



GIR Maralpin - Association agréée pour l'environnement au niveau régional Provence-Alpes-Côte d'Azur
Secrétariat : 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org

LA VILLE, LA VIE,

LA VILLE A VIVRE

De la nécessaire réduction de l'excès automobile

Dossier réalisé sous la direction de Gilbert Lieutier
10 mars 2014

Antérieurement Chef de Projet Déplacements urbains au *Centre d'Études Techniques de l'Équipement Méditerranée* (CETE Méditerranée) et Correspondant vélo auprès du *Comité interministériel Vélo*, membre de *Rue de l'Avenir* qu'il a présidée de 2009 à 2012, Gilbert LIEUTIER a prêté assistance au GIR Maralpin depuis sa création, en le conseillant dans ses démarches pour la promotion du *réseau national véloroutes et voies vertes* en ses secteurs transfrontalier Monaco-Bordighera et provençal, et en participant au titre du *CETE-Méditerranée* à celles de ces études conduites dans le cadre d'une convention avec le Conseil régional Paca et de la Diren-Paca. Depuis, au titre de *Conseiller vélo*, puis de président de *Rue de l'Avenir*, Gilbert LIEUTIER a bien voulu animer plusieurs rencontres et conférences organisées par le GIR Maralpin et publier sur son site articles et communications [cf. liste ci-après].

Le texte présenté ici, et qu'il a bien voulu nous confier, a été rédigé sous sa direction dans le cadre des publications de *Rue de l'Avenir*^[1]. Il prolonge la récente décision du GIR Maralpin d'adhérer à la proposition de *Rue de l'Avenir*, celle de s'associer à la campagne européenne : "30 km/h : redonnons vie à nos villes" lancée conjointement en France, le 8 février 2013 par de nombreuses fédérations et associations.

¹ Depuis 1988, date de sa création, « Rue de l'Avenir » association généraliste en matière de déplacements urbains, a pour ambition de contribuer à transmettre aux générations futures une ville plus sûre, plus solidaire et plus agréable à vivre. Elle agit pour favoriser le développement de mesures qui, toutes, visent à atteindre ces objectifs. [cf. <http://www.ruedelavenir.com/>]

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DIACT) et de la COFHUAT

SECRETARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org

Quelques unes des contributions de Gilbert Lieutier aux activités du GIR Maralpin

07.03.2006

LIEUTIER Gilbert, MOLINARI Jacques

Valorisation des Chemins de fer de Provence (CP) par couplage intermodal avec l'itinéraire Nice-Grenoble du Schéma national véloroutes et voies vertes.

Tourisme, Loisirs et Sports - *Leur place et celle de l'intermodalité vélo dans le développement des CP*
Itinéraires cyclables au Pays Asses, Verdon, Vaire, Var (Pays A3V) - Parcours Thorame-Gare - St André les Alpes

Présentation aux élus des études préliminaires conjointement réalisées par le GIR Maralpin et le CETE-Méditerranée sur les itinéraires cyclables du parcours - Beauvezer, le 7 mars 2006

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/Etudes/A3vThorameSynthese603s.pdf>]

29.01.2009

Les déplacements urbains dans les villes italiennes - La ZTL (Zone à trafic limité), une solution à l'italienne

Conférence de Gilbert LIEUTIER présentée dans le cadre d'une rencontre-débat organisée par le GIR Maralpin à Nice à la Faculté de Droit et Sciences économiques sur le thème "Nouvelles mobilités urbaines"

synopsis

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/confnvxdossiers/LieutierConfDeplactsUrbainsVillesItalieSynopsis901.pdf>]

diaporama

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/confnvxdossiers/LieutierConfDeplactsUrbainsVillesItalieDiaporama901.PPT>]

28.02.2011

Enterrer un tramway ? - À propos du projet de la 2ème ligne de tramway de Nice

Le point de vue de Gilbert LIEUTIER, Président de l'Association Rue de l'Avenir

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/TramSouterrain&NiceLieutierG1102.pdf>]





LA VILLE, LA VIE,

LA VILLE A VIVRE

De la nécessaire réduction de l'excès automobile



Dossier réalisé sous la direction de Gilbert Lieutier
10 mars 2014



Sommaire

- La Ville à vivre
- Les constats de l'excès automobile
- Un impératif, un préalable : réduire la place de l'automobile
- Une conséquence logique : développer les alternatives et leur usage
- Pour réussir la ville à vivre





La ville a été inventée il y a très longtemps.

Les humains l'ont inventée afin de sortir de leur isolement et de trouver des solutions performantes à leurs besoins de commercer, de se rencontrer, de se protéger, de se gouverner.

Partout sur la planète la ville affirme et renforce sa suprématie.

La ville a un succès « fou » !

Mais depuis plusieurs décennies de nombreuses villes sont devenues « folles ».

C'est ainsi que de nombreuses villes fonctionnent mal, et fonctionnent en déniaient à leurs citoyens la sécurité, l'aménité, la liberté, la qualité de vie, la convivialité à laquelle ils aspirent.

Ce mal a des causes profondes qui ont trait aux carences démocratiques qui affectent l'ensemble de la vie de nos sociétés, et dans ce cadre les villes ne sont pas épargnées.

Une des manifestations de cette folie est l'excès automobile.

Ce n'est pas alors seulement le fonctionnement des villes qui est dégradé, mais l'essence même de la ville qui est niée. Dans son organisation, dans son développement, la ville ne se respecte plus elle-même et ne respecte plus la nature qui l'entoure. La ville ne respecte plus ses citoyens qui sont exposés à l'insécurité, au bruit, aux pollutions, aux difficultés de se déplacer, aux coûts financiers excessifs qu'ils soient individuels ou collectifs.

En particulier, quoi de plus absurde que de risquer sa vie dans sa ville ?

Il est donc nécessaire de réconcilier la ville et la vie, de considérer d'abord l'humain.

Cette nécessité trouve sa légitimité dans le fait qu'on sait aujourd'hui que c'est possible. De nombreuses villes ont obtenu des progrès très importants en la matière et de très nombreuses autres villes s'engagent actuellement dans la voie de ce progrès.

L'enjeu est capital.

La ville à vivre n'est pas seulement la ville des gens heureux, mais aussi celle de l'efficacité économique, des solidarités réelles, et finalement la condition nécessaire à une réactivation de la démocratie

1 - La ville à vivre

1.1 - La ville pour tous

Les villes sont nées du besoin de se regrouper pour se défendre, de commercer, d'exercer le pouvoir, de se rencontrer, etc. Les villes ont permis l'invention de la démocratie. Leur vocation de solidarité, d'hospitalité, de partage, qui fait leur richesse, mais a été parfois oubliée, est plus que jamais nécessaire.

La ville appartient à tous, à ceux qui y habitent, à ceux qui y travaillent, à tous ceux qui la visitent.

La ville appartient à tous ceux qui y vivent et la font vivre.

1.2 - La ville belle, agréable et confortable

Retrouver le plaisir de la ville c'est jouir de son patrimoine architectural, de ses façades et bâtiments, de son patrimoine végétal, de ses parcs et jardins, c'est éprouver le plaisir de se déplacer dans un environnement agréable, aménagé et entretenu avec soin. Plus encore, si la présence des personnes dans la ville est abondante et pérenne, ce qui est source d'attractivité et de sécurité.

La rue se prête à la fête, aux événements de quartier, accueille musiciens et artistes de rue. La diversité des territoires urbains et les nombreux événements que cette diversité produit pourraient permettre de ré-enchanter la ville, d'y rétablir la convivialité.

1.3 - L'espace public, un bien commun au cœur de l'urbanité

Les rues, les places, les boulevards, les jardins et les squares, sont par excellence le lieu des échanges, des rencontres et doivent offrir à chacun le bien être qu'il est en droit d'attendre : qualité, convivialité, calme, propreté, sûreté... C'est plus facile de respecter les autres usagers lorsqu'on se sent soi-même respecté.

L'espace public : un bien commun !

1.4 - La ville au quotidien

La ville où on se sent bien, c'est la ville où les territoires ne sont pas trop spécialisés. La multiplicité des fonctions dans un secteur et la présence d'un centre urbain à une distance raisonnable, rendent possible des mobilités choisies, sûres et apaisées.

Cette ville, où les secteurs d'activités et l'habitat se côtoient, offre à celui qui la pratique une diversité de constructions, de paysages, d'ambiances urbaines qui rompent la monotonie.

La ville à vivre est celle où les trajets du quotidien sont simplifiés. C'est la ville des courtes distances.

La ville au quotidien c'est aussi la possibilité d'y être immobile, de ne pas se déplacer, de faire des rencontres, d'y échanger, de discuter.

1.5 - La ville à la mobilité libre, sûre et apaisée

La mobilité est un besoin fondamental, c'est un droit, et une possibilité qui doit être offerte à toutes les catégories de citoyens, y compris les plus fragiles, les plus pauvres, les non motorisés, les personnes à mobilité réduite ou ayant un handicap et les aînés.

L'organisation de la ville doit garantir une mobilité librement choisie, sûre et agréable, pour tous, équilibrée entre les divers modes de déplacement.

1.6 - La marche à pied comme mesure de la ville

La marche est le maillon qui articule la chaîne des déplacements. Elle concerne tous les individus qui ont l'usage de leurs jambes ou ceux qui ont une mobilité réduite, et qui effectuent de nombreux trajets courts ou longs, y compris quand il s'agit d'aller chercher sa voiture ou rejoindre un transport collectif. Pour certaines populations défavorisées, c'est parfois le seul moyen de déplacement.

La marche doit être le mode de déplacement absolument garanti dans le cadre d'une accessibilité possible et sûre pour tous.

1.7 - La marche à pied comme vecteur de développement économique

Les villes où l'on marche avec plaisir, sont des villes où les échanges économiques sont facilités. Là où on peut flâner, le commerce et en particulier le commerce de proximité se développent, notamment grâce à l'ambiance qui concilie le besoin d'achat et le plaisir.

La ville adaptée à la marche convient aux touristes qui fréquentent les restaurants, l'hôtellerie, les commerces, les musées,... Cette ville est également favorable aux activités économiques car les responsables d'entreprises préfèrent s'y implanter plutôt que dans des espaces sans vie,.

1.8 - Bien vivre dans la ville et dans ses quartiers

Les villes se sont étendues, les centres historiques se sont entourés de quartiers. Ces quartiers doivent être des endroits vivants et ne pas être réduits à des dortoirs. Les commerces ainsi que les équipements collectifs doivent y avoir leur place pour répondre aux besoins de la vie quotidienne.

La qualité de vie, celle de l'espace public qui rassemble ne doit pas être réservée aux seuls pôles urbains majeurs.

1.9.- La ville qui favorise le bien-être, protège la vie et contribue à la bonne santé des personnes

L'organisation et la gestion de la ville ont des conséquences sur le vécu quotidien. La réduction des nuisances, et en particulier celle du bruit, a une influence forte sur le sentiment de bien-être des habitants des villes. Pour la santé, la pratique de la marche et l'usage du vélo sont bénéfiques. La demi-heure d'exercice physique quotidien est la meilleure prévention contre le surpoids, le diabète, les maladies cardio-vasculaires... et contribue au sentiment de bien-être.

Si les accidents mortels sont moins nombreux en ville, les blessés graves et ceux qui sont par la suite frappés d'invalidité sont plus nombreux. Le risque d'accident, ou encore la peur d'être victime d'un accident, ne sont pas acceptables dans la ville où on aime vivre.

En milieu urbain : → 45 380 accidents corporels dont 1045 mortels et 15109 graves
=> 1096 tués + 54200 blessés

En rase campagne : → 19 650 accidents dont 2600 mortels et 13120 graves
=> 2870 tués + 27000 blessés

Source rapport ONSIR – données 2011 – Ministère de l'Intérieur

1.10 - La ville économe en énergie et apaisée

Les ressources de la planète ne sont pas inépuisables ; nous devons veiller à adopter des modes de vie qui les préservent.

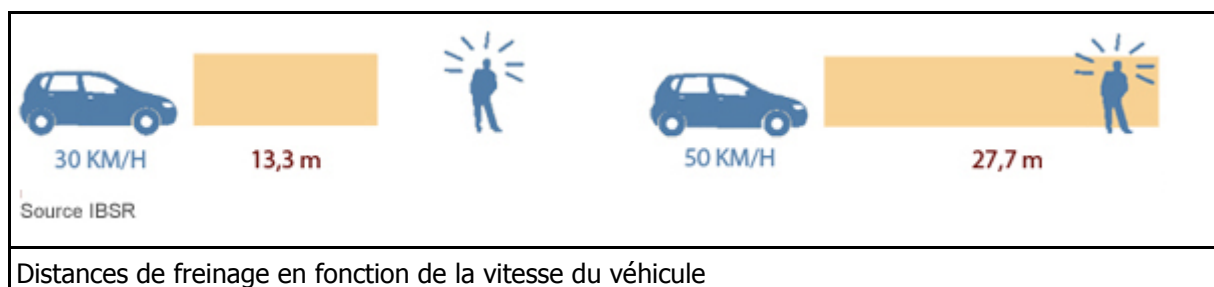
Le changement climatique et l'augmentation du coût de l'énergie nous contraignent à en maîtriser la consommation par une organisation pertinente de la ville et de ses déplacements.

2 - Les conséquences de l'excès automobile

Toutes les conséquences de l'excès automobile sont liées entre elles par un « effet système ». Ils se manifestent dans l'ensemble des composantes de la vie de la ville. Même si l'usage de automobile, jusqu'à l'excès, a pris la forme d'une mutation lente mais continue, il a néanmoins « révolutionné la ville » en moins de 100 ans.

2.1 - L'insécurité dans les déplacements, dans les espaces publics

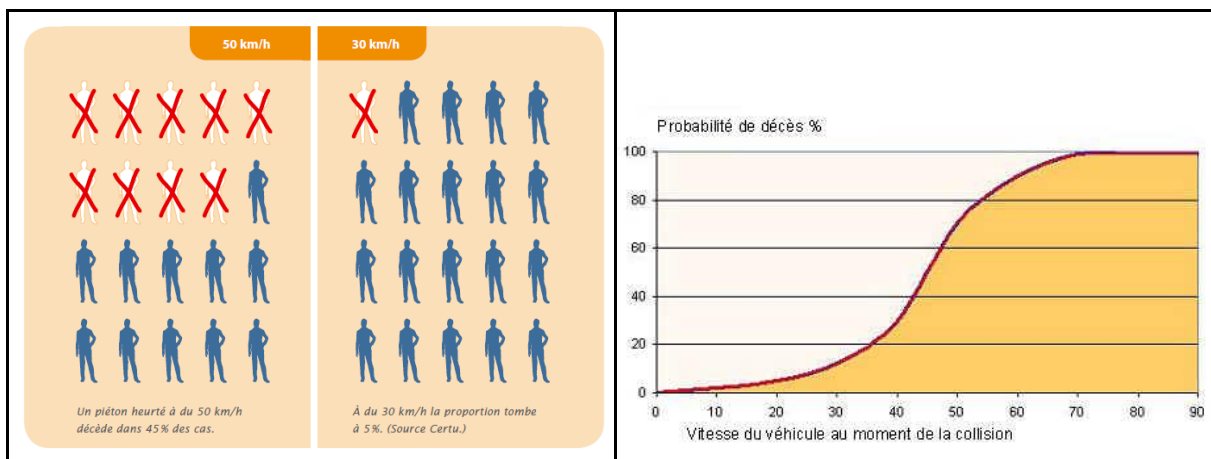
La vitesse excessive influe directement sur le nombre d'accidents et leur gravité, elle accroît en particulier la vulnérabilité des piétons et cyclistes (qui sont les 2 composantes essentielles des modes « actifs »).



La vitesse oblige le conducteur à porter son regard loin devant, essentiellement sur la chaussée, l'isolant de son environnement immédiat, en particulier de ce qui se passe sur les côtés et plus globalement de la vie urbaine.

La ville disparaît au profit des chaussées et les usagers locaux sont réduits au statut d'obstacles potentiels.

Si dans un choc à 50 km/h, le piéton est tué dans la plupart des cas, il a de fortes chances de s'en sortir à moins de 30 km/h.



2.2 - La congestion automobile

L'absence de maîtrise de l'usage de l'auto a des conséquences négatives pour l'auto elle-même ; cela conduit au blocage, à l'inefficacité, d'un système de déplacements dans lequel l'usage de l'auto est prépondérant. Cela se fait au détriment de déplacements utiles (livraisons, services de sécurité,...) alors qu'un grand nombre de ces usages sont superflus et pourraient se faire par d'autres modes. La congestion a de plus pour effet de dégrader le cadre de vie, les espaces publics.

2.3 – L'étalement de la ville

Le stationnement facile et les vitesses encouragées conduisent à la ville par et pour l'auto, la ville étalée où les alternatives (TC, vélo) sont découragées ou plus problématiques, à un développement non véritablement urbain dans les espaces naturels ceinturant la ville ; « une non-ville au milieu d'une non-campagne ».

« Tous les 7 ans l'équivalent d'un département français est consommé pour moitié par la construction de zones d'habitat et pour le reste par les zones d'activités et les infrastructures » (selon WWF).

L'étalement urbain repose sur un usage croissant de la voiture qui permet de relier les lieux d'habitat ou de travail, les sites commerciaux, les lieux d'enseignement de formation, de culture, de sport, malgré leur éclatement. Cet usage qui couvre 80% des distances parcourues est une dépendance pour la majorité des 15 millions de personnes habitant le périurbain, et son absence favorise l'exclusion de ceux qui ne conduisent pas ou ne peuvent acquérir un véhicule.

2.4 - L'occupation de l'espace public

Il s'agit d'une occupation excessive, hégémonique, par le stationnement (dont le stationnement illicite), et le nombre et la vitesse des véhicules en circulation ; une occupation au détriment des autres fonctions et besoins de la ville, une occupation au détriment de la qualité des espaces publics.

Une automobile occupe environ 10 m² au sol, mais de 15 à 20 m² dans un parking et environ 100m² en circulation selon la vitesse et la catégorie de voies.

Dans l'espace public le stationnement est réellement une situation d'appropriation privée d'un bien collectif.

La mobilité ne doit pas être prépondérante sur l'espace public. Celui-ci ne doit pas être, uniquement, le support de la circulation. La rue n'est pas un tuyau.

2.5 - Voies de circulation et parking : un impact excessif sur le cycle naturel de l'eau.

Les emprises de voiries occupées par les voitures en stationnement ou en mouvement sont généralement imperméables. Ces surfaces représentent 50% des emprises imperméabilisées de la petite couronne parisienne et 30% de celles de Paris.

Elles contribuent à augmenter le ruissellement et donc les inondations ainsi que les pollutions des cours d'eau.

Elles réduisent l'alimentation des nappes phréatiques.

Elles limitent les apports en eau nécessaires aux terres et au végétal pour préserver la biodiversité et permettre l'adaptation au réchauffement climatique par le rafraîchissement qu'apporte l'évaporation et l'évapotranspiration.

L'évaporation et la percolation de l'eau dans des sols vivants sont nécessaires à l'épuration naturelle de l'eau.

2.6 - La qualité de vie et les nuisances

Qu'il s'agisse des nuisances objectives (pollutions, bruit) ou des effets induits (sentiment d'insécurité, stress, agressivité), elles ont toutes un effet négatif sur la santé.

Le bruit urbain est essentiellement causé par le trafic des différents véhicules motorisés et représente une nuisance essentielle pour les citoyens. L'exposition fréquente aux nuisances sonores a un impact négatif sur la santé et le bien-être.

Le lien entre bruit dû au trafic et aménagement urbain est parfaitement établi. Par exemple, l'instauration d'une zone 30 permet de réduire le bruit de 2,5 décibels par rapport à une circulation à 50 km/h (une réduction de 3 décibels correspond à une division par 2 du niveau de bruit).

Le bruit est par ailleurs réduit lorsque le nombre de véhicules motorisés est lui-même réduit.

Selon les travaux de l'OMS, la pollution de l'air est la source de nombreux problèmes de santé en Europe. En milieu urbain, les émissions des véhicules peuvent représenter plus de la moitié des émissions totales de polluants dans l'air.

« Ainsi la mobilisation des médecins parisiens constatant la hausse des consultations pour toux chronique, asthme et autres lancent un signal d'alarme et demandent aux pouvoirs publics de prendre les mesures qui s'imposent. Une étude réalisée auprès de 154 000 patients anglais montre que la pollution de l'air entraîne une mortalité accrue : une hausse de 10 microgrammes par m³ et la mortalité bondit de 20 % ».

Source : appeldesmedecinsdeparis.overblog.com

Parmi les nuisances objectives il faut rappeler également que le champ visuel des citoyens se retrouve saturé par les voitures et par les infrastructures (ouvrages et parkings) qui leur sont dédiées. On peut mentionner également les signalisations routières mais encore les enseignes et publicités géantes dimensionnées et orientées ostensiblement pour les automobilistes.

2.7 - Les atteintes aux autres modes de déplacement

L'excès automobile conduit à l'exclusion, ou à la forte dissuasion, des modes actifs (vitesses, effets de coupure des infrastructures, dégradation du cadre de vie,), gêne causée aux transports publics (congestion).

Il faut noter les effets particulièrement négatifs des sens uniques pour les TC et les cyclistes.

Dans ces conditions, l'image sociale attachée aux modes actifs, particulièrement le vélo, reste partiellement négative : marginalité, excentricité, pauvreté... en raison du statut de « normalité » associé à tort à l'usage de l'auto. Cette image négative est en elle-même un élément de dissuasion.

2.8 - Inégalités économiques, sociales et territoriales

Les conséquences de l'excès automobile produisent aussi la dégradation des conditions de vie de nombreux habitants. C'est le cas des zones peu denses et mal desservies par les transports collectifs, des personnes âgées, vulnérables, à mobilité réduite, des personnes ayant des revenus modestes et de tous ceux qui ne peuvent conduire, soit par manque de véhicule, soit par manque de permis ou d'aptitude à conduire (pouvant avoir comme conséquence une discrimination à l'embauche).

L'excès automobile produit de fait la non faisabilité du droit à la mobilité pourtant inscrit dans la loi : de nombreux citoyens sont exclus de l'usage et de la jouissance normale de la ville.

La ville est de plus en plus marquée par une ségrégation spatiale et sociale. D'un quartier à l'autre, le pouvoir d'achat et les comportements sont de plus en plus éloignés. Les différentes catégories de population n'échangent plus et développent des réactions de rejet les unes par rapport aux autres.

3 - Un impératif, un préalable : donner à la voiture sa juste place

Il est utile de bien comprendre la genèse de cette situation d'excès automobile et la notion même d'excès. L'excès se définit par rapport à une situation qui serait considérée comme normale. C'est à dire une situation qui ferait la preuve de sa pleine efficacité et de sa totale acceptabilité sociale.

Une approche entièrement raisonnée de la problématique de la mobilité et de la ville n'aurait jamais pu conduire à l'excès automobile constaté. Il a fallu une faille dans la gouvernance des villes et le caractère progressif, lent, subreptice, de l'arrivée de l'auto puis de l'établissement de son hégémonie, pour que le système échappe à la raison comme il le fait depuis plusieurs décennies.

Paradoxalement, l'auto a produit une révolution dans nos villes, mais une révolution sans actes révolutionnaires, une révolution de velours, une révolution insidieuse, une révolution par la séduction, une révolution « sur la pointe des pneus » !

L'excès automobile a reçu par la suite le concours de l'idéologie ou de l'illusion techniciste. Rien ne semblait en effet pouvoir empêcher la maîtrise par l'homme de la ville, de l'auto, de l'auto dans la ville. Qu'il s'agisse des programmes informatiques de prévision et de planification, des prouesses technologiques de construction des infrastructures (routes et parkings), des systèmes électroniques et informatiques sophistiqués de gestion « optimisée » du trafic.

Enfin, l'auto a bénéficié d'un rapport de force institutionnel favorable se traduisant par un code de la route... « routier ».

L'épopée automobile a voulu revêtir les allures d'un conte de fée où tout se terminerait bien ; ce n'est pas le cas, on le sait maintenant. En fin de « conte », en fin de compte, ce sont les conséquences de cet excès auto lui-même qui ont permis l'éveil des consciences, la remise en question de cette déraison. Si la remise en cause de l'excès auto est par nature légitime, c'est grâce à l'audace d'expériences rompant avec cette logique et sur la réussite de ces expériences que se fonde aujourd'hui la motivation pour mener à bien cette démarche.

L'objectif pourrait être explicité comme suit : « réduire le nombre de véhicules motorisés, leur place dans l'espace public et leur vitesse, à ce qui est strictement nécessaire, c'est à dire fonctionnellement efficace et socialement utile »

Actuellement, il existe un certain nombre d'actions qui permettent de réduire la place de l'automobile en ville. Néanmoins, certains élus ont du mal « à passer le pas » et entreprendre la mise en œuvre des aménagements et des modalités d'exploitation permettant de limiter l'usage de la voiture. Nombre d'élus disent être favorables au principe de réduction de la place de la voiture, de même que beaucoup d'habitants. Mais bien souvent, et étrangement, les élus pensent les populations défavorables à ce principe. On peut de plus noter une évolution de la « pensée tout automobile » portée par les jeunes générations qui s'intéressent de plus en plus aux autres modes de déplacements : vélo, marche, transports en commun, co-voiturage.

Nota : sous le vocable auto ou voiture, il faut entendre l'ensemble des moyens motorisés individuels, y compris les 2 ou 3 roues motorisés, dont l'usage en excès a des conséquences tout aussi dommageable pour la ville en terme de sécurité, bruit, pollution, occupation de l'espace public.

3.1. Agir sur la forme urbaine : promouvoir un développement urbain, un urbanisme, strictement lié à l'organisation d'une offre de mobilité sur de courtes distances et équilibrée

La « ville des courtes distances » regroupe dans différents centres de quartiers les commerces, les services, les équipements scolaires, collectifs et de loisir, les emplois. Dans ces centres exploités selon le principe des zones 30 la mobilité des piétons, personnes à mobilité réduite, handicapées, mais aussi personnes âgées ou accompagnées de jeunes enfants, est assurée. Ces centres sont reliés entre eux par les transports collectifs et par des itinéraires piétons et cyclables. Ce modèle de ville, vers lequel on doit tendre, atténue les contraintes du quotidien et protège l'environnement.

3.2. Modérer l'usage de l'auto en limitant le stationnement

Le stationnement est le déterminant principal pour l'usage des moyens de déplacement motorisés individuels.

Les facilités de stationnement doivent être réduites : limitation de l'offre, des durées de stationnement et instauration d'une tarification.

Le stationnement des pendulaires doit en particulier être fortement dissuadé dans le centre-ville, tandis qu'inversement des modalités seront adaptées aux besoins des résidents et des clients des services et commerces.

La gestion du stationnement s'accompagne d'alternatives pour l'accès à la ville : parcs-relais périphériques, amélioration des services de transports en commun et taxis, cyclabilité du réseau de rues, mise en place de systèmes efficaces de co-voiturage, ...

Nota : en aucun cas la modération de l'usage de l'auto n'implique son interdiction et son élimination de nos villes pour un avenir proche.

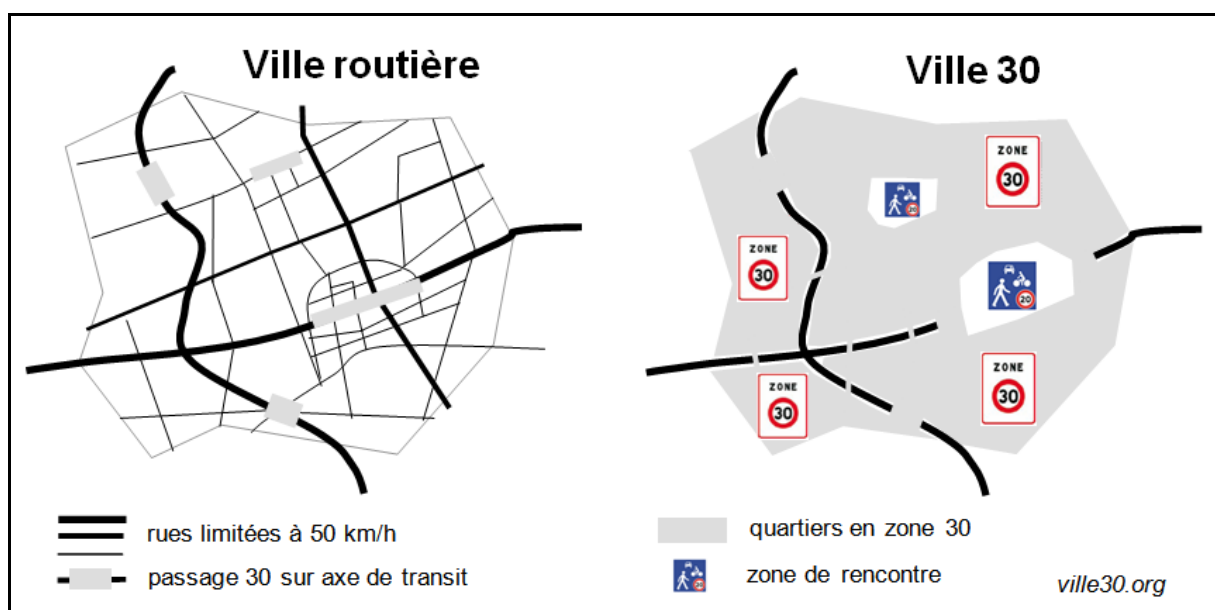
3.3. Modérer les vitesses : la démarche « ville 30 »

La démarche « ville 30 » consiste à établir la limitation à 30 comme norme de fonctionnement sur la majorité du périmètre urbain (80% des rues environ) en conservant certaines rues importantes à 50 (voire exceptionnellement à 70).

Cette démarche fonde sa légitimité essentiellement sur un objectif de sécurité.

Cependant, elle produit des effets quant à l'usage de l'auto. D'une part parce que les trafics de transit doivent impérativement être fortement dissuadés, voire rendus impossible, dans les zones 30, d'autre part parce que la forte réduction du « risque automobile » qui en résulte entraîne logiquement un plus grand usage du vélo (et donc un moindre usage des modes motorisés).

La démarche « ville à 30 » s'appuie sur les avancées réglementaires récentes obtenues par la démarche du « code de la rue » : principe de prudence, définition approfondies des zones 30 et des aires piétonnes, création des zones de rencontre et normalisation du double sens cyclable.



3.4. Limiter l'occupation de l'espace public

La réduction des volumes de trafic automobile et de la vitesse permettent de réduire fortement la part de l'espace public affecté à l'écoulement de ce trafic.

La rue n'est plus un tuyau : elle peut être affectée à l'ensemble des fonctions urbaines nécessaires à la vie de la ville.

Ce gain dans l'affectation de l'espace public pourra être augmenté encore par la très forte réduction de l'offre de stationnement automobile. La rue n'a pas pour vocation première d'être affectée au stationnement qui concrétise une appropriation privée d'un bien commun.

3.5. Réguler l'accès des véhicules motorisés : l'objectif de réduction de l'excès auto peut s'appuyer sur d'autres types d'actions.

- *Le contrôle d'accès*

Une première action consiste à mettre en œuvre des contrôles d'accès à la périphérie de la ville. Ces contrôles sont pratiqués par le biais de feux tricolores ou de carrefours à feux. Cette action permet de prévenir la formation de situations de congestion dans le centre de la ville. Or ces situations de congestion sont aussi absurdes qu'inutiles. Elles ont des conséquences désastreuses pour le cadre de vie (effet dissuasif pour les piétons et cyclistes), pour les conditions de circulation des TC, et pour les automobilistes eux-mêmes qui se retrouvent piégés et sans recours.

A l'inverse les rétentions en périphérie de ville offrent la possibilité aux automobilistes qui le désirent de gagner un parc relais et poursuivre l'accès à la ville par des navettes circulant dans un trafic dès lors fluidifié.

- *Le péage urbain*

C'est un autre type d'action permettant de réduire l'excès automobile.

Les types de tarification peuvent être d'une grande diversité : selon la période, selon le type de véhicule, selon la résidence, selon le nombre de personnes véhiculées, etc. ...

Les revenus du péage peuvent eux-mêmes avoir une grande diversité d'affectation. Ils sont généralement affectés au financement de certains volets de la politique de mobilité de la ville (TC, aménagements pour modes actifs, tarification sociale des TC, etc. ...) permettant d'améliorer l'offre des alternatives à l'automobile.

L'effet de dissuasion de l'usage de l'auto constitue de fait une possibilité d'économie pour ceux qui disposent des revenus les plus faibles et que le péage dissuade prioritairement.

- *Les zones à trafic limité (ZTL)*

Le principe consiste à n'autoriser l'accès à chaque zone qu'à un nombre limité de véhicules motorisés autorisés.

Les ZTL sont mises en œuvre essentiellement dans les villes italiennes.

Outre les services publics et les livraisons (sous condition d'horaire) les résidents sont généralement autorisés. Ces autorisations pour les résidents donnent lieu à des modalités réglementaires (nombre d'autos autorisées par foyer) et tarifaires diverses.

L'accès des cyclistes est autorisé et sont donc encouragés, à l'inverse particulièrement des deux-roues motorisés.

Les ZTL ont pour effet immédiat la suppression de tout trafic injustifié dans chaque zone, et notamment tout trafic de transit.

En facilitant la circulation et surtout le stationnement pour les résidents, les ZTL sont un outil très efficace pour la maintien d'une fonction résidentielle importante dans le centre-ville.

L'amélioration du cadre de vie qui résulte de la réduction drastique du trafic auto se traduit de plus par une valorisation de l'armature commerciale, de l'image et de l'attractivité de la ville.

- *Les ZAPA*

Les ZAPA visent à contrôler l'accès à la ville selon les critères d'émissions de pollution. Ce projet est aujourd'hui en suspens en France.

L'approche de type ZAPA fait l'impasse sur toutes les autres conséquences de l'usage excessif de l'auto : sécurité, occupation de l'espace public, type d'urbanisme, mobilité des modes actifs. C'est en fait bien souvent un manœuvre visant, d'une part à contourner le vrai problème qui est d'agir sur le

déterminant fondamental pour l'usage de l'auto qui est le stationnement, d'autre part à surfer sur un thème à la mode, tout le monde (citoyens et « responsables ») se disant alarmé par les taux de pollution tout en défendant la poursuite de la logique actuelle !

Enfin, il ne faut pas occulter certains aspects discutables des critères de sélection. Certains véhicules neufs de grosse cylindrée peuvent être de plus gros consommateurs de carburant que certains véhicules anciens, et, d'autre part, il y a souvent un écart important entre les émissions théoriques d'un véhicule et les émissions réelles après un certain usage.

Finalement une action de type ZAPA ne serait envisageable qu'en complément des actions essentielles évoquées précédemment.

Comme toujours en milieu urbain une solution est rarement isolée. A la complexité de la ville il faut répondre par la multiplicité de solutions trouvant chacune leur pleine efficacité dans la mise en synergie de toutes.

Les diverses actions présentées pour réduire l'usage de la voiture peuvent donc, et doivent sans doute, être mises en œuvre simultanément avec les dosages nécessaires à la prise en compte la plus pertinente de la spécificité de chaque ville.

4 - Développer les alternatives principales et leur usage

Les alternatives les plus utilisées à l'usage de l'automobile sont la marche, le vélo et les TC.

Dans la « ville à vivre » l'usage de ces alternatives doit résulter d'un libre choix, de l'exercice légitime de leur liberté par l'ensemble des citoyens et visiteurs de la ville. L'exercice de cette liberté a notamment pour vertu de « libérer » les automobilistes de l'obligation dans laquelle bien souvent nombre d'entre eux se trouvent d'utiliser leur auto chérie...

Pour **les piétons et cyclistes**, usagers vulnérables, l'élément fondamental est l'assurance de la sécurité par la réduction forte, voire la suppression, du risque.

Cela est obtenu par une réduction de la vitesse des véhicules motorisés. En ville la limitation convenable des vitesses est 30 km/h. Les conditions de cette limitation sont optimales dans le cadre général de la « ville à 30 ».

4.1. Encourager la marche à pied

Le premier élément est la sécurité. Le facteur déterminant pour cela est la réduction des vitesses par sa limitation à 30 ou 20 km/h (zones de rencontre).

Sur les voies où la limitation est exceptionnellement maintenue à 50 km/h, la sécurité doit être également garantie. Dans ces voies il convient d'abord de mettre en œuvre une exploitation cohérente, de telle manière que la limitation à 50 soit réaliste et donc respectée. Il convient ensuite que les carrefours soient correctement conçus et exploités. Ces carrefours doivent être de conception urbaine. Le carrefour giratoire n'est pas un objet urbain ; il répond d'abord au règlement des conflits entre véhicules.

L'agrément et le confort sont des éléments également importants. Le cheminement des piétons doit être de largeur suffisante et au moins égal à ce qui est désormais exigé pour les PMR.

Mais au-delà de cette exigence réglementaire minimale, il est légitime de revendiquer pour les piétons une part convenable de l'espace public. Cela peut être obtenu en se fixant par exemple comme règle de ne pas attribuer plus de 50% de l'espace public à la circulation des véhicules.

La forte réduction du stationnement dans les espaces publics contribuera également fortement à leur réaffectation massive en faveur des piétons et de la vie locale.

Les cheminements pour les piétons ainsi aménagés doivent être protégés contre les intrusions diverses, qu'il s'agisse du stationnement illicite ou de toute autre occupation (stationnement, étalages commerciaux, équipements divers,...).

Les cheminements pour les piétons doivent être les plus courts possible. Des solutions devront être recherchées pour affiner le maillage de ces cheminements : franchissement de voies ferrées, de routes à grande circulation, de cours d'eau, de bâti trop compact,...

Les équipements et signaux contribuant au confort (bancs, traitement des poubelles) ou à l'information contribuent à l'agrément offert aux piétons.

Enfin, un élément important de la sécurité des personnes réside dans l'importance et la permanence du trafic des piétons au cours de la journée. Cela conduit en particulier à favoriser la mixité fonctionnelle dans les villes, et à éviter parfois les solutions de type aire piétonne lorsqu'elles conduisent par exemple à une mono-activité commerciale facteur de stress lorsque les commerces sont fermés et qu'aucune activité liée à la fonction résidentielle ne subsiste (présence de résidents, commerces quotidiens, cafés, lieux culturels,...)

Les espaces publics, et donc les cheminements qui s'y inscrivent, gagnent évidemment à bénéficier de tous les gestes d'embellissement tels que parfois la présence de végétaux. Ne pas oublier cependant que des enfants sur le chemin de l'école contribueront mieux à la requalification de l'espace public que des plantes vertes.

4.2. Encourager l'usage du vélo

Comme pour les piétons, le premier élément d'encouragement de l'usage du vélo est la sécurité. Le facteur déterminant pour cela est la réduction des vitesses par sa limitation à 30 ou 20 km/h (zones de rencontre).

Sur les voies où la limitation est exceptionnellement maintenue à 50 km/h la sécurité doit être également garantie. Dans ces voies, il convient d'abord de mettre en œuvre une exploitation cohérente de telle manière que la limitation à 50 soit réaliste et donc respectée. Sur ces voies, des aménagements seront réalisés, bandes cyclables (et parfois pistes cyclables). Ces aménagements doivent faire l'objet de contrôles assurant leur bon état et leur disponibilité effective.

Il est un autre élément très important pour la sécurité des cyclistes. Il s'agit d'extraire l'usage du vélo de la situation de marginalité dans laquelle il se trouve bien souvent aujourd'hui. Le meilleur encouragement à l'usage du vélo est... l'usage du vélo. Une part significative prise par les cyclistes parmi l'ensemble des modes de déplacement conduit automatiquement à une amélioration forte de leur visibilité sociale. Cette amélioration est particulièrement nécessaire pour ce mode de déplacement dont la visibilité physique est par nature réduite.

Outre l'accroissement du nombre de cyclistes, il est également important que la composition de cette catégorie recouvre du mieux possible la composition de la population de la ville. L'usage du vélo ne doit pas être et apparaître comme le mode des exclus, des défavorisés, de captifs en quelque sorte.*

C'est de la pratique du vélo par les leaders, décideurs et responsables, que dépend la prise en compte de ce mode au niveau nécessaire dans l'ensemble du système de déplacements de la ville. L'usage du vélo est donc particulièrement dépendant de la politique de réduction de l'usage des véhicules motorisés.

Les trajets pour les cyclistes doivent être les plus courts possible. Des solutions devront être recherchées pour affiner le maillage de ces trajets. Ils pourront souvent être jumelés avec ceux réalisés pour les cheminements piétons.

Un problème particulier est celui des voies à sens uniques pour les véhicules. Ces sens uniques résultent souvent de la politique de la « ville automobile » mise en œuvre il y a plusieurs décennies. Beaucoup de double sens généralisés de circulation pourront donc être rétablis. C'est la solution la plus aisée à gérer pour les cyclistes et elle contribue de surcroît à la maîtrise des vitesses.

Lorsque les sens uniques doivent être maintenus, le double sens devra être établi pour les cyclistes. C'est la norme désormais dans les zones 30, mais cela peut être généralisé à l'ensemble de la voirie.

4.3. Encourager l'usage des TC

L'encouragement de l'usage des TC repose à la base sur l'existence du service de TC et sur ses qualités propres : maillage du réseau et desserte du territoire, vitesse, fréquence et amplitude du service, adaptation de la tarification, complémentarité avec les autres modes de déplacements.

La durée des trajets est un critère très significatif. Aujourd'hui les enquêtes-ménage font apparaître que le temps passé dans les déplacements quotidiens par les usagers des TC sont bien souvent le double du temps passé avec les autres modes. C'est un indicateur net de la situation de « captif » dans lequel se trouvent majoritairement les utilisateurs des TC. Pour les lignes qui ne sont pas en site propre la vitesse commerciale dépend directement de l'état de fluidité des voies empruntées. La fluidité est l'élément déterminant pour la bonne circulation des véhicules de TC.

La suppression de la congestion implique une forte incitation à un moindre usage de l'auto qui a pour autre conséquence heureuse de transférer ces automobilistes dissuadés sur les modes alternatifs, dont les TC.

A ce titre, la complémentarité auto-TC est nécessaire. Elle peut se traduire par la création de « parcs-relais » en périphérie des villes.

Un élément important est la lisibilité des lignes de TC, notamment pour les utilisateurs potentiels exceptionnels, les visiteurs, touristes, par exemple. Cette lisibilité est forte dans le cas de transports guidés (tramways) en raison de leur impact important sur l'espace public.

Comme pour les vélos, il est important que les TC soient utilisés par l'ensemble des catégories de la population. C'est la condition pour façonner une image nouvelle, positive, de ce mode de déplacement aujourd'hui utilisé majoritairement par des « captifs », par ceux qui ne disposent pas de la « clé de contact », par ceux qui sont d'une certaine façon exclus du fonctionnement et de la vie de la ville.

C'est de l'usage des TC par les leaders, décideurs et responsables, que dépend la prise en compte de ce mode au niveau nécessaire dans l'ensemble du système de déplacements de la ville, et les choix d'investissement nécessaires à l'amélioration du niveau de service et aux améliorations, évolutions et extensions du réseau.

Enfin, l'usage des TC peut être encouragé par des éléments plus qualitatifs tels que les caractéristiques de véhicules, capacité et confort, la qualité des aménagements aux arrêts dont l'information pour l'attente, l'accessibilité des arrêts à pied ou à vélo.

Ces éléments qualitatifs doivent contribuer eux aussi à valoriser de l'usage des TC.

5 - Pour réussir la « ville à vivre »

qui est la Ville de l'Avenir que nous voulons

Condition nécessaire : conviction et volonté

La conviction que c'est nécessaire, volonté de mettre en œuvre la démarche adaptée et volonté d'affronter les difficultés prévisibles

Il est également nécessaire d'avoir une vision longue, prospective, de ce que sera « la ville de l'avenir » et d'inscrire délibérément la démarche dans la durée ; le temps de la ville est un temps long, 25 ou 30 ans pour des mutations pleinement significatives, un temps bien plus long que celui des mandats électoraux

Mais il est également tout à fait nécessaire de commencer par « maintenant » ; de commencer tout de suite, car il serait inutile et contre productif de perdre du temps, de pérenniser ainsi des pratiques pénalisantes pour la ville et la vie, de donner enfin l'occasion aux mauvaises habitudes et mauvais comportements de s'ancrer davantage (jusqu'à laisser croire qu'il s'agit de « mentalités » fatales et indestructibles)

Enjeu immédiat : l'espace public

1. le libérer de l'excès de la fonction mobilité et, dans celle-ci, de l'excès auto ; dans l'immédiat seule la réduction significative de l'excès auto est possible comme exposé précédemment
2. partir à la recherche des « fonctions disparues » et leur rendre la place qui doit être la leur dans l'espace public
3. mettre en œuvre de nouveaux principes d'exploitation de l'espace public

Les nouveaux principes d'exploitation incluent :

- l'aménagement
- l'équipement
- les réglementations
- les tâches de police

Ces nouveaux principes d'exploitation doivent être caractérisés par l'exigence de qualité garante de leur efficacité ; l'obtention de cette qualité requiert une haute technicité ; en particulier la mise en œuvre de ces nouveaux principes d'exploitation nécessite souvent un regard critique sur les erreurs du passé afin de pouvoir les remettre en cause.

Le bon fonctionnement de la ville (Polis...) repose sur un ensemble de règles permettant de prendre en compte tous les conflits d'intérêt et d'usage. Le respect de ces règles par tous est une nécessité impérieuse. C'est le rôle des taches de police de veiller à leur respect. Il s'agit d'obtenir le fonctionnement policé qui est le bien commun.

*Assumer les tâches de police
il est urgent de sortir de la ridicule situation de déni de la Police dans notre pays*

Il est également nécessaire de s'appuyer sur les évolutions de comportement et de les encourager

Dans certaines villes, la vie de quartier reprend peu à peu ses droits : les habitants des quartiers urbains sont moins adeptes des grandes surfaces périphériques alors que le commerce de proximité continue à trouver une clientèle qui augmente régulièrement. De nombreuses enquêtes ont montré que si les piétons et les cyclistes achètent moins à chaque visite des commerces, ils les fréquentent plus souvent

Le dialogue social comme préalable incontournable

Dès cette phase immédiate l'ensemble de la démarche nécessite la remise en œuvre des fonctionnements démocratiques ; ceux-ci conditionnent la compréhension des enjeux et de la démarche, puis l'acceptation, l'implication, la participation positive de l'ensemble des acteurs de la ville.

La compréhension des enjeux et de la démarche est en particulier nécessaire pour surmonter les oppositions résultant de la réalité du caractère antagonique de certains intérêts dont l'expression est légitime.

La démocratie requiert que les citoyens soient correctement informés pour que leur participation dans les instances de concertation ait par la suite véritablement un sens.

Pour les actions de communication, il pourra être utile de s'appuyer sur la pratique d'expérimentations ; cela peut permettre de faire la démonstration du caractère opérationnel des principes proposés et de lever leur image utopique ; dans ce cadre, le traitement des abords des établissements scolaires par exemple est crucial ; parce que les démarches de concertation y sont parfois plus aisées, que les effets même limités sont autant de points d'appui et d'actes forts de communication ; mais aussi car cela constitue un investissement auprès des enfants comme citoyens de la ville de demain.



La ville de l'avenir

La ville de l'avenir, « ville à vivre », offrira une grande diversité d'activités économiques, culturelles et sociales dans chacun de ses quartiers urbains. Contrairement à l'organisation consistant à spécialiser chaque secteur en fonction de son utilisation (politique de zonage), la mixité des tissus urbains est nécessaire à la vie de quartier et favorable à la pratique des modes actifs, marche et vélo. Elle permet de conjuguer mixité fonctionnelle et sociale.

C'est la « ville des courtes distances », ville compacte qui respecte et préserve les espaces naturels qui l'entourent, ville compacte qui s'inscrit le plus souvent dans une agglomération polycentrique, les liens et échanges entre les divers pôles étant eux-mêmes générateurs d'efficacité et d'enrichissement. La recherche de polarités est favorable aux transports collectifs, dont l'efficacité est plus problématique dans une urbanisation diffuse.

La ville de l'avenir offrira un cadre naturellement favorable à la qualité des espaces publics et à leur jouissance optimale par l'ensemble des acteurs de la ville.

La mobilité n'y sera qu'une composante harmonieusement assurée parmi l'ensemble des autres fonctions de la ville

*Il est nécessaire de faire œuvre d'urbanisme
pour bâtir la ville de l'avenir*



	<p>Contact</p> <p>Rue de l'Avenir 34, rue de l'Église 75015 Paris Tél./Fax : xx33 (0)1 45 57 12 20 infosrda@ruedelavenir.com Présidente : Anne Faure : a.faure.rda@orange.fr Gilbert Lieutier : gilbert.lieutier@wanadoo.fr</p>
---	---