



L'OBJECTIF DE « CROISSANCE ZÉRO » DE LA NORVÈGE POUR LES GRANDS CENTRES URBAINS

Messages clés

L'objectif de « croissance zéro » défini en Norvège pour les grands centres urbains signifie que l'expansion du trafic de voyageurs devra s'effectuer intégralement par les transports en commun, le vélo et la marche à pied. Des accords de développement urbain ont été conclus dans quatre zones urbaines pour atteindre cet objectif ; cinq autres villes sont en passe d'adopter le concept. L'objectif de « croissance zéro » a permis de réduire le trafic automobile dans les grandes villes du pays, contribuant ainsi à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, de la pollution atmosphérique et sonore, des embouteillages ainsi qu'à l'amélioration de la qualité de vie dans les villes.

Pays : [Norvège](#)

Secteurs : [Aménagement urbain](#) | [Transport](#)

Échelons : [Local](#) | [National](#) | [Régional](#)



Good health and well-being



Sustainable cities and communities



Climate action



Partnerships for the goals

Défis

En Norvège, plus de 80 % de la population vit en zone urbaine. Le trafic automobile en milieu urbain a beaucoup augmenté au cours des dernières décennies, ce qui génère des problèmes tels que la pollution de l'air, la congestion et les accidents mortels sur la route. Le transport routier est également une source majeure d'émissions de gaz à effet de serre. La popularité de la vie en zone urbaine contribue en outre à l'augmentation de la densité de population et à une demande accrue de mobilité dans les villes. Dans ce contexte, la mobilité durable devient alors un objectif essentiel pour les villes.

Approche

L'objectif de « croissance zéro » adopté par la Norvège encadre la mise en œuvre de l'aménagement du territoire et de la politique des transports dans les grands centres urbains. Énoncé pour la première fois dans l'accord sur le climat adopté par le parlement en 2012, cet objectif a ensuite été intégré dans les plans nationaux successifs des transports. Dans l'édition 2022-33 du Plan national des transports, son application est étendue aux centres urbains de plus petite taille.

En Norvège, les accords de développement urbain sont le principal outil utilisé pour atteindre l'objectif de « croissance zéro ». Ils ont été conclus dans quatre grands centres urbains (Bergen, Oslo, Stavanger et Trondheim). Cinq autres accords de ce type sont en préparation (Buskerudbyen, Grenland, Kristiansandsregionen, Nedre Glomma et Tromsø).

De nature contraignante, les accords de développement urbain énoncent un ensemble de mesures à mettre en œuvre sur une période de dix ans. Ces accords devraient favoriser une meilleure accessibilité et faciliter la réaffectation de l'espace routier à des usages autres que la conduite et le stationnement de voitures particulières.

Les stratégies permettant de réduire ou de limiter le trafic routier urbain sont notamment la densification et la transformation des centres urbains, l'amélioration des conditions de déplacement à pied et en vélo, la qualité accrue des transports publics, ainsi que les restrictions de circulation des voitures particulières.

Pour citer un exemple, une piste cyclable de qualité est en cours d'aménagement entre les villes de Stavanger et Sandnes. Dans le centre-ville d'Oslo, la municipalité a mis en place une politique de stationnement restrictive, avec des frais plus élevés pour les visiteurs. La ville d'Oslo a en outre supprimé plus de 750 places de stationnement sur la voie publique dans ces quartiers centraux, afin de libérer de l'espace pour les pistes cyclables. Neuf itinéraires continus permettent ainsi d'aller des quartiers centraux au centre-ville à vélo. Le tarif des péages routiers a été augmenté en 2017 et, en 2019, un péage a été mis en place à l'intérieur de la ville.

Les accords de développement urbain sont un outil de gouvernance à plusieurs niveaux auquel participent les administrations locales, régionales et nationales sur un pied d'égalité. Ces trois niveaux de l'administration travaillent conjointement pour mettre en évidence, dans les secteurs appropriés, les aménagements du territoire et les systèmes de transport pouvant aboutir à une croissance zéro du trafic automobile. Les décisions finales résultent des pourparlers entre les autorités nationales des transports et les représentants des administrations municipales et régionales.

Les projets sont financés par les recettes des péages et par les budgets de l'État, des régions et des municipalités. Pour les grands projets publics d'infrastructures de transport, l'administration centrale finance 66 % des coûts d'investissement dans les quatre grands centres urbains. Le Plan national des transports 2022-33 alloue environ 8 milliards EUR aux zones urbaines.

Résultats et enseignements

Les accords de développement urbain ont réussi à réduire le volume du trafic automobile dans les grandes villes norvégiennes et ont contribué ainsi à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Malgré la subsistance de quelques problèmes saisonniers, toutes les grandes villes du pays enregistrent une nette tendance à la baisse du niveau de la pollution de l'air dans toutes les grandes villes.

L'objectif de « croissance zéro » a également permis à la population d'adopter un mode de vie plus écologique. À Oslo par exemple, de nombreux quartiers du centre-ville sont devenus uniquement piétonniers, en particulier autour de lieux stratégiques comme les écoles et les parcs.

La mise en œuvre de l'objectif de « croissance zéro » a réussi à fédérer plusieurs entités gouvernementales autour d'une même vision permettant ainsi une collaboration étroite et renforcée entre les différents niveaux de l'administration et une meilleure planification stratégique à long terme.

Certaines mesures relatives aux accords de développement urbain telles que les péages routiers et les restrictions de stationnement ont rencontré une certaine résistance de la part de la population. L'acceptabilité sociale des mesures de mobilité s'est néanmoins accrue avec le temps. Les citoyens sont plus enclins à soutenir les changements des politiques publiques lorsqu'ils commencent à percevoir les bienfaits de la mise en place de réseaux de transport plus durables et mieux intégrés, ainsi que l'amélioration de leur qualité de vie.

En savoir plus

OCDE (2022, à paraître), *OECD Environmental Performance Reviews: Norway 2022*, Examens environnementaux de l'OCDE, Éditions OCDE, Paris.

https://www.slideshare.net/OECD_ENV/oeed-environmental-performance-review-of-norway-2022-virtual-review-mission-presentation

Tennøy, A. et O. Hagen (2020), « Reallocation of Road and Street Space in Oslo: Measures for Zero Growth in Urban Traffic », *Documents de référence du Forum international des transports*, n° 2020/14, Éditions OCDE, Paris, <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/reducing-car-dependency-oslo.pdf>.

Dernière mise à jour : 06-10-2021