



Compte rendu

11ème Conférence annuelle Stockholm

Péage urbain à Stockholm et événements imprévisibles 29 et 30 juin 2006

Accueil de l'adjointe au Maire de Stockholm- Teres LINDBERG

Teres LINDBERG a débuté la conférence en souhaitant la bienvenue à tous à Stockholm et à cette 11ème conférence d'IMPACTS.

Elle a fait observer qu'il y aura à Stockholm une élection générale et un référendum sur le péage urbain en septembre. Stockholm est une ville en pleine croissance (estimée à 150.000 d'ici 2030) qui voudrait profiter de cette croissance pour devenir une ville compacte avec un bon système de transport en commun. Le but est de créer un environnement plus urbain. Lors des 4 dernières années, Stockholm a commencé la construction de 20.000 nouveaux logements. 20.000 logements supplémentaires seront nécessaires. Des projets de train souterrain et tramways existent. La globalisation avait mené à une approche à court terme. À Stockholm les politiciens n'avaient jamais voulu risquer des perspectives perdantes. Nous avons besoin d'une vision claire qui reflète les aspirations des personnes où les vies peuvent se développer d'une manière positive et où il y a une confiance collective en l'avenir.

C'est un plaisir pour Stockholm d'accueillir cette conférence où nous pouvons échanger nos expériences et notre foi en l'avenir. Nous avons besoin de ces échanges et des occasions d'examiner des idées avec d'autres planificateurs de capitales du monde.

La péage urbain de Stockholm a été très critiqué au début, mais on reconnaît largement aujourd'hui que cela fonctionne bien techniquement et a également l'appui croissant des citoyens.

Accueil du président

Gunnar SÖDERHOLM en tant que président et représentant de la ville hôte a accueilli les participants à la 11ème conférence annuelle. Il a souhaité la bienvenue aux représentants des 16 pays Européens et d'Amérique du Nord, y compris aux nouveaux représentants des états baltiques et d'Europe de l'Est.

Ian JOHNSON du secrétariat d'IMPACTS a rappelé que le programme de la conférence avait été spécifiquement conçu pour ne pas surcharger les sessions avec de présentations, mais pour permettre les discussions et échanges d'expérience. Il a invité des délégués à tirer profit des pauses prolongées.

Les présentations seront disponibles sur le site Internet d'IMPACTS www.impact.org

Session 1
Péage urbain -l'expérience de Stockholm

Keith GARDNER - A présidé la session de présentation du péage urbain de Stockholm par :

Birger HÖÖK, administration de Vägverket, routes suédoises pour la planification de l'enquête sur le péage urbain ;

Gunnar JOHANSSON, directeur technique du projet de péage urbain chez IBM; et

Gunnar SÖDERHOLM, ville de Stockholm.

Keith a commenté que le réseau IMPACTS est une « affaire de famille », une occasion d'échange et de partage d'idées. Il a remercié Gunnar et l'équipe de Stockholm pour l'organisation de la conférence. Le premier jour sera concentré sur l'expérience de Stockholm avec des échanges d'expériences sur le péage urbain. Les politiques ou administrateurs devraient beaucoup apprendre des avantages et les pièges du péage urbain.

Les présentations ont été données suivies de questions collectives.

Birger HÖÖK : Il y a seulement 3 endroits en Suède avec des péages, ainsi les citoyens n'y sont pas habitués, ce qui rend l'épreuve de Stockholm très intéressante. Beaucoup d'acteurs ont été rassemblés pour réaliser l'épreuve. Stockholm est entourée par l'eau ainsi les problèmes principaux sont sur les ponts. Il y a seulement 18 raccordements (points d'entrée) aux parties centrales de Stockholm, ainsi il a été facile d'établir un système de péage urbain (en comparaison à plus de 220 points d'accès à Londres). Il faut payer à l'entrée et à la sortie. Une exception s'applique aux résidents d'une île qui peuvent transiter gratuitement dans un délai de 30 minutes. Les montants de péage changent suivant l'heure et sont prélevés pour chaque passage.

Les portiques ont des caméras et des lasers. Des photos sont prises à l'avant et à l'arrière des véhicules. Environ 50% sont identifiés par lecture automatique, 40% par OCR et 8 à 10 % par lecture manuelle. Le système doit pouvoir identifier les plaques étrangères car ces véhicules sont exemptés. Les plaques d'immatriculation sont également vérifiées chaque jour. Tous les comptes sont achevés à la fin de chaque jour.

La garantie de la qualité du trafic a montré que la qualité était haute.

La période de paiement a été étendue de 5 à 14 jours. Pour les grandes flottes l'opérateur reçoit une facture par email chaque jour. 95% payé dans les 5 jours et seulement 1% n'avaient pas payé dans le mois. La mise en application n'est pas un problème. Le centre d'appel a été donc réduit (seulement environ 1600 appels par jour).

Les efforts ont été concentrés sur le fait d'instruire des citoyens sur le système avant sa mise en place. La couverture médiatique était utile et l'opinion a tourné du scepticisme à l'approbation lors des premiers résultats sur la réduction de trafic. Le vandalisme a été mineur.

Tous les rapports d'évaluation sont disponibles en anglais sur le site Internet www.stockholmsforsoket.se

Gunnar JOHANSSON, a décrit le rôle d'IBM dans l'enquête de Stockholm et les opérations quotidiennes. Le système doit identifier 350.000 véhicules par jour et contrôler 850.000 photos. Nous avons dû distribuer environ 500.000 transpondeurs et 100.000 paiements par jour. Comme pour une taxe le système a dû être très sécurisé avec des niveaux élevés de redondance pour contrôler le risque.

Tout l'équipement de bord de route a été livré par Q-Free de Norvège. Le système est lié avec un réseau de fibre à un serveur central situé à Copenhague.

Lors du passage d'un véhicule à un point d'entrée il est détecté par des lasers. Dès que l'extrémité du véhicule est touchée par le deuxième rayon laser, la photo est déclenchée. Il y a un logiciel OCR au bord de la route. Le paquet d'information envoyé au système central inclut l'endroit et le temps.

Le contrôle de données se fait à la fin de chaque journée - manipulation d'environ 1 million de comptes.

Le système entier est constamment surveillé pour surmonter tous les défauts techniques.

Que peuvent apprendre les autres villes sur les coûts de mise en application d'un tel système ? Les niveaux élevés de service détermineront le coût. Les règles de paiement affectent également des coûts, chaque type de paiement a son propre coût et la période des paiements l'affecte aussi. Les paiements anticipés réduisent les coûts.

Gunnar SÖDERHOLM a décrit l'arrière plan politique. Après les élections générales de 2002 il a été décidé il y aurait un essai qui se compose de trois parties : l'amélioration des transports en commun, le péage urbain du 3 janvier 2006 au 31 juillet 2006, puis le référendum en septembre 2006.

L'objectif principal est de réduire la congestion et de créer un meilleur environnement. Un second objectif est de réduire le trafic sur les itinéraires les plus utilisés de 10-15% en heures de pointe et d'améliorer l'accessibilité au centre de la ville. Le gouvernement national a payé les coûts de l'essai. Le rapport principal est maintenant disponible, d'autres rapports suivront les mois à venir.

Le trafic sera mesuré sur la période d'Août à Octobre pour mesurer le trafic avant et après. Les premiers résultats du péage urbain prouvent une réduction immédiate du trafic. Les variations saisonnières du trafic suivent le même modèle qu'en d'autres années, mais à des niveaux plus bas. La réduction entre 2005 et 2006 a été stable et d'environ 22% du trafic. Il y a eu une réduction inférieure du trafic partant de la ville (mais significative à midi et l'après-midi). Il y a eu une réduction significative du trafic hors de la ville le matin.

De nouvelles infrastructures de transport (par exemple une route de contournement) sont prévues. Une section a été créée, mais n'est pas encore entièrement terminée comme les plans ont changé pour utiliser des tunnels.

Les buts de cet essai ont été atteints : Le trafic est en baisse de 20-25% (le but était une réduction de 10-15%), les délais d'attente sont en baisse de 30-50% dans le centre urbain. Le trafic de transit a seulement augmenté de 3-5%. Les riverains ont également apprécié un meilleur environnement dans la ville.

Les effets du péage urbain dans le centre semblent avoir un impact salutaire bien plus loin que la ville. Quelques secteurs connaissent également des réductions de trafic de 10-20%.

Il y a maintenant une majorité croissante convaincue que le péage urbain est une bonne chose. Les sondages d'opinion montrent qu'en 2005 57% étaient contre et 32% pour. En avril 2006 l'opinion a changé avec plus de 50% en faveur du péage urbain.

La session a été conclue par les questions suivantes:

Robert Stüssi a demandé des éclaircissements sur les véhicules exemptés du péage et sur le nombre de personnes qui passent plusieurs fois par jour. **Birger** a indiqué qu'environ 30% des véhicules étaient

exemptés (par exemple les véhicules étrangers, les deux roues motorisées, les véhicules publics et les véhicules écologiques).

Roland Rydin a demandé si les données des caméras étaient transmises à la police. **Birger** a précisé qu'ils étaient seulement autorisés à montrer les photos aux propriétaires des véhicules.

Un délégué de la ville de Riga a demandé ce qui se produit en hiver quand les plaques d'immatriculation sont couvertes de neige ou de boue. **Birger** a admis que cela pouvait être difficile parfois mais normalement au moins une plaque est entièrement lisible. Le nombre de plaques non identifiées est inférieur à 1%.

Elliot Sander a demandé plus d'information sur les différences d'expérience entre Londres et Stockholm? **Gunnar** a noté que le rôle d'IBM était différent puisqu'à Londres ils n'avaient pas actionné le système. Cependant, il y a beaucoup de similitudes entre les 2 systèmes. La différence principale est la législation du péage (différence entre impôt et péage). **Keith Gardner** a ajouté que Londres étudiait maintenant également une solution de vignette.

Robert Stüssi a demandé plus de détail sur le temps de préparation de réponse à l'appel d'offre et sur les expériences d'autres péages urbains? **Gunnar** a noté que l'étude a commencé au printemps 2003, et le contrat a été signé en janvier 2004 - ainsi il y a eu besoin de 6 mois pour élaborer un prix pour fournir le système. Le processus d'appel d'offre a alors stoppé le développement pendant un certain temps. Il a alors fallu environ un an pour développer la solution.

Keith Gardner a demandé si le référendum autorise le péage urbain pour le futur? **Gunnar** a répondu qu'il y aurait un processus politique additionnel car le référendum est seulement consultatif.

Jean-Paul Wouters a noté que le péage urbain signifie moins de voitures et plus de transports collectifs, mais comment tenez-vous compte de l'utilisation des vélos et de son caractère saisonnier. Il a demandé comment l'impôt pouvait être socialement acceptable quand les ouvriers ne peuvent pas changer leurs heures de travail afin d'éviter ou de réduire le prix du péage? Sur les aspects techniques il a également cherché plus d'information sur le coût moyen de l'installation? **Gunnar** a répondu que les utilisateurs de bicyclette avaient augmenté, mais le rapport n'est pas encore disponible. Le système fiscal n'a pas été perçu comme injuste pour les ouvriers sans temps de travail flexible. **Birger** a répondu qu'on ne permet pas le prépaiement.

Grace Crunican a demandé comment les fournisseurs avaient été choisis pour le système de paiement. **Gunnar** a répondu que c'était basé sur leurs systèmes centralisés existants de paiement en espèces et leur distribution dans toute la ville.

Julio Garcia a noté que le système avait un prix variable et a demandé clarification sur les critères pour décider le prix suivant la période? Il a demandé si l'effet du système était un problème pour des distributeurs. En conclusion, il a demandé la période légale de paiement. **Gunnar** a répondu que la période de paiement était de 14 jours depuis le premier juin, il était de 5 jours avant cela. Il y a une suggestion pour qu'elle s'étende à un mois. En ce qui concerne des distributeurs seulement 2% de toutes les voitures entrant dans la ville ont un but commercial et il n'y a aucun problème ou changement perçu dans les affaires depuis le péage. Les échelles de prix ont été recommandées après une étude de consultation dans le but de réaliser les objectifs pour l'expérience. Le modèle d'évaluation a été également prévu pour être simple pour le public.

Stefano Riazzola a demandé ce qui est signifié par « véhicules verts » et si la technologie de reconnaissance de plaques d'immatriculation exige d'avoir une séparation des voies? **Gunnar** a répondu

qu'il n'y avait aucune définition nationale des voitures vertes. Le système de péage urbain l'a définie comme les véhicules électriques ou à carburant alternatif. **Birger** a confirmé qu'il n'y avait pas besoin de séparation des voies pour la reconnaissance de plaque.

Claude Dargent a remarqué qu'une politique de péage urbain a 2 objectifs ; pour réduire la congestion ou pour être un outil pour reporter les déplacements de la voiture à d'autres modes. Quel est le choix à Stockholm? Il a demandé des statistiques, sur la réduction du trafic au centre et sur la composition sociale de ceux qui n'utilisent pas leurs voitures, et sur les motos? **Gunnar** a précisé qu'il n'y a pas de report vers les 2 roues motorisées. Le rapport sur la composition sociale n'est pas encore disponible.

René Meijer a noté 2 coûts pour la ville : une diminution du revenu des stationnements, et de plus grands coûts pour contrôler les transports en commun. **Gunnar** a précisé que l'impôt payé aux autorités nationales revient à la ville. L'amélioration du transport en commun était un but.

Une question finale a demandé si les émissions de CO2 étaient une vraie mesure ou un calcul. En guise de réponse **Gunnar** a confirmé qu'ils s'agissaient de calculs.

Session 2

Péage urbain- perspectives des villes

Gunnar SÖDERHOLM a présidé la session.

Après l'expérience de Stockholm du péage urbain, la conférence a considéré les perspectives et expériences d'autres villes. Ces contributions incluaient :

John MASON, directeur de l'exécution du péage urbain chez TfL, pour la mise à jour de l'expérience de Londres;

René MEIJER, directeur adjoint, direction de l'infrastructure, trafic et transport d'Amsterdam, pour les villes ayant des projets de péage urbain; et

Henrik SYLVAN, chef de la planification des transports, qui a développé la perspective de Copenhague et leur intention de mettre en application un système de péage.

John MASON a énuméré les différences principales entre les systèmes et l'impact des péages urbains. Londres a eu besoin d'un péage urbain afin de réduire la circulation. Il y avait l'approbation générale (à la différence de Stockholm). A Londres, 6 millions de déplacements sont faits par bus avec une grande augmentation depuis le péage. En outre l'utilisation des vélos est passée à un tiers de million d'utilisateurs.

La zone de Londres soumise au péage est seulement une petite zone centrale. Une zone de faible émission pourrait être appliqué à tout Londres. Bien que la zone de péage soit petite il y a plus de 220 points d'entrée (18 à Stockholm).

Londres a un tarif unique de £8 par jour (à l'origine £5). À partir de février 2007 les heures de péage seront réduites pour stimuler l'économie en soirées. Les paiements doivent être effectués avant minuit. Une nouveauté est de permettre le paiement le jour suivant afin de réduire les frais de pénalité de 20%. Il y a beaucoup d'exemptions, comme à Stockholm, environ 30% du trafic dans la zone.

Il y a cinq moyens de paiement comme les SMS par exemple. Les paiements au détail ont été réduits par l'augmentation de l'utilisation du Web. Les paiements par téléphone sont statiques.

L'étalement à l'ouest de la zone de péage en février 2007 doublera la surface de la zone et emploiera un réseau sans fil qui remplacera le réseau de fibre fixe et qui réduira également le temps de transfert d'informations.

L'identification automatisée des plaques d'immatriculation n'est pas à 100%. Elle est complétée par des contrôles manuels. Par la vérification sur plusieurs emplacements de cameras il est généralement possible de capter une image utilisable.

Les impacts sont détaillés dans le 4ème rapport annuel. La circulation globale est en baisse de 26%. L'utilisation de bus est sensiblement en hausse. Le péage produit des revenus considérables qui peuvent être réinvesti dans le réseau de transport. Les accidents de motos n'ont pas augmenté en dépit d'une élévation de l'utilisation de ce mode. Il n'y a eu aucun impact significatif sur les commerces. Il y a eu une réduction des accidents et des émissions de carbone (environ 13-15% de moins).

La majeure partie des personnes hors de la zone du péage entre dans toujours la zone, mais par transport en commun.

Les pénalités réduisent continuellement.

René MEIJER a observé que Stockholm et Amsterdam étaient de taille à peu près identique et qu'ils avaient voulu joindre la famille des villes à péage urbain, mais les changements politiques des années précédentes ont influencé le procédé de planification.

La présentation a abordé 3 thèmes : Les instruments traditionnels de la gestion de trafic à Amsterdam, les raisons des villes pour la mise en œuvre d'un péage urbain, et l'exécution d'Amsterdam.

Politique de stationnement : Il est difficile de se garer dans la ville et une application stricte est appliqué. Un système d'information basé sur Internet a été créé pour aider des conducteurs à trouver les places de stationnement. Les revenus sont versés 50-50 à la ville et aux régions.

La gestion dynamique du trafic est utilisée pour guider les conducteurs vers les places de stationnement de la ville à partir et des autoroutes (par exemple pour des événements sportifs). Une approche de réseau est employée pour la gestion du trafic couplée aux accords avec les administrations adjacentes. La priorité est d'éviter les embouteillages sur la voie de contournement.

Alors pourquoi introduire un péage urbain? Les objectifs d'Amsterdam sont les suivants: Accessibilité, attraction économique ; Qualité de la vie, réduction de la pollution atmosphérique ; Contrôle du trafic; et nouveaux investissements dans les infrastructures routières ou de transports en commun (par exemple infrastructure hors d'Almere).

L'accélération de l'exécution nationale. Le péage urbain fait partie d'un plan général. Au printemps 2005, des conseils ont été donnés sur un système de péage urbain. Le principe majeur du péage urbain sera de payer uniquement lors d'un déplacement en voiture. L'idée est de commencer par des péages sur les nouvelles routes et ponts. La prochaine étape sera d'arriver à un prix au kilomètre d'ici 2012 - supprimant des taxes routières- avec des frais différents suivant le temps, l'endroit et les caractéristiques environnementales. Le programme pour les 18 mois suivants implique de préparer des choix politiques et de surveiller les coûts du système par satellite.

Henrik SYLVAN a commencé en précisant que Copenhague était au centre de la région de Øresund avec des raccordements internationaux à la Suède, au Danemark et vers le sud. Copenhague est une petite municipalité de 500.000 habitants, mais la région de Øresund est de 3.5 millions d'habitants.

Le pont de Øresund a une croissance annuelle du trafic de 16% qui a rapporte du trafic de Suède. Il y a également un développement urbain important. L'infrastructure routière s'est aussi beaucoup développée.

Le défi est de maintenir la mobilité. Cependant, les vitesses moyennes dans le réseau chutent et sont maintenant en moyenne à 10-30km/h. Il y a environ 800 millions d'euros de perte économique par an dues à ces retards.

Beaucoup de voies ont atteint des conditions critiques en ce qui concerne la congestion. La circulation augmente (25%) et les propriétaires de voiture augmentent aussi de 45%. Le résultat est une mobilité inférieure.

La gestion du trafic ne peut pas simplement être réalisée en réduisant les places de stationnement. Le stationnement des voitures est un problème important avec 50% des conducteurs qui recherchent entre 10 et 20 minutes une place. Ceci s'ajoute à la congestion.

Les solutions incluent un péage urbain et l'amélioration des infrastructures de transport. Copenhague a déjà étudié un périmètre de péage qui pourra réduire les problèmes de congestion du trafic, et qui, en principe, est facile à établir, et fournira le revenu nécessaire aux investissements d'infrastructure de transport. L'exécution technique n'est pas un problème, il s'agit plus de convaincre le gouvernement pour avancer.

Trois modèles ont été étudiés : un petit périmètre de péage, un grand périmètre de péage, et une solution de GPS. Les résultats des études suggèrent que le péage urbain améliore la mobilité, que tous les modèles réduisent les problèmes de congestion et réduisent le temps perdu. Il y a une réduction prévue du trafic de 15% et une augmentation des passagers du métro de 75.000. Il y aura également des avantages environnementaux (par exemple des réductions de CO2 et de bruit).

Le péage urbain produira un revenu considérable : 500 million d'euros pour le petit périmètre, 200 million d'euros pour le grands périmètre et 500 million d'euros pour la solution GPS dans toute la région.

La répartition modale à Copenhague est de 33% en voitures, 33% en vélos et 33% en transports en commun. La question est de savoir combien de report pourrait se faire sur les transports en commun.

À court terme Copenhague préférerait un système basé de camera (le GPS est une option à plus long terme, mais a toujours les problèmes techniques).

L'opinion publique (67%) est en faveur d'un péage urbain.

Les étapes de mise en application du péage à Copenhague sont : 2007 la planification, 2008 l'exécution et 2009 inauguration.

Les questions suivantes ont été abordées :

Le représentant de Riga a demandé dans quelle mesure le péage avait affecté les revenus du stationnement? **John** a répondu qu'il y avait eu une réduction, mais TfL n'a pas de chiffres.

Jean-Paul Wouters a demandé des informations sur les voyageurs ayant changé de modes. À Londres presque 60% se sont reportés sur les transports en commun, pour seulement 20% à Stockholm. En outre, si la zone s'élargit jusqu'à inclure tous les voyageurs à l'intérieur de la zone, quelle est la taille optimale ? **John** a répondu que la zone serait seulement prolongée à un secteur qui a besoin de cette solution. Il n'y a pas d'autre prolongement prévu.

Gwen Perlman a demandé plus d'informations sur les techniques telecom. **John** a répondu que c'était par ADSL. Les données sont filtrées au bord de la route pour réduire les flux de données aux serveurs centraux.

Grace Crunican a voulu savoir s'il y avait des changements dans les déplacements de camions de fret. **John** a répondu qu'il n'y avait aucune différence apparente. À Londres quelques restrictions existantes contraignent déjà la circulation de camions.

Un représentant de New York a demandé si un vote avait été fait à Amsterdam pour connaître l'opinion publique. **René** a répondu que les médias ont historiquement été contre ces projets mais qu'ils penchent maintenant vers une réaction positive.

Keith Gardner a transmis ses encouragements à Amsterdam en précisant que cela avait pris à 15 ans à Londres pour mettre en application le péage urbain. Ce ne sont pas les problèmes techniques qui retardent le processus, mais les décisions politiques. L'opinion publique sera positive comme à Londres et à Stockholm.

Jean-Paul Wouters a demandé si Amsterdam avait un besoin urgent d'augmenter ses revenus? Il a également demandé pourquoi ne pas attendre le projet Galilée? **René** a répondu que les recettes fiscales prévues seraient les mêmes.

Le représentant de Riga a demandé quels étaient les problèmes du GPS ? **Henrik** a répondu que le problème était trop de retombées radioactives par le lien satellite, sur le long terme cela pourra se faire.

Åsa Romson a noté que l'utilisation de la voiture diminue et a voulu savoir dans quels secteurs ceci se produisait. **Henrik** a répondu que c'était au centre de la ville où les voitures sont utilisées principalement les week-ends. La congestion dans la ville venait en grande partie de l'extérieur de la ville.

Patrick Lefebvre a demandé des éclaircissements sur qui a payé l'installation du péage de Stockholm et a couvert le risque financier. **Gunnar** a répondu que l'essai a été financé par le gouvernement national. Le risque n'est pas très grand vu les revenus. **Henrik** a commenté que la solution du petit périmètre à Copenhague coûtera autour 50 millions d'euro et la solution de GPS peut-être 200 millions d'euro. Plus les coûts de fonctionnement. Pour Stockholm **Gunnar** a pensé que les coûts opérationnels sont entre 25-30% des revenus.

Session 3

Table ronde – Quel futur pour les péages urbains ?

Claude DARGENT a présidé la table ronde.

Claude Dargent a ouvert la table ronde en invitant les intervenants des présentations précédentes. Après avoir écouté les discussions de la journée la réponse semble être oui au titre du débat! Mais serait-ce bénéfique pour toutes les villes ? Il n'y a aucun consensus parmi des politiciens et les solutions techniques sont très différentes. Les systèmes sont différents parce que les problèmes sont différents.

En ce qui concerne Amsterdam et Copenhague les problèmes vont au delà de la ville, sur les routes nationales. Dans ce cas le GPS peut être une bonne solution. Alternativement ne pourrait on pas juste employer un impôt sur le carburant ? Cela pénalisera aussi les utilisateurs de voiture et cet impôt sur le carburant peut également pénaliser plus sévèrement les voitures qui polluent plus.

Les discussions d'aujourd'hui ont montré trois types d'objectifs du péage urbain : objectifs pragmatiques, objectifs financiers, et objectifs environnementaux. Dans quel ordre d'importance ceux-ci sont ils abordés ? À Paris l'objectif environnemental est prioritaire pour des raisons de santé publique.

Pour finir, nous devrions nous demander qui cessera d'utiliser sa voiture ?

La discussion générale :

John MASON a observé que les solutions de péage urbain sont très différentes pour chaque ville. Divers objectifs peuvent être atteints, par exemple Londres a avec succès réalisé son objectif de réduction de congestion. Dans le cas de Londres de nouvelles idées seront explorées comme un prix variant suivant l'heure ou le type de véhicule.

A la question des catégories sociales pénalisées par le péage de Londres, **John** a répondu que les points positifs étaient plus nombreux que les négatifs. **Gunnar SÖDERHOLM** a affirmé que Stockholm avait une expérience semblable à celle de Londres. Il n'est pas encore possible de mesurer les différences d'approbation suivant les classes sociales, mais il ne semble pas y en avoir.

Birger HÖÖK a commenté que le péage urbain n'était pas la solution à tous les problèmes de transport et que le plus important était de décider les objectifs prioritaires de la ville. Le péage urbain peut être une approche. La congestion existera toujours dans les villes. Il faut considérer un niveau optimum du trafic, et décider alors si le péage urbain est une solution adéquate.

Gunnar JOHANSSON a observé que les politiciens doivent être clairs sur les objectifs du péage urbain. Il y a eu beaucoup de recherches sur les coûts et impacts sociaux. Il semble que les décideurs suivent les conseils des économistes et sociologues. Il y aura toujours des gagnants et des perdants dans tout péage urbain. Il faut utiliser les revenus pour rééquilibrer.

René MEIJER a observé que pour reporter les déplacements de la voiture aux transports en commun, il faut des mesures pénalisantes comme le péage urbain. Il est possible de transformer les voies de circulation en voies dédiées pour les transports en commun afin que les transports en commun deviennent un mode plus rapide que la voiture en ville. Il est possible de réduire les espaces de stationnement et de localiser les nouveaux développements de bureau près des transports en commun. Le péage urbain est donc seulement une mesure parmi d'autres pour résoudre le problème, mais probablement la plus efficace pour réduire la circulation.

Henrik SYLVAN a noté que le péage urbain modifie les comportements et l'activité dans une ville. L'espace disponible sur la voirie est insuffisant, par exemple, la plupart des villes réduisent déjà la capacité de la voirie pour créer des pistes cyclables.

Antonio Hodges a expliqué que jusqu'ici la priorité de Genève avait été d'améliorer les infrastructures de transport en commun. À Genève il y a toujours un processus de discussion des projets suivis d'un référendum. Ce qui soulève le problème de la difficulté de gagner l'acceptation publique avant qu'un projet soit mis en application et ait pu démontrer ses avantages comme à Stockholm. Il a noté que les installations nécessaires au péage urbain étaient chères et a suggéré qu'une alternative pouvait être d'inciter tous les voyageurs (même les conducteurs de voiture) à acheter des billets de transport en commun même afin de mettre en application une logique de commutation des modes.

John MASON a répondu que chaque ville était différente. Cette proposition est semblable dans son principe à l'impôt routier britannique. Le problème de cette suggestion est que les coûts de contrôles d'application pourraient être très élevés.

Gunnar SÖDERHOLM a répondu que Stockholm avait eu des discussions semblables il y a quelques années. Il a affirmé que chaque ville devait trouver sa propre solution. Il y a des coûts pour tous les systèmes. La conférence d'IMPACTS donne justement une occasion d'échanger ses expériences.

Julio Garcia a considéré que le problème principal du principe de péage était le coût d'utiliser sa voiture. Il y a un grand coût fixe (par exemple environ 60% du coût par kilomètre est fixe) tellement il y a une incitation à utiliser sa voiture davantage. Le péage est une solution, pas nécessairement la solution finale.

Herman Dector-Vega était d'accord avec Julio et Gunnar. Le péage urbain fournit une solution flexible, mais le problème fondamental est la distorsion du marché. Le péage urbain peut également approfondir l'inégalité sociale. La solution finale peut être un péage suivant la distance parcourue.

Jean-Paul Wouters a estimé qu'une solution variable pouvait refléter aussi la distance parcourue, la période de la journée et les lieux des déplacements. Les revenus doivent être réinvestis dans les transports en commun améliorés afin de pallier aux inégalités sociales.

René MEIJER a noté que plus la demande serait élevée plus le prix sera élevé. Le marché établira le prix.

Gunnar SÖDERHOLM a noté qu'en Suède environ 66% du prix des carburants était des taxes.

Birger HÖÖK a répondu que les voitures vertes payent un impôt inférieur pour des raisons environnementales - environ 20% des nouvelles voitures sont maintenant vertes à Stockholm.

John MASON a considéré que le concept d'augmenter les impôts sur le carburant ne résoudrait pas le problème de congestion de ville.

En conclusion, **Fredy Wittwer** a suggéré qu'une solution financière ne pouvait pas être une réponse. À Genève les places de stationnement ont été réduites. C'est un autre moyen de réduction de la circulation en Ville.

30 juin Événements inattendus

Session 4 Leçons d'événements récents

René MEIJER - A présidé la session avec les contributions suivantes:

Steve BURTON, directeur adjoint du département de politique des transports chez TfL sur les transports en commun après juillet 2005 ; et

Iris WEINSHALL, commissaire du département transports de New York City sur la gestion de crise lors de la grève générale

Steven BURTON a présenté un rappel de ce qui s'est produit à Londres le 7 juillet 2005 quand 4 bombes ont explosé dans le métro et les bus, les conséquences sur le système de transport et la façon dont TfL a géré ces conséquences.

Les explosions se sont produites à la fin de la période de pointe du matin. Il y avait un bon nombre de voyageurs sur le réseau (environ 500.000). Il n'y avait eu aucune planification pour des explosions simultanées en période de pointe. Les premiers rapports parlaient de pannes de courant, ce qui avait vite mené à la confusion. Il a été décidé de fermer entièrement le réseau du métro. A partir de 10:03 tous les bus ont mis hors service.

La première leçon est qu'en situation de crise il faut non seulement gérer l'incident, mais également les personnes (environ 1.5 million). Le personnel de TfL a dû aider sur toutes les scènes de secours car ils étaient les premiers arrivés.

Il y a eu des réunions de planification d'urgence et les services extérieurs de Londres ont continué à fonctionner. Des lignes de communication ont été établies avec la police, et les informations ont été transmises au public par l'intermédiaire de conférences de presse. Les médias doivent être correctement informés pour éviter les messages confus.

Tous les services de bus étaient opérationnels vers 15h, ce qui était impressionnant étant donné que la plupart des routes principales étaient toujours fermées. Quelques services de train ont été rétablis. La présence de la police a été renforcée pour rassurer le public.

Le lendemain tous les bus fonctionnaient et 80% des métros. Les principaux problèmes pour TfL incluaient : la juridiction compliquée aux emplacements des explosions, les difficultés pour enlever les trains endommagés, et rassurer le public. Les réussites dans la gestion de crise auront été : d'avoir une police consacrée au transport qui connaît bien le réseau, le plan d'aide en urgence, les plans de rétablissement, la communication, la motivation du personnel, et la mobilisation du public.

Des photos prise par les cameras de surveillance CCTV ont été employées pour comprendre ce qui s'était vraiment produit.

Qu'est ce qui n'a pas bien fonctionné ? Les décisions des cadres n'étaient pas claires. Les communications par téléphone portable dans la ville étaient saturées. Il est donc important de prévoir un système de communication alternatif en cas de crise.

Depuis le personnel et les passagers sont informés plus régulièrement et la présence visible de la police a été augmentée. La technologie est étudiée pour augmenter la sécurité.

Iris WEINSHALL a décrit les conséquences de la grève des transports à New York en décembre 2005 qui a affecté 7.5 millions de passagers. Il n'est pas commun dans les villes américaines que des grèves se produisent sur les systèmes de transport.

Beaucoup d'effort avait été mis dans la planification d'événements semblables, ces efforts ont aidé dans la gestion de cette crise. Le département des transports de New York ne contrôle pas le réseau, mais il gère l'exploitation de l'infrastructure. Pendant la grève le département des transports a communiqué avec plusieurs agences.

New York a connu une augmentation de 15% de sa population depuis 1980 et une augmentation d'emploi de 8%. 7.5 millions de passagers par jour utilisent le réseau, ainsi l'échelle de l'impact d'une grève est grande. De plus, la grève a eu lieu en hiver.

Une réponse immédiate à la grève était possible. Le centre de gestion du trafic et ses 250 cameras ont fourni une vue d'ensemble de la situation et la possibilité d'ajuster la signalisation aux carrefours. L'information en temps réel était d'un grand secours. Le plan d'urgence avait les buts suivants :

- Limiter l'accès des véhicules vers Manhattan;
- Maximiser l'occupation des véhicules ;
- Augmenter la capacité de la voirie si possible ;
- Favoriser les modes alternatifs ;
- Réglementer les grèves

Une occupation élevée des véhicules, et des taxis, a été imposée aux points d'entrée. Ceci a permis de déplacer plus de personnes efficacement. Des inversions de sens de circulation ont été employées pour augmenter la capacité de la voirie. Aucune règle de stationnement n'a été imposée et les livraisons ont été restreintes. Les voies vélo ont été augmentées pour fournir la capacité nécessaire.

Nombreux sont ceux qui ont opté pour la marche et le vélo. Les voitures étaient le mode prédominant de déplacement autour. Les voyageurs partaient plus tôt, et beaucoup rentraient également plus tard. Les déplacements vers l'extérieur commençaient également plus tard. Le trafic était pire pour sortir que pour entrer. Avec les restrictions HOV4, le nombre de voitures entrant dans Manhattan a été réduit de presque 50% par rapport à un jour normal.

Les leçons retenues de la crise sont les suivantes : Les voyageurs se reportent sur les véhicules privés, ainsi il faut maximiser l'occupation et l'expérience montre que ceci est possible. La marche demeure une option viable. Le trafic devient de pire en pire au cours de la journée. En essayant de réduire au maximum la congestion, le plan a été plus restrictif que nécessaire (par exemple la restriction HOV4 aurait pu commencé plus tard).

Les questions suivantes ont été abordées :

Roland Rydin a demandé comment TfL avait travaillé avec les divers services de secours. **John** a répondu qu'il y avait un groupe de cadres supérieurs de tous les départements qui travaillent ensemble sur la planification. Le fait que ceci ait été mis en place à l'avance a fait une vraie différence.

Suite à la présentation sur la grève de New York des éclaircissements ont été demandés pour savoir si l'occupation des voitures est demeurée haute (3.5 pour 1.5 en temps normal). **Iris** a répondu qu'il était immédiatement revenu à 1.5 sans aucun effet durable.

Ian Johnson a demandé si les restrictions imposées au fret et aux livraisons avaient eu des conséquences sur les commerces, et sinon il y a-t-il eu des projets d'appliquer ces restrictions définitivement ? **Iris** a répondu qu'il n'y avait eu aucun problème pour les commerces. Les livraisons étaient effectuées dans la nuit ce qui a provoqué quelques plaintes de bruit. Il y a des problèmes à maintenir les restrictions (par exemple le problème du bruit la nuit, et des entreprises de fret).

Julio Garcia a demandé des précisions sur le décalage de l'heure de pointe en soirée et sur les efforts concernant l'application des règlements. **Iris** a répondu qu'il n'y avait aucune indication claire sur les raisons du décalage de l'heure de pointe. L'application du règlement a été cruciale.

Session 5

Planifier l'imprévisible

Grace CRUNICAN, vice-président de NACTO a présidé la session qui a inclus des contributions suivantes:

Iris WEINSHALL, commissaire du département transports de New York City sur les initiatives de sécurité dans NYC depuis le 11 septembre ;

Jean-Pierre SALIN, directeur de la santé et sécurité, Veolia transport et sa planification sur les pandémies ; et

Grace CRUNICAN, planification des catastrophes naturelles, exemple des tremblements de terre et de l'expérience de Seattle.

Iris WEINSHALL : New York doit se préparer à des attaques terroristes. Après le 11 Septembre, la réaction a été de prendre des précautions extrêmes. Cependant, avec le temps un équilibre est nécessaire pour tenir compte des déroulements normaux des activités.

La réponse publique au 11 Septembre a exigé une coordination de plusieurs départements. Le département des Transports de New York a travaillé sur une augmentation de la protection sur les ponts et sur les ferrys. La priorité a été de sécuriser d'abord les ponts de haut profil. Les ingénieurs de l'armée ont entrepris l'analyse et les solutions recommandées pour améliorer la sécurité. La police a également augmenté sa présence sur ces structures principales.

Beaucoup de perfectionnements sur les systèmes de ferry se sont produits depuis le 11 Septembre. Les directives fédérales se concentrent sur les bateaux en mer, tandis que l'activité du département des transports se concentre sur les bornes. Les mesures incluent un éclairage accru, des caméras de surveillance et des bouclages de sécurité. Le personnel a reçu une formation supplémentaire et des chiens de détection d'explosifs sont employés sur les bornes. En outre, le ferry de l'île de Stanton ne transporte plus de véhicules car il n'y a pas assez de temps pour surveiller les véhicules et éviter les risques qu'ils pourraient engendrer.

Le tourisme et les événements spéciaux (par exemple le marathon et les défilés) posent un problème particulier. La planification a identifié la nécessité d'imposer des embargos de construction pendant les événements, la planification du trafic et des barrières autour des centres d'événement. Le trafic est surveillé par un centre de contrôle de groupement de plusieurs agences.

Les barrières de protections autour des bâtiments ont proliféré. Cependant, il est évident qu'elles ne constituent qu'une faible protection. Elles peuvent être facilement démolies et sont rendues inefficace. Un poteau standardisé a été donc conçu pour l'usage dans ces emplacements. La ville travaille pour réduire au minimum l'impact de telles structures sur la mobilité publique et pour maintenir des passages piétons proportionnés.

En réalité New York n'a pas beaucoup changé depuis le 11 Septembre.

Jean-Pierre SALIN Veolia Environnement comme sa filiale Veolia Transport est une entreprise de service public française et d'opérateur de transport. L'organisation de transport a effectué des planifications face à la possibilité d'une pandémie de grippe aviaire afin d'être prête à faire face à un événement extrêmement sérieux et à accomplir sa mission publique de transport.

La considération principale est le personnel de formation pour pallier à ces événements, pour informer et protéger chaque employé au travail. L'organisation mondiale de la santé est le corps fournissant les informations. Elle prévoit qu'il y a une probabilité de 80% qu'elle se produise un jour. Éviter la panique dans un tel événement exige une communication adéquate avec de bons raccordements aux médias.

La planification doit être pragmatique et identifier des solutions simples. L'organisation a donc créé des packs d'information et des kits de vêtements de protection (par exemple des masques) afin « d'informer et de protéger » le personnel. Ces ressources sont distribuées sur des sites adéquats à une distribution facile lorsque cela deviendrait nécessaire.

Une autre solution possible pour maintenir le personnel opérationnel est de créer des installations de travail à distance. Ceci implique des installations informatiques et de télécommunication.

Veolia a créé un réseau de spécialistes soutenus par un site Web avec les documents techniques. Veolia a également développé des associations actives (par exemple autorités, médecins, comités de santé,

syndicats, etc.). Si toutes les précautions venaient à échouer, il y a un plan B permettant de continuer les transports suivant l'évolution de la pandémie.

Grace CRUNICAN : Les catastrophes naturelles comme les attaques terroristes, ne peuvent pas être prévues, mais comme pour les attaques potentielles, les villes peuvent prévoir, coordonner et être préparées à l'action en cas de désastre.

Le premier défi que nous devons relever découle notre topographie. Seattle est une ville au relief accidenté entourée par l'eau de ses trois côtés. Le deuxième défi de Seattle est sa croissance démographique, sa population cosmopolite qui parle beaucoup de langues différentes et qui n'a pas forcément l'expérience des tremblements de terre. En 2005, 30.000 nouveaux résidents se sont installés dans la région, dont 20.000 venant d'autres pays. Un autre exemple de la diversité culturelle aujourd'hui : dans les écoles de Seattle, 88 langues différentes sont enseignées.

Le troisième défi est le réseau de transport. Il y a seulement deux routes traversant Seattle du nord au sud. Grace a ensuite décrit la vulnérabilité de l'une de ces deux routes, la SR 99 et en particulier sa partie connue sous le nom du viaduc de l'Alaska. Seattle est coupé en deux par un canal de navigation. Si aucune des deux routes n'est disponible, les automobilistes doivent traverser un pont-levis pour aller du nord au sud. Seattle a une industrie marine prospère, ainsi les ponts-levis sont souvent vers le haut. Par exemple, pendant le mois de juillet, les trois ponts-levis le long de ce canal étaient ouverts en moyenne 56 fois par jour les jours de semaine.

Depuis 1900, les Etats-Unis ont souffert de 169 tremblements de terre principaux le long de la côte occidentale. Les habitants qui vivent près des fissures redoutent perpétuellement un tremblement de terre plus grave. Il faut donc prévoir en étudiant les incidents passés et continuer les mesures de mouvement d'un défaut.

La plupart des tremblements de terre sont considérés comme assez forts pour endommager ou détruire les bâtiments. Pour comprendre le danger et le fardeau économique qu'ils peuvent faire trois exemples ont été présentés.

La vulnérabilité principale de la Californie est qu'elle est à située sur une des plus violente zone sismique active dans le monde. En 1989, un tremblement de terre dont l'épicentre était à 113 kilomètres, a secoué San Francisco. Seulement 65 personnes ont trouvé la mort, mais il a causé sept milliards de dollars de dommages. La moitié des dégâts étaient dus à l'effondrement d'une autoroute. Ayant ses fondations dans des sols faibles, le tablier supérieur de l'autoroute brisée s'est effondré sur le tablier inférieur et deux kilomètres et demi de l'ouvrage se sont écroulés. Heureusement que le passe-temps favori des américains est le base-ball et que la catastrophe a eu lieu au milieu d'un match de finale par deux équipes de San Francisco, sinon 10 fois plus de véhicules auraient été sur l'autoroute.

Le tremblement de terre de Northridge a eu lieu cinq ans après. Des infrastructures conçues pour résister à des tremblements de terre plus forts que celui-ci se sont effondrées. Cent mille personnes se sont retrouvées sans logements. Ce tremblement de terre a éveillé les ingénieurs structures au constat que beaucoup de structures modernes, flexibles, à charpente d'acier pouvaient être endommagées de l'intérieur. Dans beaucoup de cas il était plus simple de détruire pour reconstruire entièrement plutôt que de réparer. Entraînant quarante milliards de dollars de dommages économiques, le tremblement de terre de Northridge est la catastrophe naturelle la plus coûteuse des Etats-Unis jusqu'aux ouragans de l'année dernière.

Le troisième exemple est un tremblement de terre qui a récemment affecté Seattle. En février 2001 un tremblement a secoué Washington ouest. Il a duré 40 secondes et l'épicentre était à 57 kilomètres de Seattle. C'était le plus grand tremblement de terre depuis 50 ans.

Deux à quatre milliards de dollars de dommages a été recensé au niveau de la Région. Une des premières choses que le département des transports de Seattle a inspectée étaient les 150 ponts de la ville. Par la suite, trois structures principales ont dû être remplacées : le viaduc de l'Alaska et les ponts Magnolia et Seawall. Il a également fallu réparer ou remplacer 49 plus petits ponts.

Grace a expliqué la planification et la sécurisation des trois structures principales endommagées en attendant qu'elles puissent être remplacées. Pour commencer le pont Magnolia qui est l'un de trois ponts permettant d'accéder à l'île. Il est le lien le plus direct vers le centre de la ville et vers l'autoroute de la région. En raison de son importance, le gouvernement fédéral a donné neuf millions de dollars pour la conception d'un nouveau pont. Le pont a dû être fermé pendant des mois après le tremblement de terre pour que le béton endommagé et l'acier soient remplacés. La fermeture de ce pont a eu comme conséquence 15 à 30 minutes de retard dans le trafic du voisinage de Magnolia. Des réparations sont encore nécessaires. SDOT surveille la sécurité du pont à l'aide de sondes à distance. Les sondes sont des fils d'acier en tension qui vibrent à une fréquence proportionnelle à la tension. La sonde et son modem envoient les données à un ordinateur et les mouvements peuvent être analysés.

Le tremblement de terre de Kobe illustre ce qui pourrait se produire à Seattle. Les mouvements du sol ont mené à l'effondrement de l'autoroute urbaine de Hanshin et ont également endommagé considérablement des équipements du port.

En 1999 approximativement 75 à 90 pour cent de l'activité économique était revenue à la normale, sauf pour le port qui a depuis perdu définitivement ses affaires avec les autres ports asiatiques.

La deuxième structure principale ayant eu besoin de réparation est le viaduc de l'Alaska. Il est vieux de 53 ans et ne répond plus aux normes nationales de sécurité de routière. Non seulement il a été endommagé dans le tremblement de terre de Nisqually, mais il continue à se déplacer, trois fois depuis 2001. S'il se déplace plus, des réparations coûteuses seront nécessaires. Nous savons qu'il ne peut pas résister à un autre tremblement de terre. Le remplacement de ce pont est important, parce qu'il supporte 25 pour cent de tout le trafic nord-sud.

Afin de vérifier la sécurité du pont, des inspections semestrielles sont conduites par l'Etat. Il ferme la structure pendant un week-end afin de vérifier les joints. Afin de réduire au minimum les mouvements du pont, des restrictions sont appliquées aux camions et bus. Ces véhicules peuvent seulement employer la voie extérieure dans les deux directions. Il y a également deux plans de secours. Un plan prévoit des réparations si le viaduc bouge beaucoup. L'autre est une gestion du trafic de secours et le plan de fermeture qui identifie l'évacuation et des itinéraires d'accès de secours pour quatre scénarios différents si le viaduc devient inutilisable pendant quelques heures, ou les jours.

La digue de l'Alaska s'effondre. Seattle se repose sur la digue pour soutenir son front de mer. Les réparations à court terme incluent les entretiens courants. Dans une section de la digue qui ne sera pas remplacée bientôt, une protection est installée pour prolonger la résistance des parties en acier. Un système de surveillance semblable à celui du pont Magnolia est employé sur la digue. Les inspections sous-marines et en surface fréquentes surveillent également d'autres défauts. Il est possible de détecter les changements de stabilité de la digue. Puisqu'il y a différents scénarios, différentes solutions ont été développées.

Etre préparé aux catastrophes est important. Un scénario récent basé sur un tremblement de terre important (magnitude 6.7) a montré des pertes semblables à celles du Northridge. Les dommages économiques de la région et de l'état dépendent la plupart du temps de la façon dont le système de transport recommence à fonctionner rapidement. En tant que directeur du département des transports de Seattle, il est de ma responsabilité de s'assurer que nous avons un plan pour les transports. Chaque agence de transport dans la région a un protocole de secours et un centre complet et défini d'expédition. Lors d'une urgence de taille significative tous les centres sont en action. Le gouvernement de l'état, le gouvernement régional, le port et la garde côtière sont des agences qui doivent être coordonnés. L'importance de travailler ensemble est grande. L'infrastructure, les services et la transmission de messages doivent être conformes pour éviter la confusion. Les stratégies, les actions et les messages sont convenus à l'avance.

Les plans effectués par un personnel bien informé peuvent réduire au minimum la confusion. Le département des transports a la responsabilité de s'assurer que:

- les directeurs sont mis au courant,
- une réponse adéquate aux événements est proposée, et
- les ressources (actions et personnels) sont mises sur les priorités.

Les plans de secours doivent être passés en revue et testés périodiquement et mis à jour pour répondre aux conditions changeantes. Seattle a tenu 11 exercices depuis mi 2004. Les exercices ont des scénarios différents d'essai de pannes de puissance, des fermetures à long terme du viaduc de l'Alaska, des attaques terroristes et des tremblements de terre. L'exercice le plus récent de fermeture du viaduc a duré quatre heures, et a coûté \$100.000. Ce coût n'inclut pas le coût du personnel de la ville.

Toutes les planifications et exercices ne feront pas de différences en cas de catastrophe si le public ne sait pas quoi faire. À Seattle nous avons un slogan : 3 jours, 3 manières. Il rappelle aux personnes qu'elles ont besoin de trois jours d'approvisionnements et doivent :

1. Faire un plan
2. Construire un kit de catastrophe
3. Etre préparé

Quand les téléphones fonctionnent la ville a un réseau de téléphone de secours où un message peut être enregistré et envoyé aux secteurs nécessaires.

En conclusion, nous continuons à remplacer notre infrastructure. La construction se produit en ce moment sur le pont de Fremont. C'est un projet de neuf mois. Une campagne éducative énorme et des séries d'améliorations de voirie ont été mises en application longtemps à l'avance. L'effort a permis à des personnes de projeter des itinéraires alternatifs de voyage. C'est un projet qui doit sécuriser les citoyens. La ville de Seattle a également établi de nouvelles opérations de secours centraux et améliore le système d'alerte.

On ne peut jamais être complètement préparé à de tels événements, mais on peut prévoir, coordonner et être prêt à l'action.

Les questions suivantes ont été abordées :

Grace Crunican a demandé plus d'information sur la conception des poteaux et des directives mises en place? **Iris** a répondu que même avant le 11 Septembre ils y avaient des directives de conception et d'installation des poteaux.

Herman Dector-Vega a demandé s'il y avait une méthodologie pour trouver le meilleur équilibre entre les utilisateurs de voiture et les piétons. **Iris** a répondu que les voies piétonnes étaient problématiques par exemple sur Time Square. Une étude a montré qu'il y avait une surcapacité pour les véhicules et une sous capacité pour les piétons. Il y a donc des travaux de construction en cours afin d'élargir les trottoirs.

Jean-Paul Wouters a demandé comment les familles des employés de Veolia étaient protégées?

Jean-Pierre a répondu qu'un kit d'urgence serait fourni au personnel et à leurs familles pour réduire la diffusion du virus. Il ne peut pas être donné à tout le monde car c'est le rôle de services publics.

Session 6 Table ronde

Fredy WITTWER a présidé la table ronde.

Il a débuté la table ronde en invitant les intervenants des sessions précédentes. Il a commencé en suggérant que la discussion porterait sur les présentations précédentes, des questions réponses, et des idées pour les thèmes des futures conférences.

Les événements imprévisibles sont un terme très vaste. Les désastres sont normalement suivis d'une évaluation rapide des besoins et de la conception d'un plan d'urgence. L'identification des ressources disponibles pour les transports est essentielle afin d'établir une chaîne de coordination entre les divers acteurs. En bref il faut à la fin regarder comment reconstruire rapidement et mieux qu'avant ?

La planification implique d'identifier et de contrôler le risque. L'approche suisse de la gestion des risques est basée sur des études d'impact. Comment ceci est fait dans d'autres pays, afin de couvrir tous les risques ?

Iris Weinshall a répondu que le plus important était la coordination et la communication. La vitesse est importante. La vie doit revenir à la normale le plus vite possible, puis il faut se demander comment faire les choses mieux qu'avant.

Grace Crunican a commenté qu'IMPACTS pouvait offrir un échange de connaissances. Quand une ville fait une bonne évaluation d'un problème potentiel elle doit le partager avec les autres. Des accords mutuels d'aide doivent être établis pour résoudre les problèmes.

Steve Burton était d'accord avec les commentaires précédents. Il a noté que le service des transports était le 4ème service de secours. Il y a un besoin de partager les meilleures pratiques. À Londres il y a eu peu de dommages d'infrastructure après le 7 juillet comme à New York le 11 Septembre. Il était donc impératif que Londres retourne à la normale rapidement.

Grace Crunican a précisé le besoin d'organiser des déviations d'itinéraire. Sinon les conséquences sont des augmentations massives de congestion du trafic sur les voies environnantes ce qui crée un autre problème. Des modèles sont prêts pour développer des plans de base de déviation pour des secteurs particuliers.

Fredy Wittwer a noté que la simplicité était souvent la meilleure solution. Trop souvent la complexité augmente avec les modèles etc.

Steve Burton a mentionné que dans les transports britanniques la sécurité a été examinée pour tous les modes de transport (à l'origine principalement concentrés sur le rail). TfL a convenu que chaque nouveau développement devrait avoir une évaluation de crime et d'impact de désordre.

Fredy Wittwer a donné un exemple de planification pour un nouveau stade de football à Genève avec une station de train.

Grace Crunican a mentionné que la nouvelle agence de sécurité rassemblait beaucoup d'autres agences.

Julio a commenté que les événements inattendus donnent de l'expérience d'occasion. Il a observé cela suite au 11 Septembre et à New York qui accorde désormais plus de priorité aux piétons et aux transports en commun.

Iris Weinshall a répondu que 40% des new-yorkais n'étaient pas propriétaires de voiture et qu'ils comptaient sur le transport en commun. Il faut fournir un équilibre entre la sécurité et la viabilité pour continuer une vie normale.

Conclusions générales - Gunnar SÖDERHOLM

Gunnar a remercié les participants de cette conférence d'IMPACTS d'être venu à Stockholm et les a invités à un cocktail final.

En respect du nouveau statut d'IMPACTS Gunnar a formellement remis la présidence à Keith Gardner de TfL (Transport pour Londres). La prochaine conférence sera donc à Londres au printemps 2007.

Gunnar SÖDERHOLM a terminé la conférence en remerciant les interprètes, le personnel de la Mairie, et le secrétariat pour l'organisation de cette conférence réussie.