leur comportement lorsque l'alternative est la suivante :
 - Plus pratique, plus fiable et plus accessible
 - Moins cher
 - La seule option (en d'autres termes, l'option qu'ils préfèrent n'est plus possible)

Les UVAR peuvent constituer la moitié d'un ensemble efficace de mesures incitatives et dissuasives. Lorsque l'effet dissuasif des UVAR est combiné aux incitations que sont l'augmentation des transports publics, une mobilité active plus attrayante et des options logistiques durables, les villes disposent d'un ensemble complet pour cultiver des habitudes de mobilité durable (CIVITAS ReVeAL, 2022).

¹ UITP, 2024. Électrification des voitures et mobilité urbaine : Recentrer le débat sur les transports publics. Disponible ici : <https://netzerocities.eu/climate-city-contract/>

² <https://civitas-reveal.eu/>

IMPACTS DES UVARS

Les UVAR présentent de nombreux avantages. Ils soutiennent les politiques de transformation visant à apporter des changements systémiques dans les villes, tels que l'amélioration de la qualité de l'air, la réduction des embouteillages grâce à des transports publics plus fiables et plus accessibles, l'amélioration de la sécurité routière grâce à la diminution du nombre de tués sur les routes, et la mise à disposition de plus d'espace pour la marche, le vélo, la verdure et les lieux publics à caractère social.

Ils servent également à soutenir les personnes marginalisées telles que les personnes à mobilité réduite (PMR) et les groupes à faibles revenus. Par exemple, les personnes vivant dans les zones les plus polluées des villes ont tendance à être plus pauvres, ³ et l'amélioration de la mobilité active et des transports publics peut contribuer à réduire la pollution et à rendre les services de mobilité accessibles à ceux qui n'ont pas les moyens de s'offrir un transport privé. Par essence, le soutien à de telles politiques ne se limite pas à des objectifs environnementaux, mais renforce également la cohésion sociale et l'amélioration de la qualité de vie pour tous.

Toutefois, il ne suffit pas de mettre en œuvre ces mesures si elles ne sont pas intégrées et ne contribuent pas à la réalisation d'objectifs plus larges en matière de transport et d'environnement à l'échelle de la ville ou de la région. La mise en œuvre d'une mesure visant à réduire les émissions dans une zone donnée et interdisant l'accès aux véhicules peut involontairement entraîner l'exclusion et la perturbation de la population, ce qui suscite l'opposition de l'opinion publique. **Pour que les mesures soient efficaces, elles doivent être intégrées à des politiques complémentaires visant à améliorer les services de transport, le domaine public, la sécurité routière, la cohésion sociale et la santé publique.** Elle est essentielle à la fois pour l'élaboration coordonnée des politiques publiques et pour le changement de comportement des citoyens.

CONSIDÉRATIONS SOCIALES POUR LES VILLES

Cette section se concentre sur les considérations que les villes doivent prendre en compte pour s'assurer que leurs mesures de mobilité ont un impact sur les zones urbaines encombrées et qu'elles évitent simultanément d'exclure les citoyens.

Engagement et préparation des institutions	Planification inclusive et impacts équitables	Engagement inclusif des parties prenantes	Mise en œuvre inclusive
- Engagement - Gouvernance - Budget - Production de base	- Évaluation de l'équité - Impacts équitables - Suivi et évaluation - Recommandations politiques	- Définir la vision de la participation publique - Cartographie et analyse des parties prenantes - Communication inclusive et engagement public	- Suivi et évaluation - Gouvernance - Poursuite de l'engagement des parties prenantes et des groupes concernés
Déterminez le degré de préparation institutionnelle et financière de votre ville pour aborder les questions d'équité et d'inclusion, ainsi que les données disponibles pour éclairer ce processus.	Évaluez quels groupes pourraient être affectés par l'introduction de la zone d'air pur et quels avantages à l'échelle de la ville seront accessibles à ces groupes.	Dressez la liste des diverses parties prenantes susceptibles d'informer, d'être affectées par ou de s'opposer à la politique et élaborez une stratégie d'engagement pour renforcer le processus.	Examinez, affinez et contrôlez la mise en œuvre des recommandations en matière de politique équitable et rendez des comptes aux parties prenantes.

Source : Le centre de connaissances C40 : Zones d'air pur

3 <https://publichealth.berkeley.edu/news-media/research-highlights/new-method-for-mapping-air-pollution-reveals-disproportionate-burden>

PLACER L'INCLUSION AU CŒUR DE LA CONCEPTION ET DE LA MISE EN ŒUVRE DES POLITIQUES

Les données sont essentielles dès le début de la conception de la politique pour évaluer l'état de préparation des institutions, comprendre la situation actuelle et justifier l'action. Les données clés comprennent les sources de polluants dans les zones cibles, la démographie locale, les populations exposées de manière disproportionnée à la pollution, l'accès à la marche, au vélo et aux transports publics en toute sécurité, les coûts de déplacement et les groupes les plus touchés par les changements proposés. Il est essentiel d'adopter une approche fondée sur des données probantes.

L'évaluation de l'impact et de l'équité est un élément crucial du processus et devrait être évalué en collaboration avec les représentants des groupes d'utilisateurs, plutôt que d'être géré par une seule partie prenante. Cette évaluation mettra en évidence les groupes de personnes susceptibles d'être affectés par la proposition, les considérations d'équité lors de la définition de la zone, les avantages quantifiables (par exemple, un meilleur accès aux options de marche et de transport public ou plus d'espace pour les stations de vélos en libre-service) et les indicateurs clés de performance (ICP), tels que l'amélioration de la qualité de l'air, l'augmentation du nombre de personnes utilisant le vélo et les transports publics et l'augmentation du nombre d'arrêts accessibles pour les personnes à mobilité réduite.

L'identification précoce des impacts et des bénéfices facilite l'engagement et la mise en œuvre. L'élaboration d'une carte des parties prenantes et d'une stratégie d'engagement sur le site garantit une communication adaptée, permet d'élaborer des contre-arguments fondés sur des preuves et met en évidence les préoccupations dès le début, ce qui permet de procéder à des ajustements avant le déploiement.

La mise en œuvre inclusive implique un examen régulier de l'impact des mesures sur vos données initiales, vos ICP stratégiques plus larges, et éventuellement l'utilisation de mesures d'atténuation pour mieux soutenir certains groupes de population lorsque des problèmes sont soulevés.

LORS DE L'ÉLABORATION DES MESURES, IL CONVIENT D'APPLIQUER UNE OPTIQUE D'INCLUSION À LA MOBILITÉ, EN SUIVANT LES 4 « A »

Lors de la conception, de la mise en œuvre et de l'intégration des UVAR, telles que les LEZ, les politiques de stationnement et les modifications du tracé des routes, les villes doivent s'assurer qu'elles offrent toujours un niveau d'accessibilité aux autres modes de mobilité — marche, vélo, transports publics et modes partagés/à la demande. Ce niveau d'accessibilité alternative devrait être mis en œuvre avant tout UVAR et peut être mesuré sur la base de quatre catégories :⁴

Availability (Disponibilité)

Lors de la mise en œuvre des mesures, les options de mobilité durable doivent être facilement accessibles pour différentes personnes, y compris les personnes handicapées ou âgées. Si les services de transport de masse ne sont pas réalisables, la mobilité active, partagée et à la demande devrait être utilisée pour la connectivité du premier et du dernier kilomètre. Par exemple, à Londres, pour mieux relier les zones périphériques au réseau ferroviaire, les lignes de bus express suburbaines Superloop ont été mises en place parallèlement à l'extension du programme ULEZ, qui couvre désormais tous les arrondissements londoniens. Autre exemple, la ville de Lyon a créé un modèle de gouvernance innovant pour le covoiturage en tant que service public, afin de l'étendre rapidement et de le mettre à la disposition des personnes touchées par la LEZ nouvellement adoptée.⁵

Accessibility (Accessibilité)

Si les véhicules et les infrastructures environnantes ne sont pas physiquement accessibles, les gens ne les utiliseront tout simplement pas. Avant de mettre en œuvre les UVAR, la zone concernée et les zones de liaison doivent être rendues aussi accessibles que possible. Par exemple, à Barcelone, la LEZ et les tarifs de stationnement élevés visant à réduire le nombre de voitures dans le centre-ville sont complétés par un réseau de bus accessible à 100 % et un réseau de métro largement accessible.

Disponible	Accessible	Abordable	Acceptable
- Est-il facile d'accès pour les habitants ? - Les emmène-t-il là où ils veulent aller ? - Fonctionne-t-il à des heures qui correspondent aux schémas de vie familiale, professionnelle et sociale ? - Prend-il en charge le partage des trajets ? - Est-il facile d'obtenir des informations sur le service, notamment sur la manière dont il fonctionne, sur le moment et sur le lieu où il fonctionne ? - Quelles sont les autres options possibles ? - Le service est-il intégré au réseau de transport au sens large ? - Des espaces de stockage, de chargement et de stationnement sont-ils disponibles ?	- Existe-t-il des obstacles physiques à l'utilisation (par exemple, des marches, une signalisation difficile à lire, l'absence d'aires de repos, l'absence de toilettes) ? - Est-il facile de comprendre comment l'utiliser ? - Des compétences ou des connaissances particulières sont-elles requises pour l'utiliser (par exemple, des compétences numériques ou digitales) ? - Une formation ou une activité de mise en confiance est-elle nécessaire ? - Est-il possible de voyager « encombré » (par exemple avec des enfants ou des bagages) ? - Faut-il une connexion internet/un smartphone ?	- La tarification est-elle aussi simple et cohérente que possible ? - Les hausses de prix sont-elles limitées ? - Les prix sont-ils plafonnés ? - Est-il facile de trouver l'option la plus avantageuse ? - Faut-il un compte bancaire ? - Différentes options de paiement sont-elles disponibles (par exemple, paiement en espèces, par SMS, par acomptes) ? - Existe-t-il des obstacles à l'accès aux offres/options de transport les plus avantageuses (par exemple, numérique uniquement ou coûts initiaux élevés) ? - Une aide est-elle disponible pour couvrir ou atténuer les coûts du programme/de l'achat de véhicules/de l'équipement ?	- Comment se situe-t-il par rapport à d'autres options ? - Est-ce pratique ? - Est-ce accueillant ? - Est-ce que cela offre la dignité et le respect à ceux qui l'utilisent ? - Est-ce propre ? - Est-ce confortable ? - Est-ce sûr ? Est-ce que cela semble sûr ? - De l'aide est-elle disponible en cas de besoin ? - Le marketing et l'image de marque reflètent-ils la diversité et évitent-ils les stéréotypes ? - Est-ce attrayant ? Les gens veulent-ils l'utiliser ?

Source : Groupe de transport urbain et ARUP, 2022

4 Ministère des transports du Royaume-Uni, 2008. Delivering a sustainable transport system: Main Report ; Groupe des transports urbains et ARUP, 2024. Mobilité équitable.
5 « Focus on Local people : Lyon Metropole », Présentation de Lyon Metropole lors du Comité des véhicules partagés de l'UITP, 26 mars 2024. Les diapositives sont disponibles ici : <https://mylibrary.uitp.org/PermalinkRecord.htm?archive=292695701087>
6 C40, 2024. Guadalajara annonce la création de la première zone à faibles émissions du Mexique, rejoignant ainsi le mouvement en faveur d'un air plus pur. Communiqué de presse.

Affordability (Abordabilité)

Le coût des déplacements utilisant des modes de transport durables doit offrir le meilleur rapport qualité-prix pour le voyage. Les tarifs payés par les passagers des transports publics devraient être abordables pour tous et compétitifs par rapport au coût (marginal) de l'utilisation de la voiture. De nombreuses villes, régions et pays proposent des billets de transport à prix réduit pour aider les usagers les plus vulnérables — dans certains cas, les enfants et les personnes âgées voyagent gratuitement, et les étudiants bénéficient de tarifs réduits. Par exemple, TransLink à Vancouver offre des laissez-passer aux enfants afin d'encourager les habitudes de transport durable dès le plus jeune âge. Ces politiques devraient être mises en œuvre avant ou, au moins, en conjonction avec toute intervention en matière d'accès.

Pour en savoir plus, consultez le document d'orientation de l'UITP sur l'accessibilité tarifaire.

Acceptability (Acceptabilité)

Les gens doivent se sentir suffisamment à l'aise pour marcher, faire du vélo, utiliser les transports publics et les modes de transport partagés avant de pouvoir abandonner leur voiture particulière. Les systèmes et les réseaux sont-ils suffisamment sûrs et fiables pour que chacun puisse utiliser ces modes de transport de manière autonome (par exemple, les personnes handicapées, les femmes, les personnes âgées, etc.) ? Par exemple, la première LEZ du Mexique, à Guadalajara, s'étend sur 2 kilomètres carrés (km²) dans le centre historique de la ville. Au cours de la dernière décennie, diverses mesures ont été prises pour améliorer la mobilité, les infrastructures pour les piétons et les cyclistes, ainsi que la nature en milieu urbain. Il s'agit notamment de zones de chargement et de déchargement désignées, de limitations de vitesse à 30 kilomètres par heure (km/h) et de pistes cyclables réservées, le tout dans le but de donner la priorité à la sécurité routière et de favoriser des espaces publics dynamiques et agréables.⁶

FONDS SOCIAL POUR LE CLIMAT : UN OUTIL OPTIMAL POUR RESPONSABILISER LES USAGERS VULNÉRABLES DES TRANSPORTS

Le Fonds social pour le climat (FSC), qui fait partie du paquet « Fit for 55 » de l'UE, soutiendra les groupes vulnérables touchés par le nouveau système d'échange de quotas d'émission à partir de 2026. Il fournit des fonds aux États membres pour lutter contre la pauvreté dans les domaines de l'énergie et des transports par le biais de mesures structurelles et d'investissements dans la mobilité à faibles émissions ou à émissions nulles. Certains fonds peuvent être utilisés pour une aide directe temporaire au revenu. L'UITP plaide pour que les ressources du SCF soient dirigées vers des solutions de transport inclusives alignées sur le cadre des 4 A - assurer la disponibilité, l'accessibilité, l'abordabilité et l'acceptabilité — plutôt que de promouvoir la propriété de véhicules électriques privés (VE), qui ne soutient pas la mobilité durable et équitable à long terme.

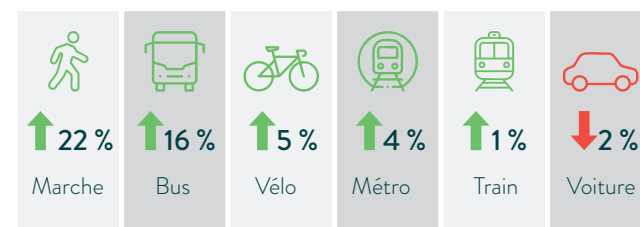
[Lire la position politique de l'UITP sur le Fonds social pour le climat](#)

APPLIQUER DES MESURES D'ATTÉNUATION ÉQUITABLES

Lors de la mise en œuvre de changements, des évaluations quantitatives et des discussions avec les parties prenantes permettront de déterminer comment certaines mesures peuvent avoir un impact négatif sur les parties prenantes. Les mesures de soutien peuvent atténuer ces effets et prendre la forme d'incitations financières (subventions, titres de transport à prix réduit ou programmes de mise à la casse des véhicules polluants) ou de périodes de transition (par exemple pour les véhicules d'urgence et les véhicules des petites et moyennes entreprises (PME)), complétées par des campagnes d'éducation et de sensibilisation et par l'engagement des parties prenantes.

À Londres, la prime à la casse a été introduite pour atténuer les effets de l'ULEZ. Pour ce faire, elle a offert une subvention aux Londoniens possédant des véhicules non conformes aux normes d'émission ULEZ afin qu'ils puissent soit mettre leur véhicule à la casse, soit l'équiper d'un dispositif de réduction des émissions (s'il est disponible), soit, comme cela a été ajouté en mars 2024, en faire don à l'Ukraine pour répondre à des besoins médicaux et humanitaires. La subvention n'a pas dû être utilisée pour l'achat d'un véhicule de remplacement. Une enquête menée auprès des bénéficiaires de subventions pour les voitures et les motos dans le cadre du programme de mise à la casse, qui a accompagné l'extension de l'ULEZ dans le centre de Londres, a montré qu'un tiers d'entre eux n'avaient pas acheté de véhicule

de remplacement avec l'argent et qu'un cinquième n'avait plus accès à un véhicule dans leur foyer. Les effets globaux de la prime à la casse dans le centre de Londres sont présentés dans le diagramme ci-dessous. Dans le dernier programme de prime à la casse, qui couvre la périphérie de Londres, une option a été ajoutée pour bénéficier de la gratuité des bus et des tramways pendant un an en échange d'une subvention moins élevée. Les résultats seront publiés dans le courant de l'année.



Source : *Transport for London*⁷

Dans les villes italiennes, des exemptions sont accordées aux propriétaires de véhicules non conformes sous certaines conditions. Toutefois, si les exemptions peuvent favoriser l'acceptation par le public et minimiser l'impact sur les personnes qui n'ont pas d'alternative possible au transport privé, elles doivent être évaluées en fonction de leur efficacité et de leur impact sur la qualité de l'air.

OBTENIR UN SOUTIEN POLITIQUE ET PUBLIC

Il est important, lors de l'élaboration de politiques de mobilité complémentaires, de comprendre que les politiques dissuasives axées sur la suppression de l'accès ne peuvent pas être simplement remplacées par des politiques incitatives. Cela est dû à plusieurs facteurs, tels que :

- La motonormativité : un biais caché façonne la façon dont les humains peuvent appliquer une double norme au statu quo dominé par la voiture face à un changement potentiel.⁸
- L'aveuglement envers les voitures : une forme de biais de traitement cognitif qui conduit à se concentrer sur certains éléments de la scène urbaine alors que les grands véhicules motorisés sont relégués à l'arrière-plan de la perception des gens, au point de devenir « invisibles ».⁹

Ces facteurs sociétaux jouent un rôle clé dans la réticence des citoyens à renoncer à l'utilisation de la voiture privée, et ont même un impact sur leur perception de l'accessibilité et de l'exclusion,¹⁰ malgré la connaissance des avantages de la marche, du vélo et des transports publics. Cela souligne non seulement l'importance cruciale d'une approche humaine de la transition climatique, avec une communication et un engagement clairs dans les deux sens, mais aussi la nécessité d'une synergie entre les mesures politiques et le discours public sur des sujets tels que l'amélioration de la sécurité routière, la lutte contre le manque d'accessibilité financière du logement et le sauvetage de vies grâce à une meilleure qualité de l'air et à des espaces verts.

Pour obtenir le soutien des responsables politiques et du public en faveur d'une politique durable de transport net zéro, il faut un mélange de communication stratégique forte, d'engagement communautaire et d'alignement sur les aspirations des autorités locales :

- **Encadrer les avantages autour de questions locales pertinentes** telles que la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'amélioration de l'accessibilité (pour les groupes à faible revenu, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite), l'emploi local (comme le développement des infrastructures) et les économies potentielles pour les ménages (lorsque la voiture n'est pas utilisée).
- **Favoriser l'engagement des communautés** par le biais d'assemblées publiques, de groupes de discussion, d'ateliers et de panels consultatifs, en particulier pour impliquer les communautés marginalisées. Si possible, piloter ou créer un projet de démonstration de faisabilité qui vous permettra d'obtenir un retour d'information et de partager des expériences réussies. Prévoir des mesures de transition, en particulier lorsque l'emploi ou le redéploiement sont nécessaires.
- **Rechercher des champions locaux influents** au sein des communautés civiles, politiques et commerciales pour défendre le changement. Cultiver le soutien bipartisan en liant le changement aux avantages économiques, à l'inclusion sociale et à une plus grande compétitivité des entreprises.
- **Communiquer efficacement les récits de transition réussis**, tels que ceux centrés sur la sécurité routière, les villes vivables et l'air respirable. Partager des données positives et incontestables, fondées sur des données probantes. Établir des partenariats avec des personnes influentes afin de renforcer les messages et d'atteindre des publics divers.
- **Investir dans un système qui démontre la grande disponibilité des options net-zéro.** Renforcer les liens entre la mobilité active, les transports publics et les infrastructures du premier et du dernier kilomètre grâce à un réseau de centres de mobilité¹¹ ; intégrer les solutions de mobilité en tant que service (MaaS) avec des données en temps réel pour améliorer l'expérience de l'utilisateur et mesurer les résultats positifs.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation régulière permet d'identifier rapidement les conséquences négatives imprévues, ce qui permet aux décideurs politiques d'introduire des mesures d'atténuation telles que des exemptions, des aides financières ou des options de transport public améliorées. Les évaluations fondées sur des données permettent de trouver un équilibre entre les avantages pour l'environnement et le trafic et l'équité sociale, en veillant à ce que les politiques de mobilité urbaine durable n'aggravent pas les inégalités existantes.

L'implication des communautés concernées dans le processus d'évaluation renforce l'équité et l'efficacité, ce qui conduit à des ajustements politiques inclusifs. En intégrant des évaluations de l'impact social dans les UVAR, les villes peuvent promouvoir l'accessibilité, l'équité et la durabilité tout en minimisant les difficultés pour les groupes défavorisés. Ceci est également crucial lorsque des mesures d'atténuation telles que les périodes de grâce prennent fin ou que les subventions sont réduites au cours d'une période donnée.

Voici quelques exemples d'indicateurs de performance clés :

- Amélioration de la qualité de l'air
- Réduction des émissions de carbone
- Réduction du niveau de bruit de la circulation
- Changement modal
- Comptage des véhicules et classification des émissions
- Avantages pour la santé publique
- Équité et accessibilité
- Perception et satisfaction du public
- Impact économique
- Sécurité routière

ÉTUDES DE CAS

Les études de cas suivantes présentent les approches, l'intégration, les défis et les résultats de la limitation de l'accès des véhicules :

VILLE DE NEW YORK, ÉTATS-UNIS

La mise en œuvre de la tarification de la congestion par la ville de New York se heurte à une forte opposition politique et publique, mais elle a finalement été adoptée grâce à une combinaison d'arguments fondés sur des preuves, d'ajustements stratégiques et d'un leadership fort. Initialement, le plan proposait un péage de 15 dollars pour les conducteurs entrant dans les zones de Manhattan situées au sud de Central Park. Toutefois, en raison d'une forte résistance et d'une réévaluation, le plan a été revu avec un péage par jour réduit à 9 dollars, dans le but d'atténuer les inquiétudes tout en s'attaquant à la congestion du trafic et au financement du système de métro de la ville.¹²

Compte tenu de l'impact sur les usagers vulnérables, tels que les groupes à faible revenu, une étude réalisée par The Community Service Society, une organisation de lutte contre la pauvreté, soutient la tarification de la congestion en raison de ses avantages significatifs pour les New-Yorkais disposant de faibles revenus. Après avoir analysé les habitudes des navetteurs dans le quartier central des affaires en fonction du mode de transport et du niveau de revenu, l'association a constaté que seuls 2 % des travailleurs pauvres de la ville seraient soumis à la redevance de congestion. En outre, les 15 milliards de dollars prévus pour les routes à péage seront consacrés à l'amélioration des transports en commun, notamment à l'amélioration de l'accessibilité des gares et des services¹³, ce qui encouragera un plus grand nombre de personnes à utiliser les transports en commun.

Depuis la mise en place du péage urbain, moins de voitures pénètrent dans la zone, la fréquentation des transports publics augmente et les bus locaux circulent 3,2 % plus vite. Les accidents de la route et les blessures ont diminué et les plaintes pour nuisances sonores ont chuté de 45 %, ce qui témoigne de l'amélioration générale de la qualité de vie dans la zone.¹⁴

⁷ <https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/ultra-low-emission-zone>

⁸ <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0959378025000172>

⁹ <https://www.itf-oecd.org/improving-quality-walking-cycling-cities>

¹⁰ <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692321001435>

¹¹ Pour en savoir plus sur les plateformes de mobilité, consultez la note d'information de l'UITP sur les plateformes de mobilité

¹² <https://www.france24.com/en/live-news/20250105-nyc-starts-driver-congestion-charging-despite-opposition>

¹³ <https://www.mta.info/tolls/congestion-relief-zone/better-transit>

¹⁴ <https://www.nytimes.com/interactive/2025/05/11/upshot/congestion-pricing.html>



► Un nouveau tramway à Oslo, financé en partie par le projet d'anneau de péage

OSLO, NORVÈGE

La route à péage d'Oslo, également connue sous le nom de « périphérique à péage d'Oslo », a été introduite pour la première fois en 1990 afin de financer les infrastructures et les tunnels de la ville. Depuis lors, le système a subi plusieurs modifications et extensions et est devenu un outil central de la politique des transports et de l'environnement de la ville.

Même en 2025, le périphérique à péage reste un élément clé de la stratégie d'Oslo en matière de transport et d'environnement. Bien que la mesure se heurte encore à l'opposition de certains groupes, elle est généralement reconnue comme un outil efficace pour gérer le trafic, réduire les émissions et financer d'importantes infrastructures de transport dans la région de la capitale.

- **Financement** : le péage a généré d'importantes recettes, qui ont été utilisées pour financer de grands projets d'infrastructure dans la région d'Oslo, tels qu'un nouveau tramway. L'enveloppe actuelle pour le péage, qui couvre la période 2016-2045, s'élève à 8 milliards d'euros.
- **Réduction du trafic** : l'introduction du périphérique à péage a entraîné une réduction notable du trafic automobile dans les zones centrales d'Oslo.
- **Impact sur l'environnement** : en réduisant le trafic automobile, l'anneau à péage a joué un rôle crucial dans l'amélioration de la qualité de l'air à Oslo.
- **Changement des habitudes de voyage** : le péage a encouragé de nombreuses personnes à opter pour des modes de transport alternatifs tels que les transports publics, le vélo et la marche.
- **Développement urbain** : la réduction du trafic automobile dans le centre a permis d'ouvrir des zones plus favorables aux piétons et des zones sans voitures, ce qui a modifié le paysage urbain et amélioré la qualité de vie de nombreux habitants.

Bien qu'elle soit le leader mondial en ce qui concerne la part des véhicules électriques à batterie dans les ventes de voitures neuves, la Norvège ne peut pas atteindre ses objectifs climatiques grâce à l'électrification. L'augmentation de la fréquentation de la marche, du vélo et des transports publics est la solution la plus rapide et la plus inclusive pour atteindre leurs objectifs.



► De nouveaux services de bus express sont mis en place dans la périphérie de Londres

LONDRES, ROYAUME-UNI

En 2016, les concentrations moyennes de dioxyde d'azote (NO₂) étaient beaucoup plus élevées à Londres que dans le reste du Royaume-Uni. Depuis lors, la ville a introduit et élargi des politiques clés visant à réduire la pollution atmosphérique et à protéger la santé publique. Les concentrations annuelles de NO₂ en bord de route à Londres ont diminué de près de la moitié (49 %) entre 2016 et 2023, et le nombre de sites de surveillance à Londres dépassant la limite légale annuelle de NO₂ au Royaume-Uni a diminué de 56 sites en 2016 à seulement cinq en 2023. Cela s'est produit grâce aux mesures suivantes :

- Introduire la première ULEZ de 24 heures au monde dans le centre de Londres en 2019, l'étendre au centre de Londres en 2021, puis à tous les arrondissements de Londres en août 2023, ce qui en fera la plus grande zone de ce type au monde.
- Accélérer la transition de Transport for London (TfL) vers un parc de bus plus propres et introduire de nouveaux services de bus express dans la périphérie de Londres (voir photo ci-dessous).
- Électrifier les flottes de taxis et de véhicules de location privés de Londres en introduisant de nouvelles exigences strictes en matière d'octroi de licences basées sur les émissions.
- Soutenir la révolution des véhicules électriques à Londres, avec plus d'un tiers de tous les points de recharge pour VE du Royaume-Uni (plus de 18 600) à Londres.
- Encourager un plus grand nombre de personnes à faire du vélo plus souvent en quadruplant la taille du réseau cyclable londonien d'ici à la fin mars 2024, en réduisant les dangers aux carrefours, en étendant le programme Santander Cycle Hire de TfL et en mettant en place des infrastructures cyclables de qualité supérieure.

MEDELLÍN, COLOMBIE

Le mouvement en faveur des zones à faibles émissions à Medellín s'est amplifié avec la prise de conscience des effets de la pollution atmosphérique sur la santé, sous l'impulsion d'activistes et de jeunes politiciens. Le transport routier, principalement les vieux camions et autobus diesel, est à l'origine de 80 à 90 % des polluants atmosphériques et d'importantes émissions de CO₂.¹⁵

En 2018, les autorités métropolitaines de Medellín (10 municipalités) ont créé deux « zones aériennes urbaines protégées » (ZUAP). La première, située dans le centre-ville (2 km²), présentait des niveaux de pollution jusqu'à cinq fois supérieurs à la limite fixée par l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Le décret introduit :

- Des inspections de véhicules et des certifications d'émissions plus strictes
- Des mesures visant à réduire l'utilisation de la voiture et à promouvoir la mobilité active
- Des restrictions sur les véhicules anciens et incitations pour les options à faibles émissions
- Des campagnes d'éducation du public

Un plan en quatre étapes (2020-2023) a guidé la mise en œuvre du ZUAP : planification, sensibilisation, développement et consolidation. En 2021, la ZUAP a été lancée avec une signalisation et un engagement public. Les interventions temporaires comprenaient un urbanisme tactique, des contrôles d'accès plus stricts, des événements culturels et éducatifs et des consultations avec les entreprises. Des études sur la qualité de l'air et le trafic ont contribué à faciliter la planification future.

Toutefois, en dépit d'un élan initial, les progrès ont cessé. Le plan manquait d'objectifs concrets, de systèmes techniques (par exemple, le contrôle par caméra) et de mises à niveau des infrastructures. L'hésitation politique à imposer des restrictions impopulaires, telles que la limitation du nombre de véhicules, a entraîné un faible soutien de la part du public et des entreprises. Nombreux sont ceux qui considèrent les changements comme des perturbations, plutôt que comme des transformations.

Néanmoins, avec une volonté politique renouvelée et une planification plus claire, Medellín dispose d'un fort potentiel pour revitaliser et étendre la première LEZ de Colombie.

GENÈVE, SUISSE

Une étude de faisabilité réalisée en 2023 a examiné la possibilité de mettre en place un péage urbain à Genève pour les véhicules à quatre roues motorisés qui franchissent une frontière urbaine, avec des tarifs allant de 1,00 à 2,50 francs suisses en fonction de l'heure de la journée. L'objectif est de réduire le trafic aux heures de pointe, les prévisions faisant état d'une réduction pouvant aller jusqu'à 40 %.

L'équité est une préoccupation majeure. Les usagers disposant de faibles revenus peuvent être confrontés à des difficultés, en particulier s'ils ne peuvent pas adapter leurs horaires ou faire du télétravail. Toutefois, seuls 12 % des usagers — dont un tiers de personnes disposant de faibles revenus — seraient touchés de manière significative, la plupart des ménages consacrant moins de

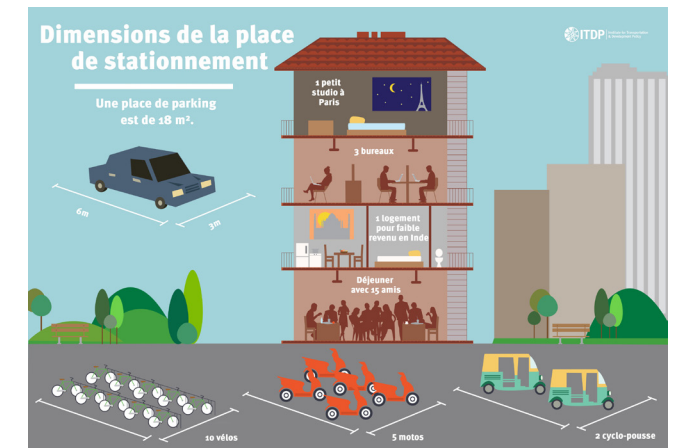
1 % de leurs revenus aux péages. Des mesures ciblées, telles que des taux réduits ou des exonérations, pourraient permettre de faire face aux difficultés.

Les habitants de la zone de péage bénéficieraient d'une réduction du trafic et de la pollution, mais pourraient considérer le péage comme injuste. Des réductions ou la gratuité des trajets, comme à Milan, pourraient favoriser l'acceptation par le public, bien que des réductions excessives risquent d'affaiblir les effets de réduction de la congestion.

L'impact sur le commerce de détail devrait être minime : seuls 10 % des acheteurs utilisent leur voiture, la plupart d'entre eux empruntant les transports publics ou habitant à proximité. L'amélioration de la qualité de l'air et la réduction du bruit pourraient améliorer l'expérience d'achat. Le réinvestissement des recettes dans la modernisation des villes et le soutien aux entreprises pourrait compenser les inconvénients éventuels.

Des mesures de soutien telles que l'amélioration des transports publics, des incitations à l'utilisation de modes de transport alternatifs et un suivi continu sont essentiels pour garantir l'équité et le succès à long terme.

VILLE DE MEXICO, MEXIQUE



► Source : ITDP¹⁶

Le Mexique a adopté l'approche « Moins de parkings, plus de ville » en matière d'urbanisme, afin de réduire la dépendance à l'égard de la voiture et de promouvoir le développement durable. Historiquement, les villes mexicaines exigeaient des promoteurs immobiliers qu'ils incluent un grand nombre de places de parking dans les nouveaux bâtiments, ce qui entraînait un étalement urbain, une augmentation des embouteillages et une diminution de l'espace réservé aux piétons, aux transports publics et aux espaces verts. Consciente de ces problèmes, la ville de Mexico a mis en œuvre, en juillet 2017, des réformes importantes de son code de la construction, éliminant les exigences minimales obligatoires en matière de stationnement pour les nouveaux projets résidentiels et commerciaux. Ces changements ont été remplacés par un **nombre maximum de places de stationnement autorisées**, dans le but de promouvoir une utilisation plus efficace des sols et de réduire la dépendance à l'égard des véhicules privés.¹⁷ Cela devrait permettre de réduire le nombre de voitures en circulation de 17 000 par an jusqu'en 2030.¹⁸

¹⁵ C40, 2022. Avantages de l'action climatique en milieu urbain. Rapport technique.

¹⁶ <https://itdp.org/publication/sizing-up-parking-space>

¹⁷ <https://qz.com/1037799/mexico-city-got-rid-of-minimum-parking-requirements-and-other-cities-should-too>

¹⁸ <https://itdp.org/2024/09/19/proving-that-off-street-parking-reform-can-lower-emissions-and-housing-costs/>

En vertu de la nouvelle réglementation, les promoteurs sont limités à un maximum de trois places de stationnement par unité de logement, quelle que soit sa taille.¹⁹ Pour les bureaux de plus de 100 m², la limite est fixée à une place de stationnement pour 30 m². En outre, dans les zones centrales de la ville, les promoteurs qui choisissent de construire plus de 50 % du nombre maximum de places de stationnement autorisé doivent payer une redevance.²⁰

Cette évolution encourage la construction de logements plus abordables et de projets à usage mixte tout en réduisant les coûts de construction. En outre, les politiques encouragent les investissements dans les transports publics, les infrastructures cyclables et les espaces favorables aux piétons, rendant ainsi les villes plus accessibles et plus agréables à vivre.

Cette initiative s'inscrit dans le cadre des tendances mondiales visant à réduire l'utilisation excessive de la voiture, à diminuer les émissions de carbone et à améliorer la qualité de vie dans les villes. Des villes comme Guadalajara et Monterrey suivent le mouvement, reconnaissant les avantages économiques et environnementaux de la priorité donnée aux personnes plutôt qu'au stationnement. En outre, São Paulo a constaté que la suppression des exigences minimales en matière de stationnement à proximité des stations de transport public permettait aux promoteurs de construire davantage de logements sociaux plus près du centre-ville. Bien qu'il reste des défis à relever, comme la résistance des automobilistes, l'approche mexicaine est en train de remodeler les paysages urbains, favorisant des communautés plus vivantes, plus accessibles à pied et plus durables.

BRUXELLES, BELGIQUE

Conformément à la vision de Bruxelles de réduire le nombre de véhicules privés dans le centre-ville, le [Green Deal Inclusive Car-Sharing](#), mené par Way to Go, a récemment partagé des recommandations clés pour une mobilité partagée inclusive et pour changer l'état d'esprit des utilisateurs, en particulier avec les populations vulnérables. L'amélioration des connaissances, des compétences numériques et de la visibilité des offres peut rendre les solutions plus attrayantes et accessibles. C'est souvent le cas des familles avec de jeunes enfants, des personnes âgées et des personnes vivant dans des zones suburbaines ou plus rurales où les transports publics ne sont pas toujours disponibles et peuvent les aider à abandonner leurs déplacements privés.

APPROCHES PROGRESSIVES

Certaines mesures, telles que les LEZ, le péage urbain et les réglementations en matière de stationnement, doivent être mises en œuvre soit dans de grandes zones dédiées dans le centre-ville, soit dans l'ensemble de la ville, faute de quoi les améliorations de la qualité de l'air et les mesures dissuasives à l'égard des utilisateurs de voitures particulières ne sont pas efficaces. Au contraire, les problèmes de pollution atmosphérique et de congestion ne feront que se déplacer vers les limites de la zone.

Toutefois, d'autres mesures peuvent être testées et initialement intégrées dans des zones plus petites, dans des rues individuelles, ou même autour de services similaires dans une ville/région, et pour des périodes de temps limitées. Une approche progressive permet d'obtenir l'adhésion des parties prenantes, surtout lorsqu'elles en

voient les avantages. Ces mesures — par exemple, empêcher les véhicules à moteur d'approcher les écoles pendant les heures de dépôt et de reprise des enfants et créer des rues piétonnes et des rues réservées aux transports publics et aux véhicules partagés — peuvent ensuite être étendues à des zones/quartiers ou le long de couloirs de voies. Elles peuvent être peu coûteuses et commencer à faire évoluer l'attitude du public vers une réduction de l'espace alloué aux voitures particulières et une augmentation de la mobilité active et des transports de masse et partagés.

DELHI, INDE

L'Inde est un pays connu pour ses espaces urbains encombrés. Cependant, la rue piétonne Chandni Chowk est un exemple de la manière dont un gouvernement peut réduire l'accès aux véhicules motorisés pour favoriser l'accessibilité des espaces publics, soutenir les entreprises florissantes et respecter le patrimoine culturel. Le succès de ce tronçon de 1,3 km auprès des visiteurs et des habitants montre qu'il existe un désir de multiplier ces espaces.

COLOGNE, ALLEMAGNE

Dans le cadre de l'engagement de Cologne en faveur d'une mobilité urbaine durable, la Venloer Straße, dans le quartier d'Ehrenfeld, a été convertie en rue à sens unique en 2023. Cette initiative visait à réduire les conflits de circulation, à renforcer la sécurité des piétons et des cyclistes et à améliorer l'espace public.²¹ La rue, auparavant connue pour ses taux d'accidents élevés et ses embouteillages, a subi une transformation en deux phases. Dans un premier temps, une zone commerciale à 20 km/h a été mise en place, mais cette mesure s'est avérée insuffisante pour réduire le trafic de transit.²² Un système à sens unique avec une limitation de vitesse à 30 km/h a ensuite été mis en place, permettant une meilleure fluidité du trafic tout en maintenant l'accessibilité.²³

Les cyclistes ont conservé un accès bidirectionnel et l'infrastructure piétonne a été considérablement améliorée grâce à la réactivation des feux de circulation et à de nouvelles traversées. En outre, 60 places de stationnement de courte durée ont été réaffectées à l'installation de sièges en plein air, au stationnement des vélos et aux services de mobilité partagée.²⁴ L'engagement de la communauté a joué un rôle essentiel, les consultations publiques ayant permis d'orienter les interventions à court terme et la planification à long terme.²⁵ Les évaluations préliminaires indiquent une diminution des accidents et une amélioration de la qualité de l'espace public, ce qui s'inscrit dans la vision plus large d'environnements urbains à zéro émission nette et socialement inclusifs.²⁶

Comme l'explique le document de l'UITP sur les réseaux de bus sans congestion, la ville tchèque de Pilsen a aligné la mise en œuvre des mesures de priorité aux bus sur sa stratégie au niveau de la ville. Suite au déploiement d'une zone sans voiture le long de la rue America, la ligne de trolleybus la plus fréquentée de la ville (500 trajets de bus par jour, avec plus de 24 000 passagers quotidiens), les transports publics ont fonctionné plus rapidement, offrant aux citoyens un service de transport plus attrayant, plus économique et plus efficace sur le plan énergétique, ainsi que davantage d'espace pour la mobilité active. Deux bus de moins ont été nécessaires grâce à des cycles d'itinéraires plus rapides.



► Cologne, Allemagne

CONCLUSIONS

Dans le cadre de la transition vers la consommation nette zéro, certaines villes s'attaquent au problème des transports non durables et de la congestion en réglementant de plus en plus l'accès à ces véhicules afin de laisser la place à des modes de transport plus durables et d'assurer une meilleure utilisation de l'espace public. Toutefois, lors de la mise en œuvre des réglementations relatives à l'accès aux zones urbaines, les villes doivent prendre en compte les éléments sociaux afin de garantir l'inclusion et l'équité. Les politiques qui restreignent l'accès aux véhicules ou imposent des frais de congestion peuvent affecter de manière disproportionnée les communautés à faibles revenus, les travailleurs ayant des horaires irréguliers et les personnes handicapées. Une approche d'inclusion sociale nécessite de concevoir des politiques dans une optique d'inclusion, d'impliquer diverses parties prenantes et d'évaluer les impacts sociaux des réglementations potentielles.

RECOMMANDATIONS

- **Intégrer les mesures de mobilité dans des stratégies plus larges** qui soutiennent la santé publique, l'inclusion et la sécurité routière. Elles devraient améliorer la qualité des services et promouvoir les transports verts, la connectivité multimodale et les changements de comportement, plutôt que d'être mises en œuvre de manière isolée.
- **Renforcer le soutien politique et institutionnel** : Sensibiliser les décideurs politiques aux avantages sociaux des réglementations d'accès inclusif et créer des coalitions pour défendre des politiques de mobilité urbaine équitables. Un leadership clair et continu est essentiel pour instaurer la confiance, favoriser l'acceptation à long terme et, surtout, garantir des réductions d'émissions à long terme.

- **Adopter une politique d'inclusion** lors de l'élaboration des stratégies environnementales : Élaborer un cadre fondé sur des données probantes, procéder à des évaluations de l'impact et de l'équité et veiller à ce que les incidences négatives sur les groupes vulnérables soient réduites au minimum et que des mesures d'atténuation soient bien mises en place au sein de ces communautés.
- **Faire participer les communautés locales à la prise de décision** : Mener des consultations publiques, des groupes de discussion et des enquêtes, en particulier dans les zones marginalisées, afin de s'assurer que les changements liés aux transports correspondent aux besoins de la communauté.
- **Veiller à ce que les règles d'accès soient mises en œuvre de manière globale** : Une meilleure intégration entre l'aménagement du territoire et la planification des transports renforce le transfert modal et permet d'éviter de déplacer la congestion et la mauvaise qualité de l'air vers d'autres zones de la ville ou de la région.
- **Intégrer des transports disponibles, abordables, accessibles et acceptables** avant ou parallèlement aux mesures d'accès : Veiller à ce que les réglementations prennent en compte l'équité sociale, en impliquant diverses parties prenantes telles que les communautés marginalisées, les travailleurs disposant de faibles revenus et les personnes handicapées. Veiller à ce que les améliorations en matière de transport, telles que l'extension des services de bus et de métro, soient bien financées, accessibles, sûres et fiables pour les communautés à faibles revenus afin d'éviter les déplacements et d'améliorer la connectivité.
- **Introduire des mesures d'atténuation fondées sur l'équité** : Prévoir des subventions, des exemptions ou des réductions pour les usagers disposant de faibles revenus, les travailleurs essentiels et les personnes à mobilité réduite afin d'éviter des charges disproportionnées. Toutefois, il ne faut pas créer trop de règles et d'exemptions qui sèment la confusion chez les parties prenantes et les détournent des principaux objectifs environnementaux. Si les règles ne sont pas claires ou pas assez strictes, vous risquez que les gens ne les respectent pas et/ou ne modifient pas leur comportement.
- **Éducation et sensibilisation** : Sensibiliser aux avantages de la mobilité durable et à l'importance de la transition vers des villes à consommation nette zéro, en impliquant tous les acteurs dans le processus et en encourageant une culture de la durabilité.
- **Contrôler, évaluer et adapter** : Il s'agit de piloter de nouvelles approches à plus petite échelle, puis de les adopter grâce à des mécanismes souples d'évaluation continue, de suivi des indicateurs clés de performance et d'adaptation des réglementations en fonction de l'évolution des besoins urbains et du retour d'information des communautés. Mettre en œuvre des mesures de manière progressive pour atteindre les objectifs climatiques, en particulier à mesure que l'acceptation du public augmente et que les gens constatent les avantages pour la qualité de vie en général.

19 <https://itdp.org/2017/07/26/mexico-city-became-leader-parking-reform/>

20 <https://usa.streetsblog.org/2017/07/19/its-official-mexico-city-eliminates-mandatory-parking-minimums>

21 Stadt Köln (2023) Verkehrsversuch Venloer Straße – Phase 1. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.stadt-koeln.de>

22 WDR (2023) Venloer Straße wird Einbahnstraße: Stadt testet neue Verkehrsführung. Disponible à l'adresse suivante : <https://www1.wdr.de>

23 Stadt Köln (2023b) Verkehrsversuch Venloer Straße – Phase 2. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.stadt-koeln.de>

24 Kölner Stadt-Anzeiger (2024) Weniger Unfälle auf der Venloer Straße nach Einbahnstraßen-Regelung. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.ksta.de>

25 Express (2024) Venloer Straße jetzt Einbahnstraße: Kölns gefährlichste Straße sicherer? Disponible à l'adresse suivante : <https://www.express.de>

26 t-online (2024) Venloer Straße in Köln: Unfallzahlen sinken nach Verkehrsversuch. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.t-online.de>

RÉFÉRENCES ET RESSOURCES COMPLÉMENTAIRES

- [Projet CIVITAS REVEAL](#)
- [Projet UPPER : Boîte à outils UVAR](#)
- [La plateforme de connaissances C40 : Clean air toolkit and checklist](#)
- [Groupe des transports urbains et ARUP, 2022. Mobilité future équitable](#)

Il s'agit d'une note politique officielle de l'UITP, l'Association internationale des transports publics. L'UITP représente les intérêts des principaux acteurs du secteur des transports publics. Elle compte parmi ses membres des autorités de transport, des opérateurs privés et publics travaillant dans tous les modes de transport collectif de voyageurs, et leur industrie. L'UITP s'intéresse aux aspects économiques, techniques, d'organisation et de gestion du transport de voyageurs, ainsi qu'à l'évolution des politiques de mobilité et de transport public dans le monde.

Cette note politique a été préparée par le Comité Transport et Vie Urbaine de l'UITP.

VERSION NUMÉRIQUE DISPONIBLE SUR
 **MYLIBRARY**