

# Oslo

## La ville sans voiture ?!



**Le Facilitateur  
de Mobilité**

Explorateur | Consultant  
Nouvelles Mobilités



# Oslo, capitale verte et multiculturelle



- capitale de la Norvège
- 690 000 habitants (1,6 millions pour le Grand Oslo)
- 10 000 nouveaux arrivants par an (+30% de pop depuis 2000-
- 450 km<sup>2</sup> soit 1520 habitants au km<sup>2</sup>, soit une densité très faible
- une ville détruite en 1624 et reconstruite près de la citadelle d'Akershus,
- la capitale accueillait les JO d'hiver de 1952,



Si aujourd'hui Oslo est un modèle dans le monde entier, n'oublions jamais qu'il y a quelques années, le constat était morose. Cela montre donc qu'un changement rapide est possible, avec beaucoup de volonté politique.

## *Quelques clés de compréhension*

**Décider**, au travers d'une politique forte

**Doter**, au travers du plan climat

**Planifier**, de manière systémique

**Limiter** certaines pratiques

**Proposer** des alternatives à la voiture

**Libérer** l'espace

**Créer la marchabilité**

**Evaluer**

## *Quelques clés de compréhension*

**Décider**, au travers d'une politique forte

**Doter**, au travers du plan climat

**Planifier**, de manière systémique

Limitier certaines pratiques

Proposer des alternatives à la voiture

Libérer l'espace

Créer la marchabilité

Evaluer

# Décider, au travers d'une politique forte



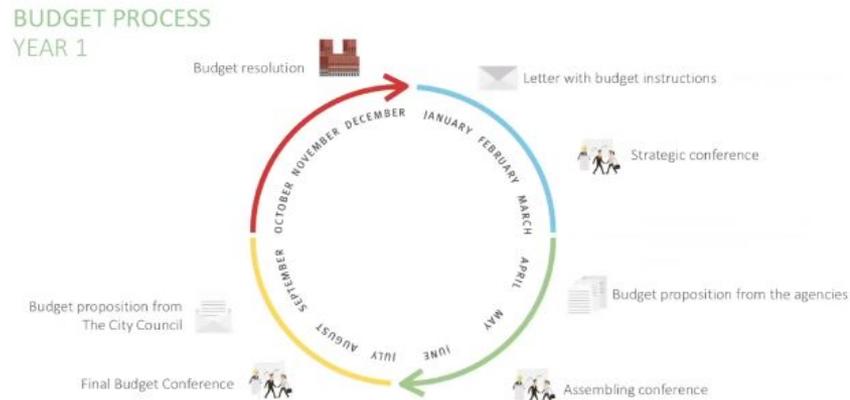
→ une coalition “rouge-verte” au pouvoir avec comme mairesse Marianne Borgen, depuis 2015 (réélue en 2019),

→ l'organe décisionnel suprême d'Oslo est le conseil municipal (**city council**), qui compte 59 membres.



→ Le gouvernement municipal (**city gouvernement**) est l'organe exécutif et se compose de huit membres. La vice maire aux transports est une écologiste.

# Doter, au travers d'un budget climat inédit



- La capitale norvégienne s'est dotée en 2017 d'un **budget Climat**, une première mondiale.
- ainsi le climat est au cœur du **budget municipal**, de manière à en faire un sujet transversal et incontournable.
- un sujet qui a irrigué l'action des **sept départements municipaux**, dont l'éducation, les transports, le développement urbain durable et la santé.
- le **transport a été un secteur particulièrement ciblé** par la municipalité, étant donné qu'il représentait à lui seul 60 % des émissions de CO<sub>2</sub>. Il est donc devenu une priorité.

# Planifier, de manière systémique



## Transport



3

Walking, cycling and public transport will be the preferred modes of travel in Oslo. Vehicle traffic will be reduced by 20 per cent by 2023 and by one-third by 2030 compared with 2015.

4

All private cars on Oslo's roads will be emission-free in 2030. All public transport will be emission-free in 2028.

5

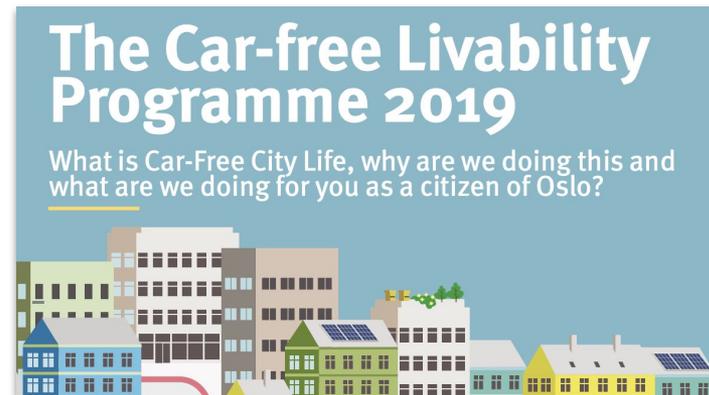
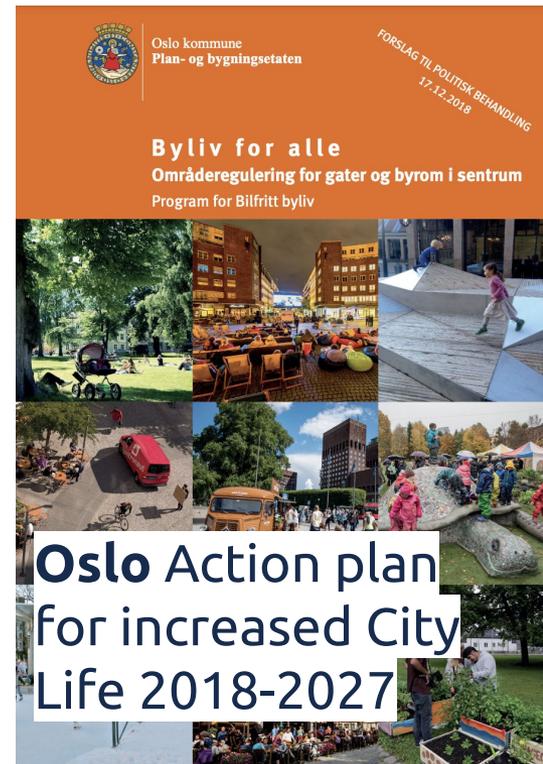
All vans will be emission-free. All heavy transport in Oslo will be emission-free or use sustainable renewable fuel by 2030.

6

Almost all port operations and traffic on the fjord will be emission-free.

# Planifier, de manière systémique

In 2015, the Labour Party, the Green Party and the Socialist Left party signed a city government declaration for the period 2015-2019 (City Government Declaration 2015). This forms the basis for what we know as the development of a city centre in Oslo with reduced car traffic.



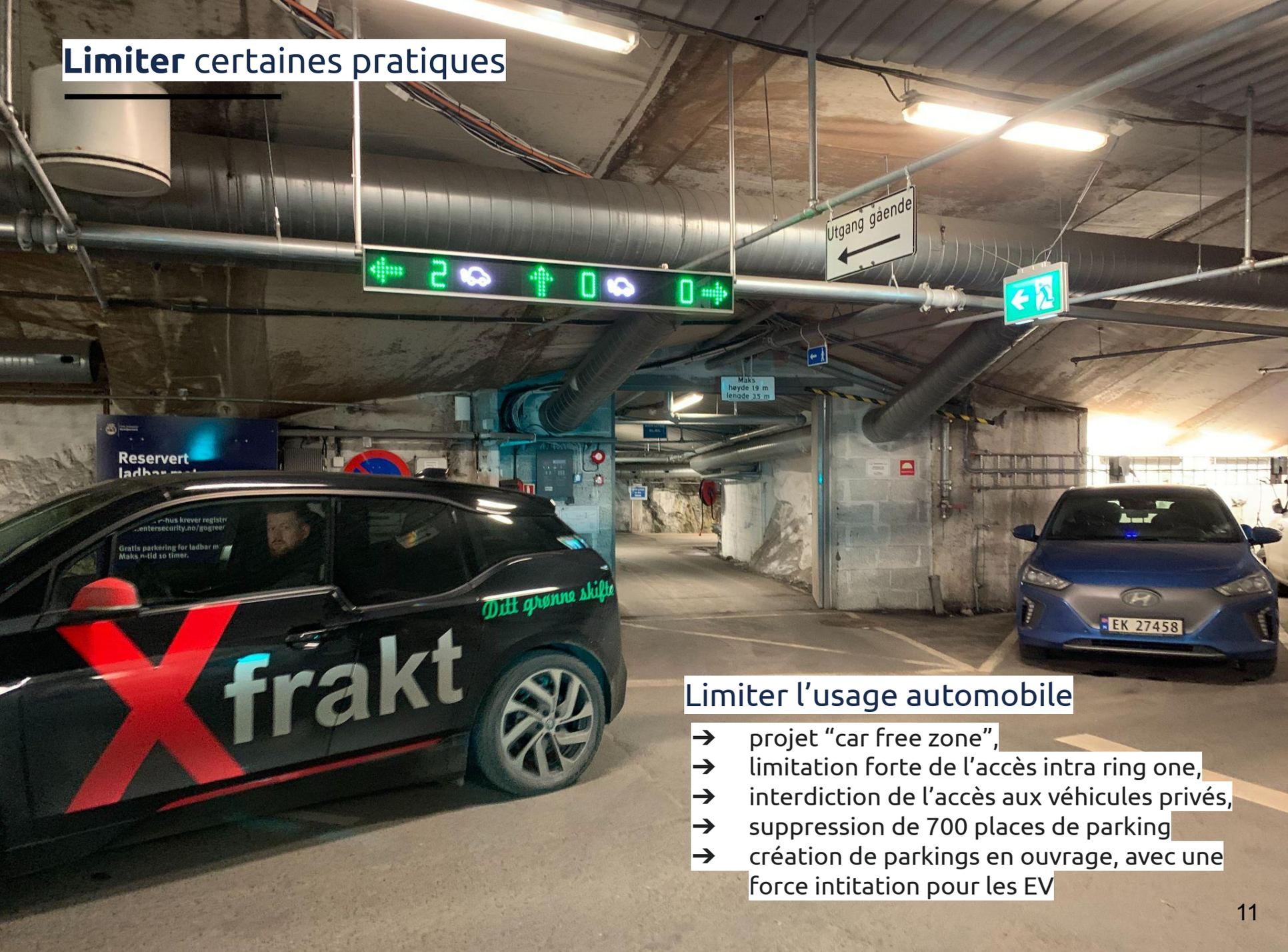
## *Quelques clés de compréhension*

Décider, au travers d'une politique forte  
Doter, au travers du plan climat  
Planifier, de manière systémique

**Limiter** certaines pratiques  
**Proposer** des alternatives à la voiture  
**Libérer** l'espace  
**Créer la marchabilité**

Evaluer

## Limiter certaines pratiques



## Limiter l'usage automobile

- projet "car free zone",
- limitation forte de l'accès intra ring one,
- interdiction de l'accès aux véhicules privés,
- suppression de 700 places de parking
- création de parkings en ouvrage, avec une forte incitation pour les EV

## Limiter certaines pratiques



## Limiter la présence des camions

- création de hubs logistiques
- force incitation pour l'achat et l'utilisation de "vans" électriques,
- limite d'accès aux véhicules carbonés dans la free car zone.

# Proposer des alternatives à la voiture



## Un réseau multimodal efficace

- une autorité organisatrice forte et dotée (#Ruter)
- une information voyageurs puissante
- une intermodalité facilitée
- des pôles d'échange bien pensés
- 380 millions de voy. par an, soit un doublement en 10 ans,
- un nouvel objectif : les déplacements de non captifs,

# Proposer des alternatives à la voiture

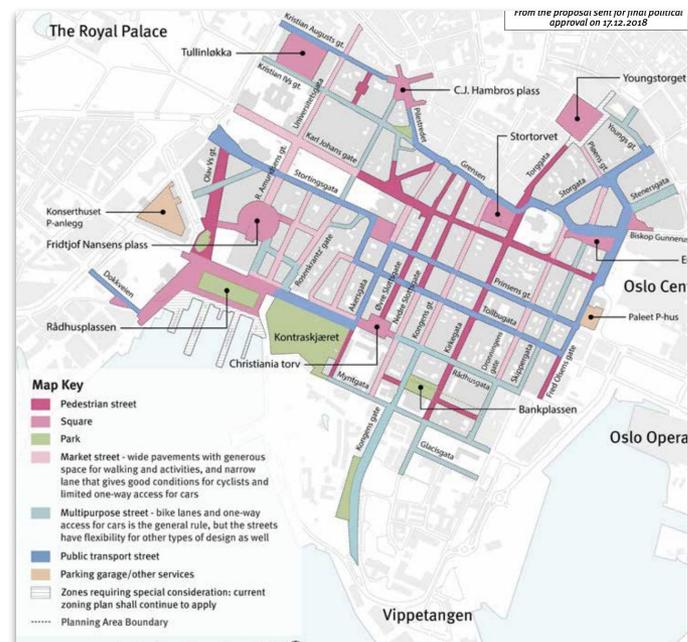
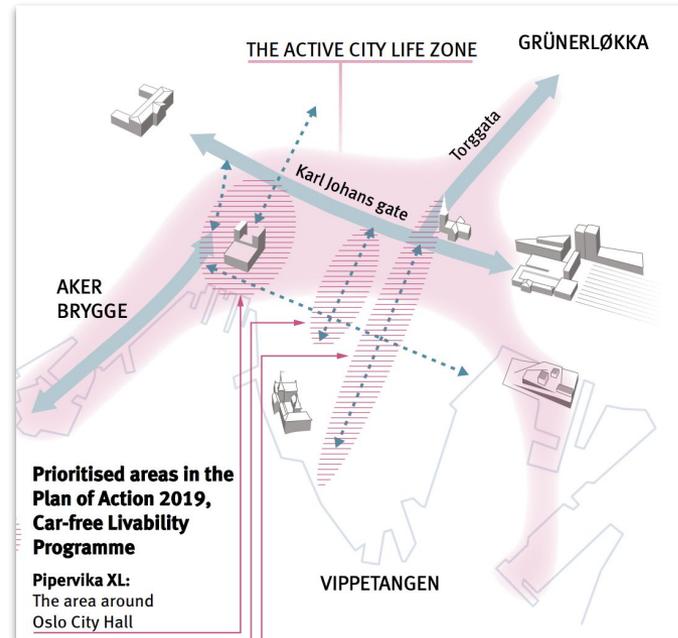


## La mobilité douce comme horizon

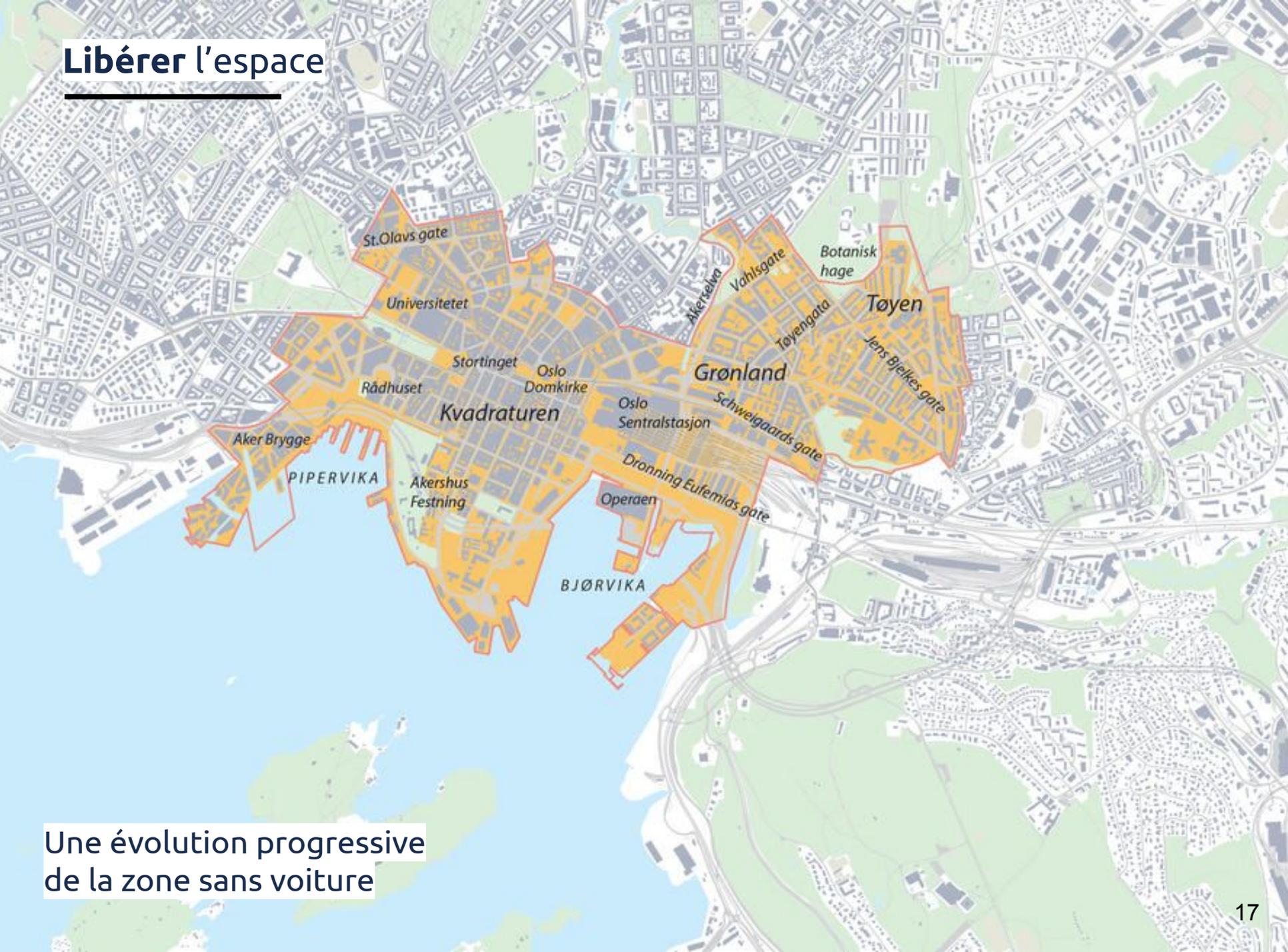
- stratégie adoptée en 2015,
- objectif de 16% de part modale en 2025,
- 60 km de pistes cyclables prévues à la place de stationnement actuel
- De nombreux équipements adaptés aux cyclistes
- 500 millions d'investissement jusqu'à 2025



# Libérer l'espace



# Libérer l'espace



Une évolution progressive  
de la zone sans voiture

# Créer la marchabilité

## Envie d'être piéton

- lien avec la free car zone
- des nouveaux quartiers ou les cheminements piétons sont très bien traités (Aker Brigge, Sorenga...)
- un mobilier urbain qualitatif,
- une signalétique adaptée,
- un programme spécifique autour des écoles "heart zones" ou les véhicules ne sont plus autorisés à entrer

# Créer la marchabilité



# Créer la marchabilité

---



# Créer la marchabilité

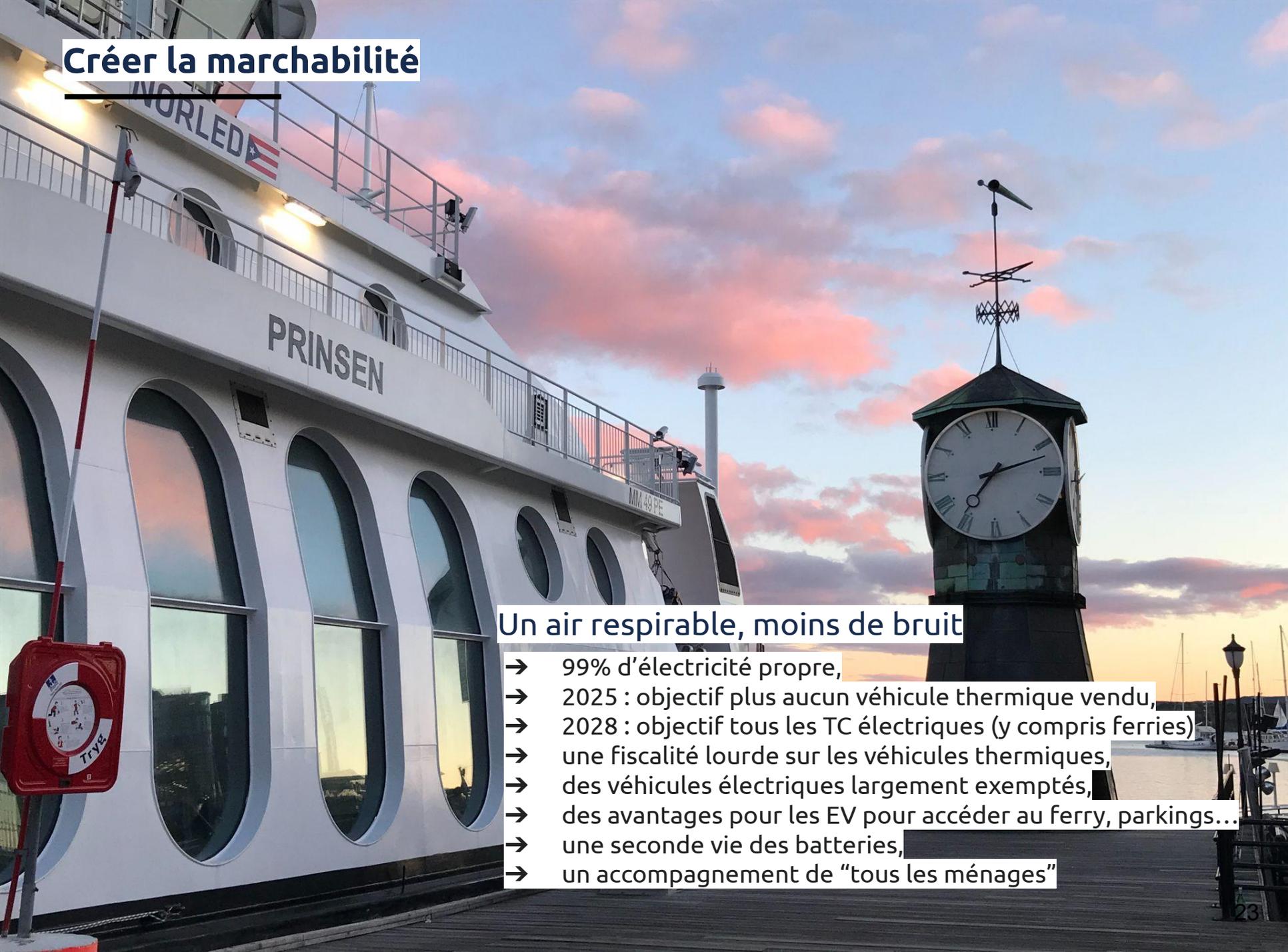


# Créer la marchabilité

---



# Créer la marchabilité



## Un air respirable, moins de bruit

- 99% d'électricité propre,
- 2025 : objectif plus aucun véhicule thermique vendu,
- 2028 : objectif tous les TC électriques (y compris ferries)
- une fiscalité lourde sur les véhicules thermiques,
- des véhicules électriques largement exemptés,
- des avantages pour les EV pour accéder au ferry, parkings...
- une seconde vie des batteries,
- un accompagnement de "tous les ménages"

## ***Quelques clés de compréhension***

**Décider**, au travers d'une politique forte

**Doter**, au travers du plan climat

**Planifier**, de manière systémique

**Limiter** certaines pratiques

**Proposer** des alternatives à la voiture

**Libérer** l'espace

**Créer la marchabilité**

**Evaluer**

# Evaluer

L'ensemble des mesures liées au plan climat, et particulièrement au transport sont évaluées chaque année (5ème exercice).

Dans un exercice sincère, la Mairie ajuste ses objectifs afin de coller au mieux à la réalité.

En 2021, la commune a commencé à développer davantage la façon dont elle mesure les évolutions liées à son programme. Un nouvel outil (City Life Barometer) sera développé en étroite collaboration avec, entre autres, l'industrie du commerce du centre-ville.



## MOBILITY ANALYSIS

Deloitte, 2019



### Performance and resilience

	EMERGING	ASPIRING	TOP PERFORMER	GLOBAL LEADER
Congestion	■	■	■	■
Public transport reliability	■	■	■	■
Transport safety	■	■	■	■
Integrated and shared mobility	■	■	■	■
Air quality	■	■	■	■



### Vision and leadership

Vision and strategy	■	■	■	■
Investment	■	■	■	■
Innovation	■	■	■	■
Regulatory environment	■	■	■	■
Environmental sustainability initiatives	■	■	■	■



### Service and inclusion

Public transit supply	■	■	■	■
Transport affordability	■	■	■	■
Versatility	■	■	■	■
Customer satisfaction	■	■	■	■
Accessibility	■	■	■	■

## KEY MOBILITY STATISTICS

### Public transport options\*

Bus, metro, tram, ferry, commuter train

### Monthly public transport pass

US\$160

### GDP

US\$61.23 billion (2016)

### Principal transport authorities

Ruter, Bane NOR

*\*Planned, regulated, licensed, subsidized, and monitored by principal transport authorities.*

## JOURNEY MODAL SPLIT

### PRIVATE CAR



### PUBLIC TRANSIT



### WALKING



### BICYCLE



# Evaluer

---

- x2 du réseau de transports publics en 10 ans,
- x3 du système de VLS en 3 ans,
- +15% de piétons dans le centre piéton,
- +10 % des visites des commerces après l'interdiction des voitures dans le centre,
- -11% du trafic automobile au cours de la période 2016 à 2018 en centre-ville,
- -19% du trafic automobile au cours de la période 2018 à 2019, en centre-ville,
- 0 piéton décédé sur les routes en 2019, dans la ville.

Mais... les différentes évaluations montrent que les résultats ne sont pas aussi importants que l'ambition affichée à l'origine.

Pour autant, la *dynamique* est bien réelle : + de 50% des habitants d'Oslo sont désormais ouverts à un centre-ville avec moins de véhicules, et cette part a augmenté au fil des ans,

## ***Ce qu'il faut en retenir***

Oslo ne mène pas une politique de piétonisation, mais une ***politique environnementale*** au sens large.

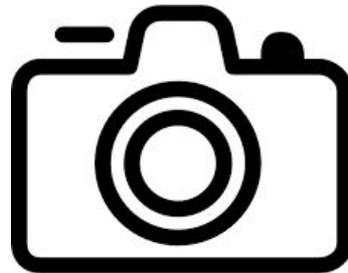
La *marchabilité* y progresse parce que la ville est de plus en plus *agréable, moins bruyante* et *plus sûre*, que ce soit pour les piétons ou pour les cyclistes.

La politique menée a été *votée*, et elle est *appliquée*, de manière progressive - même si relativement rapide.

Malgré des résistances évidentes, l'équipe municipale a déjà été reconduite une fois (prochaine échéance : 2023).

## Aller plus loin...

*Notre objectif : repartir sur place observer les résultats, 2 ans après l'évaluation de la "free car zone" et après la période de confinement liée à la pandémie (- 30% de fréquentation dans les TC).*



<http://www.juliendelabaca.com/oslo/>