

CHICAGO CONFERENCE IMPACTS INTERNATIONAL JUILLET 2000

Thème : La mobilité durable

La 5^e conférence internationale d'IMPACTS a réuni à Chicago les représentants des villes européennes de Barcelone, Berlin, Genève, Göteborg, Vienne et Paris, les villes de Londres et Rome ayant adressé des messages et des communications, et des villes américaines de Atlanta, Boston, Detroit, Chicago, Houston, Los Angeles, New York, et Philadelphie.

Participaient également à la conférence des représentants du gouvernement américain (US DOT), des universités de New York, de Californie, du Polytechnic Institute, de Public Technology Inc, d'ERTICO, de la SAEMES et de la société URBA 2000.

1^{er} thème : participation du public aux politiques de mobilité durable

Christian LAMBOLEY (directeur de la DVD Paris) situe le problème : « vouloir un développement durable, c'est mettre en œuvre une politique des déplacements acceptée par tous. Depuis quelques années, s'est fait sentir le besoin d'associer le public aux actions, et ce le plus en amont possible. Un choix bien expliqué est mieux accepté donc moins remis en cause. »

Mme Elisabeth DEAKIN (New York University) rend compte du scanning tour à Stockholm, Berlin, La Haye, Rotterdam et Edimbourg. Elle définit le développement durable en disant qu'il est : « sûr, de grande qualité, accessible à tous, écologiquement et économiquement satisfaisant, contribuant positivement au développement économique ».

Suivent ensuite les exemples des villes :

Barcelone, avec le Pacte pour la Mobilité conduit par la municipalité depuis quelques années comme étant le résultat d'un accord signé entre les élus et l'ensemble des représentants des différentes parties intéressées par les questions des déplacements. Pour information, l'objectif de la ville de Barcelone est une augmentation zéro de l'entrée des véhicules nouveaux en son sein.

Boston, avec leur plan établi par la ville mais à partir des travaux des commissions publiques sur le stationnement, la réduction du trafic, les travaux publics, les connections d'autoroutes, les quartiers tranquilles. La municipalité a engagé des actions de communication avec trois catégories particulières ; les teen-agers, les nouveaux immigrants, les personnes âgées. Elle a revu la réglementation concernant les zones de livraison, la répression etc...

Concernant le stationnement, Boston a adopté une loi obligeant à limiter la construction des parkings, une réglementation éliminant les véhicules trop encombrants et a augmenté le tarif des amendes.

Genève a expliqué, à travers le concept de la durabilité d'un projet et à partir de l'exemple du projet avorté de traversée routière de la rade du lac Lemman, le rôle du citoyen suisse à chaque niveau décisionnel. « La durabilité sociale impose l'implication des personnes dans la prise de décision ». Le droit d'initiative suppose de recueillir 10.000 signatures en 4 mois au niveau cantonal et 100.000 signatures en 4 mois au niveau fédéral. De 1980 à 1996, il y a eu 16 ans de procédure pour finalement refuser la traversée de la rade.

New York. Il y a un partenariat entre NYC DOT, le Port Authority, New Jersey Transit, MTA régional, Transcom. Parmi les actions significatives, on peut citer : pour les bus, il y a désormais refus d'acheter des nouveaux bus au diesel. Aujourd'hui, la flotte est composée à 28% au gaz naturel. Des places de stationnement sont réservées dans les rues aux véhicules non polluants. Enfin, des caméras automatiques flashent les véhicules qui franchissent les feux rouges. L'envoi des amendes a lieu systématiquement après.

Les représentants de Boston et de New York qu'il existe dans leurs villes un mouvement de retour à l'habitat en centre ville mais les personnes reviennent avec les voitures qu'elles utilisaient en banlieue. En effet, l'automobile est bon marché à l'achat et il n'est pas rare de voir un foyer avec deux enfants posséder cinq voitures.

De la discussion, on peut retenir les propos suivants :

« Nous sommes dans une période de transition de modèles de déplacement. C'est une étape stratégique dans la mobilité » (P. Navarro Barcelone)

« Il faut faire avancer les choses en adoptant la méthode expérimentale, par exemple pour un sens unique ou un stationnement à modifier » (JC Terrier Préfecture de Police Paris)

« On peut jouer efficacement sur le montant des amendes mais la ville de Boston est incompétente, c'est l'état du Massachusetts qui l'est et il ne veut pas bouger. »

(A. d'Amato Boston)

Session 2 : mise en œuvre et gestion opérationnelle des politiques de mobilité durable

Mme Suzan PETTY de l'USDOT explique les problèmes de coordination entre les différents niveaux politiques et administratifs américains à travers l'exemple des autoroutes.

Il est prévu que la congestion augmente de 50% en 10 ans. Dans les 5 ans à venir, l'investissement doit être de 30 à 40 millions de dollars.

Alors qu'au lendemain de 1944, l'état fédéral a fourni un gros effort de construction des autoroutes, l'époque de la coordination est maintenant venue, notamment grâce aux nouvelles technologies. S'en est suivi en avril dernier, un congrès sur le thème : comment améliorer la gestion des autoroutes par une nouvelle définition des responsabilités entre les états, les villes et l'état fédéral.

En réponse à l'interrogation de Madame Petty sur le fonctionnement européen, F.Wittver (Genève) donne l'exemple de la construction des deux tunnels sous les Alpes, votés par le peuple suisse, pour le passage des marchandises et conçus comme une transaction avec l'Union Européenne, comme une solution ultime.

Il estime qu'avec l'ITS, on peut augmenter la capacité d'une infrastructure de 10% mais qu'après il n'y a plus d'autre solution.

La ville d'ATLANTA développe le concept d'aménagement du territoire en expliquant qu'elle vise 20% de croissance dans les zones déjà établies, et 20% de diminution dans les zones non établies. Les grands secteurs doivent se trouver près des zones de transit.

Soin représentant mentionne également le côté positif de la réglementation fédérale comme le Clean Air Act, qui oblige les villes à prendre des mesures antipollution et indique qu'il s'agit là d'un exemple d'influence positive d'une disposition nationale sur la vie d'une ville ou d'une région.

Il estime qu'entre un tiers et la moitié des bonnes idées en matière de circulation proviennent directement de la population.

En conclusion de cette session, Madame PETTY indique que l'USDOT va mettre sur pied un nouveau scanning tour en Europe.

Session 3 l'innovation dans les modes d'organisation et les partenariats institutionnels

L'introduction au sujet, faite par Bruce SCHALLER (New York University) permet à partir de l'étude de deux sujets : la gestion de la circulation et la coopération interinstitutionnelle, et le partage des réseaux de fibres optiques, sur trois sites : Los Angeles, Houston et New York, de dégager quelques idées force :

L'importance du partage : des images, des caméras, des bâtiments, de l'expérience technique, des capacités d'achats entre agences d'une part et partage des hommes d'autre part. La nécessité d'avoir des experts « maison » est soulignée, ainsi que le rôle de l'interaction personnelle avec les membres des autres agences et l'importance du passage des personnes d'une agence à une autre.

Dans l'examen du processus, constater que chaque partenaire a des points forts. Les accords interagences permettent de se concentrer sur ceux-ci au bénéfice de tous. Les agences peuvent pratiquer le barter (échanges). Sont aussi soulignés la nécessité d'envisager les coûts de maintenance et de fonctionnement au départ, celle d'éliminer le côté politique et juridique et enfin le fait de ne pas se bloquer sur une certaine technologie.

Au stade initial, avant d'envisager un accord interagences, il faut stocker les fibres optiques. Leur utilisation sera déterminée ensuite, après identification des intérêts communs, et en pratiquant une politique des petits pas. Il apparaît fort utile d'avoir un « champion » qui représente les intérêts des agences.

Les erreurs à éviter sont de faire un grand plan, sans partir d'une démarche top-down et de vouloir faire un accord formel et complet.

Heinz SODEIKAT (Ertico) donne l'exemple d'amélioration d'une autoroute aux environs de Munich. Une collaboration s'est établie entre la municipalité de Munich, le Land, le centre de transports des deux organismes, les agences de travaux publics et les personnes en charge de la circulation. Une utilisation de l'ITS pour faire varier la limitation de vitesse en fonction du trafic a été installée et a permis de faire baisser de 35,9% le taux d'accidents. Dans la ville de Munich, il y a une priorité absolue au transport collectif qui a permis de gagner 17% de temps de parcours pour ceux-ci. Le développement d'un nouveau software grâce à la Commission Européenne a permis d'optimiser l'équilibre entre les transports collectifs et la voiture particulière. Ceci a entraîné une réduction des émissions polluantes de 10 à 17%.

Enfin l'interaction de la circulation au niveau européen est soulignée impliquant une coopération locale, nationale et européenne.

M. Jeffrey SCHIELKE, président du conseil des maires de Chicago, donne l'exemple de la coopération de Chicago et des communes avoisinantes des 7 comtés proches, regroupant 7 millions de personnes. La région a été découpée en 13 sous régions, dont chacune a un maire, regroupés dans le conseil des maires. La coopération se fait au niveau communal et au niveau régional. L'ensemble des responsables « mettent la politique à la porte » quand ils ont une décision à prendre. L'intervenant explique que quand on laisse la politique à la porte, on avance. Les prochains pas à accomplir doivent être d'installer une coordination pour le système des autoroutes et pour favoriser l'embarquement des bicyclettes à bord des transports collectifs.

Törbjörn Biding (administration des routes de Suède) explique CTIS, partenariat public-public entre les agences des villes de Stockholm, Göteborg et Malmö et OPTIS (optimized traffic info system), partenariat public-privé pour collecter les données à partir d'une flotte de 2.500 véhicules avec la coopération de Volvo, Saab, Scania Infotechnis, l'administration des routes de Suède.

John Fischer LA DOT donne un exemple de coopération positif entre la ville, la région et le transporteur de bus (Rapid transit Bus System). Une meilleure identification des arrêts de bus, une information en temps réel, une expérimentation sur le temps de montée et la distance entre les arrêts, la gestion de la flotte en temps réel et ses conséquences sur le système de feux ont permis d'améliorer les performances. Selon l'intensité du trafic, le système décide de donner ou non-priorité aux feux aux bus. Avec ce système, le temps de voyage s'est amélioré de 25%.

Carl BYRD de Chicago indique que les 14 agences concernées par la circulation à Chicago vont être rassemblées sous la même bannière pour avoir une vision commune du futur. Cette collaboration se fait notamment grâce à la technologie (signalisation grâce à la fibre optique). Elle est particulièrement intéressante dans le cadre des mutations de population. Par exemple, il y a 15 ans, le centre était consacré au travail et aux loisirs. Aujourd'hui, 150.000 résidents sont venus y habiter. Il faut donc pouvoir répondre à ses nouveaux besoins, ce qui implique beaucoup de communication avec les diverses institutions et avec le public.

Dans la discussion, Fredy Wittwer (Genève) indique la difficulté de collaboration entre des états ayant des priorités différentes. Par exemple dans la zone frontalière en Suisse la priorité va à 100% au transport collectif, en France à 95% au trafic routier.

Plusieurs intervenants soulignent l'importance d'avoir une personne qui ait une vision à un haut niveau (maire, commissionner ou autre). Ce peut être aussi un technicien, s'appuyant sur le partage de la fibre optique (Portland) ou une équipe de techniciens (H.Peyrebrune, consultant).

Larry Wilson de Philadelphie évoque l'agence regroupant, autour de l'ITS, les comtés du Delaware et du Maryland voisins. « L'ITS représente une valeur ajoutée à un projet. L'ITS pour l'ITS, c'est juste très cher. » Enfin pour Daniel AUGELLO (Renault), l'idéal est d'avoir un comité politique à un haut niveau, qui prend les décisions et recherche l'argent, se reposant sur un comité de techniciens.

Session 4 Favoriser le développement des déplacements non motorisés

Joe ALBANO (New York DOT) recense quelques actions types : un programme d'éducation des personnes âgées par des personnes âgées pour leur apprendre à être des piétons prudents. Il y a 175 miles de pistes cyclables. La ville souhaite monter jusqu'à 900 miles et augmenter les efforts faits en faveur de la sécurité.

Le docteur KUNST (Berlin) fait savoir que plus de 50% des ménages berlinois n'ont pas de voiture. L'objectif actuellement en cours de discussion est de faire que les 2/3 du trafic se fassent en transport collectif ou en mode doux.

La ville de Berlin a autorisé les vélos dans les rues à sens unique en sens opposé à la circulation ?

Une représentante de Los Angeles indique la politique de sa ville pour les cyclistes : 200 racks pour bicyclettes sont installés. Une analyse des accidents concernant les cyclistes est en cours.

Le docteur ARNOLST de Vienne évoque le succès de la zone touristique près de la Kärtnerstrasse dans le centre après des discussions difficiles avec les commerçants qui n'en voulaient pas.

La discussion sur les vélos indique que les villes de Copenhague et Munich ont mis des vélos à disposition. A Munich, il y a même un système électronique de prêt. A Genève, les vélos sont autorisés en sens unique.

Sur les piétons, Joe Albano indique que l'amende destinée aux piétons est de 5 dollars. Le maire a voulu l'augmenter mais a du renoncer à son projet devant les protestations.