MARCHE À PIED, VÉLO ET CONGESTION URBAINE :

15

CHIFFRES CLÉS

POUR LES VILLES

Le projet "FLOW" dans le cadre de l'initiative CIVITAS est financé par le programme de recherche et d'innovation Horizon 2020 de l'Union européenne dans le cadre de la convention de subvention n ° 635998

Quel est l'impact de la marche et du vélo sur la congestion urbaine ?

Introduction

Craignez-vous que l'introduction d'améliorations en matière de marche et de recours au vélo pourra accroître la congestion urbaine ? Si tel est le cas, ces chiffres clés du projet FLOW vous intéressent !

La congestion urbaine constitue une préoccupation pour tout un chacun, notamment pour les décideurs locaux, qui doivent assurer un équilibre entre de nombreux défis, dont la qualité de vie, la sécurité routière et la qualité de l'air.

Nous savons que la congestion urbaine constitue une préoccupation pour presque la moitié des décideurs politiques et administratifs européens, lorsqu'il s'agit d'introduire des mesures en matière de marche (41 %) et de recours au vélo (48 %).[1] Mais, curieusement sans doute, pour ceux qui craignent la congestion urbaine, il existe de plus en plus d' éléments de preuve qui établissent que les mesures en faveur de la marche et du vélo peuvent bel et bien contribuer à réduire la congestion dans nos villes.

En bref, les déplacements actifs peuvent faire partie intégrante de la solution visant à renforcer les capacités et à améliorer les flux de circulation, et cela pour tous.

Comment la marche et le vélo peuvent contribuer à réduire la congestion dans nos villes

[1] The FLOW Decision-Makers Baseline Survey describes the views of administrative and elected decision-makers across Europe.

Chiffres clés du projet FLOW

Que se passe-t-il lorsque l'on supprime une voie de circulation automobile pour y mettre une nouvelle voie cyclable ? Ou si l'on accorde plus de temps aux piétons pour traverser une route très passante ? Plusieurs villes ont mis en place ces améliorations et en ont mesuré les impacts.

Ces chiffres clés du projet FLOW mettent en évidence que les mesures en faveur de la marche et du vélo peuvent non seulement améliorer la situation des piétons et des cyclistes, mais aussi réduire la congestion. Ils décrivent certains résultats (peut-être surprenants) concernant l'efficacité générale des transports constatée lors de l'amélioration de la situation des piétons et des cyclistes.

Aussi, au lieu de craindre une augmentation de la congestion, nous espérons que ces chiffres clés du projet FLOW contribueront à inspirer des prises de décisions courageuses pour les rues de vos villes faisant appel à des mesures en faveur de la marche à pied et du vélo afin d'apporter des solutions gagnant-gagnant aussi bien pour votre ville que pour ses habitants.

Nous vous remercions, par ailleurs, de nous faire part de tous autres exemples que vous pourriez partager avec nous !

Table des matières

L'effet des **mesures en faveur de la marche à pied sur la congestion**

1. La piétonisation améliore la mobilité et permet la circulation de 700 personnes supplémentaires en heure de pointe (Dublin, Irlande)
2. Le rétrécissement des chaussées pour réduire les distances à traverser pour les piétons n'augmente pas la congestion (Lisbonne, Portugal)
3. Les améliorations en faveur des piétons diminuent les temps de trajet en bus de 40 % (Strasbourg, France)
4. Les nouveaux espaces piétons réduisent les durées de trajet pour les taxis et les bus de 15 % (New York, États-Unis d'Amérique)

L'effet des **mesures en faveur du vélo sur la congestion**

5. Les améliorations en matière de recours au vélo débouchent sur une diminution de 45 % de la circulation en voiture et sur une augmentation de la rapidité des transports publics (Copenhague, Danemark)
6. Les voies cyclables réduisent le temps passé dans les embouteillages de 3,8 millions d'heures (Pays-Bas)
7. Les voies cyclables réduisent la nécessité d'effectuer 50 000 trajets en voiture par jour (région de la Ruhr, Allemagne)
8. Les programmes de partage de vélos fluidifient les embouteillages pendant les travaux en ville (Bordeaux, France
9. Les programmes de partage de vélos réduisent les embouteillages de 4 % (Washington DC, États-Unis d'Amérique)

10. Les nouvelles voies cyclables écourtent les durées de trajet des automobiles de 35 % (New York, États-Unis d'Amérique)

L'effet des **restrictions concernant l'accès des véhicules sur la congestion**

11. Les zones sans voitures débouchent sur une diminution de presque 30 % du nombre de voitures en centre-ville (Paris, France)
12. Les restrictions d'accès de certains quartiers débouchent sur une diminution de 16 % du trafic et sur 10 000 trajets en voiture en moins par jour (Londres, Royaume-Uni)

Le potentiel de la marche à pied et du recours au vélo pour réduire la congestion

13. Un million de trajets quotidiens pourraient être effectués à pied en moins de 10 minutes (Londres, Royaume-Uni)
14. 8,17 millions de trajets quotidiens réalisés en ayant recours à des moyens de transport motorisés pourraient être effectués à vélo en moins de 20 minutes (Londres, Royaume-Uni)
15. Les programmes consacrés aux rues d'école suppriment plus de 4 000 voitures des rues en période de pointe (Bolzano, Italie)

Les nouvelles places publiques améliorent la mobilité et permettent la circulation de **700** personnes supplémentaires en heure de pointe

MESURE :
Piétonisation d'un segment de route
LIEU :
Dublin, Irlande

College Green, à Dublin, constitue l'une des adresses les plus prestigieuses de toute l'Irlande, mais aussi une route particulièrement passante. Il s'agit d'un goulet d'étranglement pour les personnes qui font la navette pour se rendre sur leur lieu de travail à moto ou en voiture, ainsi que pour les touristes (principalement à pied). Un total de 3 800 personnes passent par l'intersection toutes les heures le matin, ainsi que pendant les heures de pointe du soir. À l'origine, il avait été envisagé de fermer une branche de l'intersection aux voitures particulières. Néanmoins, la modélisation effectuée dans le cadre du projet FLOW avait mis en évidence que le fait d'aller encore plus loin, en piétonnisant la branche (et déroutant ainsi également les transports publics) améliorerait davantage la mobilité, permettant à 700 personnes supplémentaires de traverser le goulet d'étranglement pendant les heures de pointe. Le nouveau projet a été adopté et les travaux devraient démarrer en 2018. Parmi les mesures de gestion du trafic complémentaires prévues, on peut citer notamment l'octroi de la priorité aux bus, afin de maintenir la durée des trajets, ainsi que la gestion du stationnement dans la rocade extérieure de Dublin.

SOURCE :
Dublin City Council (Conseil municipal de Dublin) – College Green Project (Projet College Green) 2015

CHIFFRES CLÉS **1**

Le rétrécissement des chaussées pour réduire les distances à traverser pour les piétons **n'augmente pas** la congestion

MESURE :
Réduire les distances à parcourir pour traverser et le rayon de courbe des routes
LIEU :
Lisbonne, Portugal

Afin d'accorder aux piétons suffisamment de temps pour traverser en toute sécurité la très empruntée rue Alexandre Herculano, la ville de Lisbonne a mis en œuvre deux mesures développées dans le cadre de la modélisation menée à bien dans le contexte du projet FLOW, à savoir : la réduction de la distance à traverser et la courbure des angles. La durée du feu vert pour les piétons demeure inchangée, mais la réduction de la distance à parcourir leur accorde suffisamment de temps pour traverser la rue en toute sécurité. Avant cette intervention, les piétons devaient traverser l'intersection à une vitesse de 0,51 m/s. Depuis la mise en œuvre de la mesure, la distance à traverser, plus courte, permet aux piétons d'adopter une vitesse plus confortable de 0,12 m/s. Les piétons se sentent plus en sécurité à présent (+18 %) et moins pressés par les conducteurs pour avancer plus vite (-14 %). Cette mesure a également eu pour effet d'apaiser le trafic, car les conducteurs arrivent à présent sur les intersections à une vitesse inférieure. Nulle augmentation de la congestion n'a été enregistrée dans la ville de Lisbonne.

SOURCE :
Conseil municipal de Lisbonne, Équipe chargée du Plan d'accessibilité pour les piétons (2017) :
Estudo da Percepção do Indivíduo na Modificação do EspaçoPúblico : Comportamentos e percepções de peões antes e apósobras de requalificação na Rua Alexandre Herculano.

CHIFFRES CLÉS **2**

Les améliorations au profit des piétons réduisent la durée des trajets en bus de

40 %

MESURE :
Trottoirs plus larges et ajustement de la synchronisation des feux de signalisation
LIEU :
Strasbourg, France

Au départ, on craignait que les projets de Strasbourg de réduire la capacité des véhicules motorisés autour du central Pont Kuss au profit des piétons pourraient accroître les embouteillages. Néanmoins, le fait d'avoir élargi les trottoirs, rétréci l'espace occupé par la route et adapté la synchronisation des feux de signalisation n'a pas seulement amélioré la sécurité des piétons et des cyclistes, mais a aussi profité de manière significative aux transports publics. La durée des trajets et le temps d'attente pour les transports publics se sont vus réduits, la durée des trajets de certaines lignes de bus étant diminuée de 40 %. La modification de la synchronisation des feux de signalisation à, elle aussi, débouché sur la diminution des temps d'attente pour les piétons : à l'heure actuelle, entre 30 et 60 secondes, par rapport à plus de 60 secondes auparavant.

SOURCE :
Tobias Kretz, F. Schubert, F. Reutenauer (2013) : Le recours à la micro-simulation dans la restructuration d'un environnement urbain au profit des piétons. Conférence européenne sur les transports 2013. PTV Group, Karlsruhe, Germany & PTV Group, Strasbourg, France.

De nouveaux espaces pour les piétons réduisent les durées de trajet des taxis et des bus de

15 %

MESURE :
Accorder plus d'espace pour les piétons
LIEU :
New York, États-Unis d'Amérique

Broadway, à Manhattan, est devenue un axe embouteillé caractérisé par des intersections complexes et un espace insuffisant pour les piétons, notamment autour des places iconiques de Times Square et d'Herald Square. Afin d'accorder plus d'espace aux piétons, la ville a détourné le trafic, simplifié les intersections et créé des espaces piétons dans les deux places. Bien que les volumes du trafic motorisé aient augmenté, les durées de trajet des taxis et des bus ont diminué, quant à elles, de 15 %. Le programme a créé un meilleur environnement pour que les gens puissent se rencontrer et interagir les uns avec les autres. Il a également accru la sécurité des passages piétons et fait diminuer les blessures causées par des accidents de la route de 63 % pour les automobilistes et de 35 % pour les piétons.

SOURCE :
Department of Transportation (Département des transports) (2010) : Green Light for Midtown evaluation report (Rapport d'évaluation Green Light for Midtown). New York City Department of Transportation in **Living Streets (2011) :** (Département des transports de la ville de New York dans Rues vivantes) : Making the Case for Investment in the Walking Environment : a review of the evidence, a report for Living Streets by the University of the West of England and Cavill Associates (Plaidoyer enfaveur de l'investissement sur un environnementpiéton : analyse des élémentsfactuels, un rapport concernant Rues vivantes par l'Université de West of England et Cavill Associates)

Les améliorations en matière de recours au vélo débouchent sur une diminution de

45 %

de la circulation en voiture et sur une augmentation de la rapidité des transports publics

MESURE :
Amélioration des infrastructures et abaissement des limitations de vitesse
LIEU :
Copenhague, Danemark

En 2006, la ville de Copenhague a transformé la rue Nørrebrogade qui était embouteillée : les voies cyclables et trottoirs ont été élargis, des voies réservées aux bus ont été aménagées et les limitations de vitesse ont été baissées de 50 km/h à 40 km/h. La circulation a diminué de 45 % dans le quartier, les durées des trajets des bus ont été réduites de 10 %, les niveaux de bruit ont chuté de 50 % et le nombre de cyclistes a augmenté, quant à lui, de 10 %. Le nombre d'accidents de la route a diminué de 45 % en l'espace de 33 mois. L'emploi et le chiffre d'affaires des commerçants ont augmenté également, et 27 nouveaux établissements commerciaux ont ouvert leurs portes dans la rue, bénéficiant de l'efficience accrue de la prestation. Le projet Nørrebrogade a augmenté l'attrait de l'espace urbain et a amélioré la qualité de l'air.

SOURCES :

ICLEI (2014) : The Nørrebrogade Project : revitalizing a major road corridor for enhanced public transport and urban life (Le projet Nørrebrogade : revitaliser un couloir routier majeur pour améliorer les transports publics et la vie urbaine). ICLEI Case Stories : Urban-LEDS Series - No. 01.
Copenhagenize.com (2013) : Nørrebrogade - a Car-Free(ish) Success (Nørrebrogade – Une réussite sans voitures).

Les autoroutes vélo réduisent le temps passé dans les embouteillages de

3.8

d'heures

MESURE :
L'aménagement de voies cyclables sans croisements
LIEU :
Pays-Bas

Une étude menée par le cabinet de consultants néerlandais GoudappelCoffeng a conclu que l'aménagement de 675 kilomètres additionnels d'autoroute vélo réduirait le temps passé dans les embouteillages aux Pays-Bas de 3,8 millions d'heures par an. 9,4 millions d'heures supplémentaires de trajets en voiture pourraient être économisées chaque année si le recours aux vélos électriques augmentait. L'étude s'est fondée sur une modélisation du trafic pour examiner l'impact que l'extension du réseau de voies cyclables express aurait sur le choix des modes de transport aux Pays-Bas.

SOURCE :
GoudappelCoffeng (2011) : Cycle freeways - What are the benefits ? (Les autoroutes vélo – Quels sont les avantages ?) Disponible sur : http://bit.ly/2o9Czb0

CHIFFRES CLÉS **6**

Un réseau d'autoroutes vélo réduit de **50,000** les trajets quotidiens en voiture

MESURE :
L'aménagement d'une autoroute vélo de 101 km dans une agglomération urbaine
LIEU :
Région du Ruhr, Allemagne

Une étude sur la demande en matière de circulation dans la région allemande du Ruhr, densément peuplée, a estimé que l'autoroute vélo RS1 peut supprimer jusqu'à 50 000 trajets en véhicules motorisés par jour sur les routes de la zone. Certains tronçons de la Radschnellweg Ruhr (Voie cyclable rapide de la Ruhr) sont encore en cours de construction. L'autoroute vélo de 101 km, une fois achevée, attirera de nouveaux cyclistes, créant une route cyclable sûre et efficiente, profitant également aux automobilistes puisqu'elle réduira les embouteillages. Le coût total du projet est estimé à 180 millions d'euros (environ 1,8 millions €/km), ce qui s'avère largement meilleur marché qu'un projet routier classique, dont le coût moyen s'élève à 8,24 millions €/km en Allemagne.

SOURCE :
Regionalverband Ruhr (2014) : Machbarkeitsstudie Radschnellweg Ruhr RS1. Essen : RVR. Disponible sur : http://www.rs1.ruhr/fileadmin-/user_upload/RS1/pdf/RS1_Machbarkeitsstudie_web.pdf
World Highways (2010).). Évaluation des coûts de construction des routes européennes. http://www.worldhighways.com/sections/eurofile/news/european-highway-construction-costs-evaluated/

CHIFFRES CLÉS **7**

Les programmes de vélos en libre service **réduisent les embouteillages pendant** les travaux dans les villes

MESURE :
Mise en place d'un programme de vélos en libre service pendant les travaux routiers de longue durée

LIEU :
Bordeaux, France

La ville de Bordeaux a commencé à prêter des vélos à titre gratuit pour que le centre-ville demeure accessible pendant les travaux de construction du tramway, lesquels ont démarré en 2000. Le programme avait enregistré un grand succès et était devenu permanent, proposant 4 000 vélos. Pendant cette période de trafic dense et de congestion due aux travaux de construction, les gens avaient adopté le mode de transport le plus facile, meilleur marché et le plus pratique. Alors que les voitures étaient utilisées pour 64 % des trajets avant le début des travaux, elles ne représentaient plus que 40 % des trajets en centre-ville pendant ces derniers. Si le taux d'utilisation des voitures était resté de 64 % pendant les travaux de construction, les embouteillages auraient, sans aucun doute, été bien pires. Les vélos sont devenus un moyen de transport de choix pour 9 % de l'ensemble des déplacements dans le centre, et pour 4 % dans la ville dans son ensemble, par rapport à un taux situé entre 1 et 2 % avant le démarrage du programme. Les trajets à pied ont, eux aussi, augmenté de 2 % (de 22 % à 24 %) et l'utilisation des transports publics a augmenté, quant à elle, de 9 % à 10 %.

SOURCE :
AurelienBelhocine (2015) : Politiques en matière de vélos de Bordeaux Métropole, mémoire SciencesPo Bordeaux

Un programme de vélos en libre service réduit la congestion de

4 %

MESURE :
Mise en place d'un programme de vélos en libre service
LIEU :
Washington DC, États-Unis d'Amérique

Le programme Capital Bikeshare de Washington DC a réduit le trafic de 4 %, d'après une étude menée par Hamilton and Wichman. Une étude de suivi a estimé que l'extension du système de vélos en libre service à l'ensemble de la ville pourrait contribuer à la réduction du coût des embouteillages pour les banlieusards de la région de Washington à hauteur d'environ 57 USD (52 euros) par personne et par an, et le coût total à hauteur de 182 millions USD (166 millions d'euros). Une diminution de 4 % du trafic se traduit, en outre, par un bénéfice d'environ 1,28 million USD (1,17 million d'euros) en termes de réduction des émissions de CO_2 produites par les embouteillages. L'étude suggère que l'augmentation du recours au vélos en libre service résulte de son adoption par les banlieusards.

SOURCE :
Timothy Hamilton et Casey J. Wichman (2015) : Bicycle Infrastructure and Traffic Congestion (Infrastructure pour les vélos et congestion du trafic) : Evidence fromDC's Capital Bikeshare (Éléments factuels issus du programme Capital Bikeshare de DC). Discussion paper (Document de travail) 15-39. Washington, DC : RFF. Disponible sur : http://bit.ly/2nRzNEG
David Schrank, Bill Eisele, Tim Lomas et Jim Bak (2015) : Texas A&M Transportation Institute's 2015 urbanmobilityscorecard (Tableau de bord sur la mobilité de l'Institut des transports de Texas A&M pour 2015). Technical report (Rapport technique), Texas A&M University.

Les nouvelles voies cyclables réduisent les durées de trajet de

35 %

MESURE :
Les nouvelles voies cyclables protégées sur les routes
LIEU :
New York, États-Unis d'Amérique

La durée moyenne d'un trajet en voiture sur Columbus Avenue, à Manhattan, entre la 96ème et la 77ème rue (1,6 km) était généralement d'environ 4 minutes et demi, selon les estimations du Département des transports de la ville de New York. Suite à l'installation de voies cyclables protégées sur la route, en 2011, il ne faut plus, à l'heure actuelle, que 3 minutes pour effectuer le même trajet.La réduction de l'espace sur la route réservé aux automobiles n'a pas eu pour conséquence une augmentation de l'attente dans les intersections. Bien au contraire, les voies cyclables protégées se sont avérées bénéfiques pour tous les moyens de transport et elles ont diminué les durées de trajet pour les automobilistes de 35 %, bien que le volume de véhicules à moteur sur la route soit demeuré constant. Il s'agit là du résultat d'une conception intelligente consistant à ajouter des voies de virage à gauche permettant aux voitures de sortir du flux de circulation, de voir les cyclistes à leurs côtés et de ne pas ressentir la pression du trafic derrière eux lorsqu'ils manœuvrent.

SOURCE :
Adele Peters (2014) : New York City'sProtected Bike Lanes Have ActuallySped Up Its Car Traffic (Les voies cyclables protégées de la ville de New York ont réellement accéléré la vitesse du trafic), Fast Company.

Les zones sans voitures débouchent sur une diminution de presque

30 %

des voitures en centre-ville

MESURE :
Un nouvel espace piéton
LIEU :
Paris, France

Parc Rives de Seine est un nouvel espace sans voitures qui s'étend sur huit hectares, pour marcher, faire du vélo et pour les loisirs. Il s'agit aussi d'un site appartenant au Patrimoine mondial de l'UNESCO en plein centre de la ville de Paris. Jusqu'à récemment, la zone était une voie express congestionnée le long du fleuve, empruntée par plus de 43 000 véhicules motorisés tous les jours. Six mois après que les bords du quai aient été piétonnisés, Paris enregistrait 1 349 voitures en moins (28,8 %) par jour en centre-ville (février 2017 par rapport à février 2016). Le phénomène de la « disparition » du trafic est connu sous l'expression « évaporation du trafic » et s'explique par le paradoxe de Braess, au sens duquel la suppression totale des routes embouteillées peut déboucher sur la réduction des volumes de trafic car les gens changent d'itinéraire, leurs horaires, la fréquence de leurs déplacements ou leur mode de transport.

SOURCE :
Ville de Paris (2017) : Moins de véhicules et moins de pollution depuis la piétonnisation de la rive droite. Disponible sur : http://bit.ly/2ot1iYN

Les restrictions d'accès dans certaines rues d'un quartier débouchent sur **10 000** trajets motorisés en moins par jour

MESURE :
Les restrictions d'accès et la fermeture des routes
LIEU :
Londres, Royaume-Uni

Le quartier londonien de Walthamstow a introduit le Programme Mini Holland (Mini-Holande) pour réduire la circulation dans les zones résidentielles. L'initiative de création de niveaux néerlandais d'infrastructures pour les vélos incluait la fermeture de certaines routes du quartier, afin de réduire la circulation automobile et d'encourager le recours au vélo en tant que moyen de transport par défaut pour les déplacements locaux. Des voies cyclables séparées ont été ajoutées dans les artères de la zone. Cette mesure a donné lieu à la création d'une zone plus perméable pour les vélos et a empêché que les voitures traversent les zones résidentielles, au lieu d'emprunter les routes principales. Les résultats enregistrés montrent que les niveaux de circulation dans 12 rues clés ont chuté de 56 %, avec 10 000 trajets en voiture en moins par jour. S'il y a eu une légère augmentation du trafic sur deux routes en bordure de la zone, la réduction de la circulation dans son ensemble a été de 16 % depuis le lancement du programme.

SOURCE :
Ross Lydall (2016) : 'Mini Holland' scheme in Walthamstowhailed as major success as trafficfalls by half (Le programme Mini-Hollande, à Walthamstow, salué comme une grande réussite, la circulation étant divisée par deux). Evening Standard. Disponible sur : http://bit.ly/2fAIazN

Un million de trajets journaliers pourraient être réalisés à pied en moins de 10 minutes

LIEU :
Londres, Royaume-Uni

Une analyse récente des données issues d'une enquête sur le trafic a mis en évidence que les londoniens effectuent presque 2,4 millions de déplacements tous les jours en empruntant des moyens de transport motorisés (voiture, moto, taxi ou transports publics) qui pourraient être réalisés à pied de bout en bout. 40 % de ces trajets prendraient moins de 10 minutes à pied pour la plupart personnes. L'étude a également identifié 1,2 million de trajets supplémentaires qui pourraient être réalisés en partie à pied (comme ceux qui incluent de conduire ou prendre le bus jusqu'à et au départ de la gare). Alors qu'il pourrait s'avérer nécessaire de réaliser des investissements sur les infrastructures pour les piétons pour atteindre de tels résultats l'étude londonienne identifie un excellent potentiel pour réduire les trajets motorisés (et par voie de conséquence, les embouteillages).

SOURCE :
Transport for London (Les transports pour Londres) (2017) : Analysis of Walking Potential (Analyse du potentiel des déplacements à pied).

6,47 millions de trajets journaliers motorisés pourraient être réalisés à vélo en moins de 20 minutes

LIEU :
Londres, Royaume-Uni

Londres a réalisé une étude sur le potentiel du recours au vélo similaire à celle ayant analysé le potentiel à des déplacements à pied décrite ci-dessus. L'étude de 2017 a conclu que sur les 13 millions de trajets motorisés, 8,17 millions (62 %) pourraient potentiellement être réalisés à vélo, et cela de bout en bout. Sur les 8,17 millions de trajets potentiellement réalisables à vélo, 6,47 millions prendraient moins de 20 minutes pour la plupart des gens. Ces 6,47 millions de trajets à vélo englobent les 2,4 millions qui pourraient s'effectuer entièrement à pied, comme évoqué ci-dessus. Plus de la moitié de ces trajets portent sur une distance de moins de 3 km et sont actuellement réalisés en voiture. Seulement 6 % des trajets potentiellement réalisables à vélo le sont. Si l'on garde à l'esprit que la ville de Londres devrait croître de façon considérable pendant les 25 prochaines années, une exploitation conséquente de cet énorme potentiel pour les trajets à vélo et à pied pourrait contribuer de manière significative à réduire la congestion (ainsi que les émissions) sur l'ensemble du réseau de transports.

SOURCE :
Transport for London (2017) : Analysis of CyclingPotential (Analyse du potentiel du transport à vélo).

Le programme Rues d'école supprime plus de **4,000 voitures** des rues en heure de pointe

MESURE :
Les restrictions d'accès (piétonnisation, zones à circulation restreinte)
LIEU :
Bolzano, Italie

La ville de Bolzano, en Italie, a introduit l'initiative « Rues d'école » pour les écoles primaires en 1986, afin de contribuer à renforcer la sécurité et l'autonomie du transport des enfants, ainsi que de réduire la circulation pendant les heures de pointe. Le concept de Rues d'école prévoit une restriction horaire d'accès pour les voitures dans des rues spécifiques situées dans les environs des écoles, pendant une courte durée (par exemple, 15 minutes), lors des heures de pointe, lorsque les enfants arrivent à l'école ou en repartent. Cette mesure évite de manière efficace que les parents déposent et récupèrent leurs enfants devant les portails des écoles en voiture. Il y a environ 6 000 enfants scolarisés dans des écoles primaires à Bolzano, qui enregistre une part de 80 % de trajets hors voiture dans la ville. Pour illustrer la mesure dans laquelle l'initiative Rues d'école évite les embouteillages, il suffit de tenir compte de l'exemple suivant : si les 6 000 enfants étaient amenés en voiture à l'école, il y aurait au moins 4 800 trajets additionnels sur le réseau routier en heure de pointe. Ceci équivaudrait à 8 % du volume journalier total des trajets motorisés

SOURCE :
Transport Learning (Apprentissage sur les transports) (2012) D6.1. – Materials for the site visits in Graz (AT) and Bolzano (IT) (Supports pour les visites sur site à Graz (AT) et à Bolzano (IT)).
Comune di Bolzano (2009) : Piano Urbano Della Mobilita 2020 Mobilitätsplan.

À PROPOS DU PROJET FLOW

FLOW est un projet de CIVITAS Horizon 2020, mis en œuvre entre mai 2015 et avril 2018. FLOW a développé une méthode d'analyse multimodale pour évaluer l'impact des mesures en faveur de la marche et du vélo sur la performance du réseau de transports et la congestion. Les idées du projet FLOW sont testées dans ses villes partenaires : Budapest, Dublin, Gdynia, Lisbonne, Munich et Sofia.
http://h2020-flow.eu

CONTRIBUTEURS :
Pasquale Cancellara, Polis
Dagmar Köhler, Polis
Bonnie Fenton, Rupprecht Consult
Andy Nash, crowdsourced-transport
Benedicte Swennen, ECF
Bronwen Thornton, Walk 21
Martin Wedderburn, Walk 21

CONTACT :
Coordinateur du projet :
Rupprecht Consult
Bonnie Fenton, Kristin Tovaas
b.fenton@rupprecht-consult.eu, k.tovaas@rupprecht-consult.eu

Responsable de la diffusion :
Polis
Dagmar Köhler
dkoehler@polisnetwork.eu

Les chiffres clés du projet FLOW sont également disponibles sous la forme de diapositives PowerPoint pour des présentations, sur www.h2020-flow.eu

AVIS DE DEGAGEMENT DE RESPONSABILITÉ
Seuls ses auteurs auront à répondre du contenu du présent document. Le présent document ne reflète pas nécessairement la position de l'Union Européenne. Ni l'INEA ni la Commission Européenne ne sont responsables de l'utilisation susceptible d'être faite des informations contenues dans le présent document.

Le projet FLOW de CIVITAS a bénéficié du financement du programme pour la recherche et l'innovation Horizon 2020 de l'Union européenne, dans le cadre de l'accord de subvention n° 635998