

Plan stratégique de PIARC (Association mondiale de la Route) - 2024-2027

Comité technique 2.1 - Routes pour l'accessibilité et la mobilité dans les zones urbaines et périurbaines

Vue d'ensemble

Dans le nouveau plan stratégique, le CT 2.1 Routes pour l'accessibilité et la mobilité dans les zones urbaines et périurbaines s'appuiera sur les résultats obtenus dans le plan précédent, en mettant l'accent sur la coordination avec d'autres CT. Le nouveau titre du CT 2.1 souligne les trois piliers du travail du CT : Routes, accessibilité et mobilité.

Le premier thème, la coopération entre les modes de transport dans les zones urbaines et périurbaines, a pour objectif d'assurer l'équité entre les zones urbaines et périurbaines grâce à une meilleure coopération entre les modes de transport et à un nouveau paradigme pour la conception de l'espace routier et des centres de transit multimodaux. Ce thème sera développé en coopération et en coordination avec le CT 2.2.

Le deuxième thème, les réglementations d'accès aux véhicules urbains (UVAR), a pour but d'étudier différentes solutions de restrictions et de réglementations d'accès aux véhicules urbains : zones à faibles émissions, zones piétonnes et zones de tarification de la congestion. L'objectif est d'évaluer l'efficacité en termes de réduction de la congestion, également du point de vue d'un plan de transport urbain intégré, d'analyser les avantages et les coûts potentiels négligés. Ce travail sera réalisé en coordination avec les zones à faibles émissions traitées dans le TC 3.4.

Enfin, le troisième thème, Sécuriser la mobilité des usagers vulnérables de la route dans les rues encombrées et les infrastructures très fréquentées, se concentrera sur certains arguments traitant des aspects spécifiques de la sécurité dans les zones urbaines :

- les usagers vulnérables face aux transports publics (bus, tramway, etc.)
- les nouvelles formes de mobilité dans les rues encombrées et dans le développement des quartiers
- la gestion du trafic et des foules pour les infrastructures très fréquentées.

Ce thème est strictement lié au CT 3.1 Sécurité routière et doit être traité en relation avec celui-ci.

2.1.1 Coopération entre les modes de transport dans les zones urbaines et périurbaines

Objectif : L'objectif de ce travail est de partir de l'objectif principal de la proposition d'activité du comité technique qui se concentrera sur les routes pour l'accessibilité et la mobilité dans les zones urbaines et périurbaines. L'objectif est de réduire le trafic automobile, la congestion et les émissions de gaz à effet de serre et d'assurer l'équité entre les zones urbaines et périurbaines, grâce à une meilleure coopération entre les modes de transport et à un nouveau paradigme pour la conception de l'espace routier et des centres de transit multimodaux. En coopération et en coordination avec TC2.2

Questions préliminaires de recherche :

- Quels sont les problèmes d'accessibilité et de mobilité dans les zones urbaines et périurbaines en fonction de la densité de population, de la localisation des services urbains et de la disponibilité des modes de transport ? Services de la vie quotidienne ou déplacements domicile-travail/scolarité ?
- Dans quelle mesure les services urbains devraient-ils être disponibles à un certain niveau par le biais de services de transport ?

- Les itinéraires multimodaux sont-ils plus attrayants pour les voyageurs que la conduite d'une voiture de porte à porte ? Dans l'affirmative, à quelles conditions ?
- Quelles sont les définitions de l'accessibilité et de la mobilité et les formules de comparaison ?
- Quelles sont les méthodes d'évaluation des solutions pour une meilleure coopération entre les modes de transport ?

Importance pour les agences routières : Ce travail est important pour les agences routières et l'administration publique, qu'il s'agisse de défis externes ou internes. Parmi les défis externes, nous pourrions citer EC2 - réduire les gaz à effet de serre provenant du secteur routier, et EC8 - améliorer l'image du secteur routier. Parmi les défis internes, ce type de travail est lié à IC3 - Améliorer la productivité des administrations routières grâce à la transformation numérique.

Public : Le travail sera fructueux à la fois pour les agences routières, les praticiens et les chercheurs. La coopération entre les modes de transport est l'avenir pour répondre aux événements climatiques extrêmes, mais aussi pour planifier les investissements dans les infrastructures au niveau national afin d'assurer une meilleure équité entre tous les citoyens.

Pour les agences routières, le travail pourrait améliorer l'efficacité et les avantages des programmes nationaux d'investissement dans les infrastructures à grande échelle qui sont en cours dans plusieurs pays membres. Pour les praticiens et les chercheurs, le travail pourrait accroître la sensibilisation à l'équité des solutions de mobilité dans les zones urbaines et périurbaines. Pour tous les citoyens, l'objectif est de montrer comment il est possible d'améliorer la mobilité et l'accessibilité de manière équitable, en permettant à tous de participer à la vie socio-économique.

Produits livrables : Analyse documentaire, études de cas, note d'information, séminaire.

Contexte du travail du Comité technique sur ce sujet : Le Comité technique précédent a déjà travaillé sur la collecte de données et l'analyse des besoins quotidiens des habitants en matière de mobilité et d'accessibilité pour un niveau adéquat de mobilité urbaine et périurbaine avec le groupe de travail 2.1.1 Accessibilité et mobilité face à l'utilisation des sols dans le développement urbain et périurbain.

Des références et un contexte très importants doivent également être trouvés dans le travail effectué par le GT 2.1.2 Systèmes de transport intégrés, multimodalité sur la question "Identifier les bonnes pratiques d'optimisation des réseaux routiers par une meilleure intégration avec d'autres formes de transport (rail, modes actifs, etc.) en termes d'efficacité, de résilience et de durabilité".

Pays à revenu faible et moyen inférieur : L'équité est le mot clé pour prendre en compte les pays à revenus faibles et moyens inférieurs. La mobilité est l'un des principaux besoins de tous les habitants de la planète et la différence de qualité de vie des zones urbaines et périurbaines est étroitement liée à la disponibilité des transports pour tous les usagers.

Inclusion et diversité des genres : L'équité est également le mot-clé pour prendre en compte l'inclusion du genre et la diversité. L'équité est un principe ou un concept souvent considéré comme synonyme de justice. Elle peut être conçue sur le plan social, spatial et procédural. L'équité reconnaît que des personnes différentes ont des besoins différents, en particulier celles qui appartiennent à des groupes défavorisés, tels que les personnes à faible revenu, les femmes, les immigrés, les personnes âgées et les enfants. Sur le plan structurel, l'équité s'efforce de réparer les dommages causés à ces groupes par des facteurs tels que des décennies d'investissements disparates, de redlining et de déplacement.

Durée potentielle : 36 mois.

2.1.2 Réglementation de l'accès des véhicules urbains (UVAR)

Objectif : L'objectif de ce travail est d'étudier différentes solutions aux restrictions et réglementations d'accès des véhicules urbains. Les zones à faibles émissions, les zones piétonnes et les zones de péage urbain sont autant d'exemples de ce type de solutions.

L'objectif est d'évaluer l'efficacité des UVAR en termes d'atténuation de la congestion, également du point de vue d'un plan de transport urbain intégré, d'analyser les avantages et les coûts potentiels négligés. Il est à noter que les UVAR seront plus efficaces s'ils sont introduits en même temps que d'autres solutions multimodales.

Ce travail sera réalisé en coordination avec les zones à émissions nulles/faibles traitées dans le TC3.4.

Questions préliminaires de recherche : De nombreuses villes sont confrontées à l'équilibre entre la congestion, l'"habitabilité", la pollution de l'air, les niveaux de bruit, l'accessibilité, les dommages causés aux bâtiments historiques et d'autres pressions de la vie urbaine. Les effets de ces phénomènes mettent en évidence les problèmes des zones urbaines du monde entier.

Est-il possible d'éviter le risque de créer une mosaïque fragmentée de zones urbaines avec de nouvelles "lignes de démarcation" entre les zones urbaines et périurbaines dans les régions métropolitaines ? Afin de permettre une large utilisation des UVAR sans créer d'obstacles disproportionnés à la mobilité des citoyens et des marchandises, il est important d'étudier des orientations pour le développement d'UVAR harmonisés.

Importance pour les agences routières : Ce travail est important pour les agences routières et les municipalités. Le nombre croissant de systèmes de réglementation de l'accès des véhicules urbains (UVAR) dans le monde peut être source de confusion pour les citoyens et les entreprises. Ce thème est créé pour accroître la transparence et, si possible, soutenir l'efficacité des approches existantes en matière d'UVAR. Ce travail est important pour les agences routières et l'administration publique, qu'il s'agisse de défis externes ou internes. Parmi les défis externes, nous pourrions citer EC22 - réduire les gaz à effet de serre provenant du secteur routier et EC4 - répondre à l'automatisation croissante de la conduite. En ce qui concerne les défis internes, ce type de travail est lié à l'IC1 - utilisation croissante de modèles de financement variés pour les investissements routiers.

Public : Le travail sera fructueux pour les agences routières, les praticiens et les chercheurs qui sont impliqués dans les réglementations d'accès aux véhicules urbains (UVAR). Il est important de reconnaître les objectifs environnementaux, sociaux et écologiques de ces actions.

Produits livrables : Analyse documentaire, séminaire.

Pays à revenu faible et moyen inférieur : Les restrictions et les réglementations en matière d'accès aux véhicules urbains peuvent avoir un impact direct sur les besoins quotidiens en matière de mobilité. Les résultats attendus devraient atténuer l'impact possible de ce type de politiques sur les personnes et les citoyens qui vivent dans les pays à revenu faible et moyen inférieur.

L'inclusion et la diversité des genres : Les femmes ont généralement des chaînes de déplacement différentes, des déplacements plus courts à proximité de leur domicile et d'autres caractéristiques de mobilité. Tous ces aspects devraient être pris en compte dans le rapport technique sur les règles d'accès aux véhicules urbains (UVAR).

Durée potentielle : 24 mois.

2.1.3 Assurer la mobilité des usagers vulnérables de la route dans les rues encombrées et les infrastructures très fréquentées

Objet : Ce thème est recommandé pour le CT 3.1 Sécurité routière et doit être traité en relation avec celui-ci. Notre travail se concentrera sur certains arguments traitant des aspects spécifiques de la sécurité dans les zones urbaines :

- les usagers vulnérables face aux transports publics (bus, tram, etc.)
- les nouvelles formes de mobilité dans les rues encombrées
- la gestion du trafic et des foules pour les infrastructures très fréquentées.

L'objectif de ce travail est d'évaluer de nouveaux moyens et de nouvelles lignes directrices pour améliorer la sécurité et la sûreté de la mobilité pour tous les usagers vulnérables de la route (y compris les nouvelles mobilités) dans certaines conditions spécifiques.

Plus de la moitié du nombre total de victimes de la circulation sont des usagers de la route dits vulnérables : enfants, personnes âgées, piétons, utilisateurs de deux-roues et de nouvelles formes de mobilité électrique dites douces (scooters électriques, bicyclettes électriques, monoroues) qui requièrent une approche spécifique. Malgré cela, les usagers vulnérables de la route ne font l'objet que d'une recherche et d'une attention politique limitées, tant dans les pays développés que dans les pays à faible revenu.

Jusqu'à présent, il y a un manque mondial de soutien méthodique et pratique pour la planification et la gestion des situations d'affluence et des infrastructures très fréquentées. Le CT 2.1 abordera donc tous les aspects qui peuvent contribuer à une planification et à une gestion sûres et efficaces des situations de forte affluence et des infrastructures très fréquentées.

Importance pour les agences routières : Ce travail est important pour les agences routières et l'administration des routes car les informations systématiquement classifiées pourraient être utilisées dans une approche de conception pour tous. Dans cette optique, les mesures ne sont pas prises pour le bien d'un groupe spécifique, mais pour assurer la sécurité des usagers vulnérables de la route dans leur ensemble. Il est prévu de recouper les informations de la fiche d'information sur les facteurs de causalité communs, les besoins en matière de qualité et les politiques actuelles. De cette manière, il sera possible d'identifier les mesures qui sont bénéfiques pour plus d'un groupe. L'efficacité et l'acceptation des mesures dans un programme politique peuvent être améliorées de cette manière.

Il est important de tirer des leçons concrètes de ce qui s'est passé pour la planification et la mise en œuvre d'événements futurs et de fournir à la pratique de nouvelles connaissances professionnelles, des lignes directrices et des spécifications. Alors que l'évacuation et la dimension des issues de secours sont réglementées par des ordonnances dans de nombreux pays du monde, les normes relatives à la gestion du trafic et à la gestion des foules en vue de prévenir les catastrophes font largement défaut.

Ce travail est important pour les agences routières et l'administration publique, qu'il s'agisse de défis externes ou internes. Parmi les défis externes, nous pourrions citer tout d'abord l'EC6) Sécuriser la mobilité et la sécurité des usagers vulnérables de la route : EC6) Assurer la mobilité et la sécurité des usagers de la route vulnérables, mais aussi EC5) S'attaquer à l'aggravation de la sécurité routière. Parmi les défis internes, ce type de travail est lié à l'IC2) Garantir la diversité des ressources humaines en créant un lieu de travail attrayant et inclusif.

Public : Ce travail sera utile aux agences routières, aux praticiens et aux chercheurs impliqués dans la sécurisation de la mobilité des usagers vulnérables de la route. Il est important de reconnaître les objectifs environnementaux, sociaux et écologiques de ces actions.

Produits livrables : Analyse documentaire, séminaire.

Pays à revenu faible et moyen inférieur : La mobilité des usagers vulnérables de la route pourrait avoir un impact direct sur la sécurité, la sûreté et l'accessibilité, en particulier dans les pays à revenu moyen inférieur. Les résultats attendus doivent tous évaluer l'impact possible de ce type de politiques sur les personnes et les citoyens qui vivent dans les pays à revenu faible et moyen inférieur.

Inclusion et diversité des genres : Les femmes et les autres groupes d'utilisateurs ont généralement des chaînes de déplacement différentes, des déplacements plus courts à proximité du domicile et d'autres caractéristiques de mobilité. Tous ces aspects devraient être pris en compte dans le rapport technique sur la sécurisation de la mobilité.

Durée potentielle : 18 mois.