

## Développement de la ville et place de la voiture

### *L'enjeu de la mobilité urbaine pour tous*

Le développement simultané des villes et des voitures au début de la seconde moitié du XXème siècle a conduit l'extension de bon nombre de villes par l'étalement urbain incontrôlé autour de voiries destinées exclusivement à l'usage automobile, créant de fait de graves problèmes d'encombrement, de pollution et d'exclusion sociale de la majeure partie de la population, celle qui n'a pas, et ne peut pas, avoir accès à la voiture, soit environ les 2/3 des habitants.

Face à ce déséquilibre urbain, social et environnemental, l'Europe, les États et les agglomérations ont voulu réagir pour rééquilibrer les modes de déplacements, dont les transports en commun et les modes de déplacement non motorisés tels que la marche ou le vélo, pour redonner de la mobilité urbaine à tous les habitants et pour leur rendre accessible la ville et ses services.

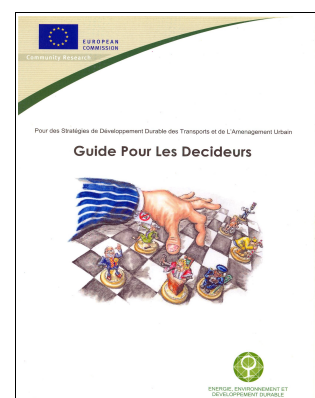
L'espace public sert de lien pour vivre en ville et accéder à la ville. Il constitue donc de fait une interface entre l'urbanisme et les déplacements. Il est au coeur des enjeux d'un modèle de développement urbain ainsi que d'un partage équilibré entre les modes de déplacement. Deux des défis majeurs à relever à cet égard sont celui de la cohabitation entre différents publics et usagers au-delà des conflits d'usages et celui de la sécurité et de la sûreté liées à cette cohabitation.

Ces questions ont fait l'objet de nombreux travaux dans le monde et particulièrement en Europe au cours des cinq premières années du XXIème siècle, notamment au sein de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT, aujourd'hui transformée en Forum International des Transports au sein de l'OCDE) et de l'Union Européenne, via les travaux de la Commission.

### *Les outils Européens*

L'Europe a lancé plusieurs programmes d'action et mis à la disposition des Etats et des collectivités territoriales un certain nombre d'outils à destination des décideurs et des praticiens ainsi que de retours d'expériences, souvent sous forme d'études de cas.

Le programme PROSPECTS (Procedures for Recommending Optimal Sustainable Planning of European City Transport Systems) de la Commission Européenne a permis de produire autour de 2003 plusieurs guides dont un guide pour les décideurs, disponible par téléchargement à partir du site de l'Université Technique de Vienne<sup>1</sup> en Autriche. Le guide pour les décideurs est disponible en allemand, anglais, espagnol, français<sup>2</sup>, italien et suédois. Ce guide propose à la fois des stratégies, des méthodes et des outils et est complété par quatre études de cas : Edimbourg, Madrid, Oslo et Vienne. D'autres guides PROSPECTS ont été produits à l'attention des praticiens et sont aussi téléchargeables.



En 2000, un certain nombre de villes européennes ont été analysées dans le cadre du projet LEDA quant à leur politique de développement et de répartition modale des déplacements, notamment vis-à-vis de la place de la voiture. L'ensemble du projet LEDA est accessible à partir d'un site

<sup>1</sup> <http://www.ivv.tuwien.ac.at/> puis Forschung / Projekte / International Projects / PROSPECTS

<sup>2</sup> [http://www.ivv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Diverse/Forschung/International/PROSPECTS/pr\\_del15dmgfr.pdf](http://www.ivv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Diverse/Forschung/International/PROSPECTS/pr_del15dmgfr.pdf)

spécifique<sup>3</sup> intégré au site de l'ILS<sup>4</sup> en Allemagne.



Carte des villes modèles de LEDA



Trenchin, République Tchèque (LEDA)

La carte ci-contre des villes modèles "LEDA", située sur le site, permet par simple clic de consulter les éléments concernant la ville choisie. Par exemple, en cliquant sur la ville tchèque de Trenchin, on obtient des informations plus détaillées, telle l'aire piétonne de Trenchin. Des fichiers PDF en anglais peuvent ainsi être téléchargés.

Ce site de LEDA présente deux inconvénients majeurs : les éléments sont parfois anciens, le projet ayant été achevé en tout début de l'an 2000, et le site est uniquement en allemand, ce qui rend difficile la recherche des exemples en anglais de format PDF.

Dans la continuité de ces projets européens a ensuite été lancée l'EPOMM (European Platform On Mobility Management) à laquelle participent les organismes techniques nationaux de l'Autriche, l'Espagne, la France, les Pays-Bas, le Royaume Uni et la Suède. Le site de l'EPOMM<sup>5</sup>, en anglais, permet de consulter près de 300 cas de moyennes et petites villes européennes, à l'exemple de Znojmo en République Tchèque.

Les cas de l'EPOMM sont également accessibles en plusieurs langues (anglais, allemand, espagnol, français, hongrois, italien, polonais, tchèque, selon les cas) à partir de la banque européenne de données ELTIS<sup>6</sup> (European Local Transport Information Service), qui offre aussi des outils aux praticiens, des formations et d'autres rubriques (association d'utilisateurs, appel à projets, appel d'offres, initiatives de l'Union Européenne).

ELTIS regroupe en 2008 plus de 1300 études de cas dans différents pays du monde. Le classement des cas à la fois en 13 thématiques de déplacements et également par pays permet une recherche facile. Par exemple, on peut trouver très rapidement les projets pilotes bulgares de 1997 pour le transport des personnes handicapées à Sofia, Plovdiv, Varnas, Bourgas, Stara Zagora et Kurdjali ou l'installation en novembre 2007 de garages à vélo à proximité des arrêts de transports en commun et des lieux d'échanges à Belgrade en Serbie. On peut également soumettre ses propres cas pour qu'ils figurent dans ELTIS.



Belgrade, Serbie (ELTIS)

Pour terminer rapidement ce tour rapide des projets et expériences européennes, il convient également de citer le projet européen Interreg III pour les pays riverains de la Baltique et de la mer

3 LEDA Modelstädte : <http://www.leda.ils.nrw.de/>

4 ILS : Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung GmbH

5 <http://www.epomm.org/>

6 <http://www.eltis.org/Vorlage.phtml?sprache=en> pour la page d'accueil en anglais

du Nord intitulé "Shared Space" qui vise à banaliser l'usage de la voirie en ville, sous réserve qu'une voie extérieure permette d'assurer l'écoulement rapide du trafic de transit. Des brochures et études de cas sont téléchargeables sur le site de Shared Space<sup>7</sup>.

## ***La France et les PDU (Plans de Déplacements Urbains)***

Les PDU ont été initiés en 1982 en France par la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI), qui a subi plusieurs remaniements depuis, pour intégrer les objectifs de mobilité durable.

### **Objectifs des PDU**

Dans la France de 2008, les PDU visent à répondre aux objectifs suivants :

- ◆ l'accessibilité globale de la chaîne des déplacements urbains ;
- ◆ l'amélioration de la sécurité de **tous** les déplacements ;
- ◆ la diminution du trafic automobile ;
- ◆ le développement des transports collectifs ;
- ◆ le développement des modes économes (marche, vélo, modes doux dont certains engins hybrides pour personnes âgées, etc.) ;
- ◆ l'aménagement et l'exploitation de la voirie ;
- ◆ l'organisation et la tarification du stationnement ;
- ◆ la rationalisation de l'approvisionnement des marchandises ;
- ◆ les plans de mobilité (Plans de Déplacements d'Entreprises, Plans de Déplacements d'Administrations, Plans de Déplacements Scolaires) ;
- ◆ la billettique intermodale et la tarification multimodale.

### **Enjeux de gestion des flux**

Parmi les multiples enjeux des PDU, cinq enjeux majeurs concernent la gestion des flux :

- ◆ l'accessibilité (loi de 2005 et ses volets accessibilité des PDU et gestion de la mobilité pour tous) ;
- ◆ la vie des gens dans leurs activités, leur habitat, leur famille, leurs loisirs, leur mobilité ;
- ◆ l'approche globale de la vie urbaine : cela implique notamment la cohérence des différents documents de planification (Schémas de Cohérence Territoriale, PDU complétés par un volet sur l'accessibilité (physique, sociale et géographique), Agendas 21 locaux, etc.) ;
- ◆ l'approche de l'espace public comme l'interface social entre urbanisme et déplacements ;
- ◆ la gestion de la cohabitation et des conflits d'usage.

Vis-à-vis de ces enjeux, trois domaines d'action font plus particulièrement l'objet de travaux et de réflexions sur les problèmes de gestion des flux : la mobilité, l'espace public, les conflits d'usage.

<sup>7</sup> <http://www.shared-space.org/>

## Le programme français "Une Voirie pour Tous"

Un programme d'actions intitulé « *Une voirie pour tous – Sécurité et cohabitation sur la voie publique* » est actuellement mené en France en partenariat avec les associations des techniciens des collectivités locales, avec la volonté de faire participer le plus possible les élus et les associations d'usagers à cette action.

Intégrant les questions de mobilité et d'accessibilité dans toute la chaîne de déplacements, il est proche du programme européen Shared Space, mais s'en différencie sur la question de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Un des inconvénients majeurs apparu en effet lors des évaluations des opérations "Shared Space" est que la banalisation des espaces publics, en enlevant tout repère, accroissait le sentiment des personnes âgées et des malvoyants tout en présentant un danger réel pour les aveugles et les enfants (danger limité en gravité par la faible vitesse des véhicules). Le programme français vise à améliorer "Shared Space" sur ces points particuliers.

"Une voirie pour tous" met en avant quatre principes généraux pour la conduite des actions portant sur les voiries et espaces publics :

- ◆ **Garantir l'accessibilité incontournable** de la voirie aux différents publics et services auxquels elle est destinée. Cela signifie que soit assurée en priorité l'accessibilité en toute sécurité pour les services de secours, de sécurité, mais aussi pour les personnes à mobilité réduite, les chauffeurs livreurs et un certain nombre de personnes ou services identifiés.
- ◆ **Comprendre la vie "au-delà de la ville"** des différentes catégories d'habitants vivant hors du centre ville en périphérie urbaine. Cela nécessite d'examiner leur dépendance au regard de la voiture et d'identifier à quels services de la vie quotidienne ils doivent avoir accès.
- ◆ **Donner** à tout un chacun **un choix du mode de déplacement** alternatif à la voiture et redonner à la voirie ses fonctions de support de la vie locale en luttant non pas contre la voiture, mais contre les excès de la voiture, notamment au regard du stationnement et de la mobilité de proximité.
- ◆ **Décider et choisir en toute lucidité** en arbitrant dans le dialogue sans pour autant céder aux mauvais compromis, avec la nécessité de rééquilibrer les rapports de force et de faire des choix politiques pour encadrer certains usages.

Cela se traduit notamment par la nécessité :

- ◆ de **changer le concept de normalité**, c'est-à-dire de prendre en compte, dès le départ, les publics les plus vulnérables : personnes à mobilité réduite, personnes âgées, enfants...
- ◆ de **considérer les transports publics comme un service de base**, et non comme un simple service social, et d'élaborer de ce fait une politique cohérente qui compense la limitation de l'usage de la voiture par une offre de service de meilleure qualité.

**Trois critères de qualité** concourent à faciliter la mise en oeuvre concrète de ces principes dans l'aménagement des espaces publics.

### 1 – N'oublier personne

N'oublier personne, c'est n'oublier d'intégrer aucun public ni aucun usager dans les réflexions, le dialogue et les concertations préalables. C'est aussi prendre en compte les problèmes des "tiers absents" tels que les enfants, les personnes âgées, les visiteurs ou les gens de passage.

### *N'oublier aucun public*

C'est intégrer dès le départ toutes les différences d'aptitudes, d'activités et de comportement des personnes constituant le, ou plutôt les publics. L'âge, le sexe, les difficultés spécifiques de mobilité, les handicaps, les contextes de déplacement, les activités poursuivies, les situations d'inactivité ou de loisirs, les comportements des individus ou des groupes de personnes sont les principaux facteurs de réussite ou d'échecs des aménagements et de leurs usages.

### *N'oublier aucun usager*

C'est intégrer dès le départ l'ensemble des usagers de la voie publique que sont les usagers professionnels, les usagers des transports, les divers groupes d'usagers. Les professionnels de l'acheminement, de l'accompagnement, de la santé, de la sécurité, de l'exploitation, de la maintenance font partie des usagers au même titre que les piétons, les usagers vulnérables ou les usagers des différents modes de transports individuels et collectifs.

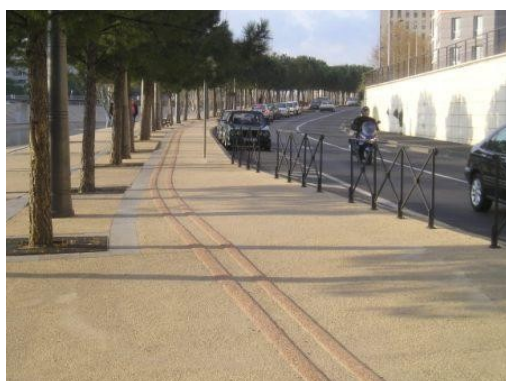
**N'oublier personne ne veut pas dire "faire pour tous", mais décider des priorités en ayant pensé à tous.** Il s'agit de faire un choix et de prendre des décisions pour imposer, faciliter, permettre, pénaliser ou empêcher l'accessibilité de certains usagers et la pratique de certains usages.

## **2 – Offrir le trajet le plus court au plus pénalisé**

Changer le concept de normalité et offrir les trajets les plus courts et les plus faciles à ceux qui sont les plus lents et qui ont le plus de difficultés à se déplacer permet en outre d'effectuer des aménagements profitables à tous. Cela se traduit concrètement en :

- assurant, en priorité bien sûr, l'accessibilité en toute sécurité pour les services d'urgence, de santé, de secours, de sécurité sans oublier les services à la personne et les livraisons,
- privilégiant les trajets courts et faciles pour les Personnes à Mobilité Réduite, les piétons et les modes de déplacement non motorisés, notamment au niveau des intersections

Cela nécessite d'intégrer aux réflexions préalables le traitement adapté des carrefours, des surfaces, de la sécurité, de la sûreté, des arrêts et des chaînes multimodales de déplacements. Cela nécessite aussi de raisonner en termes de cheminements continus pour les personnes à mobilité réduite ainsi que pour tous les modes déplacements non motorisés, dont évidemment la marche et le vélo.



*Bandes de guidage pour aveugles, Montpellier*



*Trottoir traversant, Chambéry*

### 3 – Réduire les différentiels

Prévenir les conflits d'usages nécessite en outre de **réduire les différentiels de vitesse, de nombre et de vulnérabilité entre les divers usagers**. La cohabitation ne peut se faire en sécurité que lorsque les vitesses ne sont pas trop différentes, que lorsque les masses critiques des différents usagers sont à peu près équilibrées et que lorsque les vulnérabilités entre usagers sont atténuées. Vitesse, débits et vulnérabilité sont les trois facteurs clés qui permettent de décider de faire cohabiter ou au contraire de séparer les différents usagers de la voie publique.

Cela conduit à ne plus raisonner en termes de type de véhicules ou d'usagers (automobilistes, cyclistes, piétons), mais en termes d'homogénéité d'allure (au pas, entre le pas et 20-30 km/h, comme certains cycles, certains rollers et certains véhicules pour personnes à mobilité réduite : à 50 km/h, etc.) et de vulnérabilité (engins non motorisés, véhicules "agressifs"). La création de zones 30, de zones de rencontre (à priorité piétonne, ouvertes à tous véhicules, limitées à 20 km/h, inspirées des modèles suisse, belge ou néerlandais) et de Zones à Trafic Limité (ZTL, inspirées du modèle italien) permet de réduire les différentiels et de gérer ce type de flux et de mobilités.



Zone de rencontre en zone 30 à Chambéry



Zone de rencontre & ZTL bus-vélos à Lorient

### Conclusions

C'est à dessein que le nombre de conclusions est limité ici à trois aspects importants :

- ◆ Le partage et le traitement de **l'espace public**, qui **relie l'urbanisme aux déplacements**, sont des enjeux fondamentaux dans le développement de la ville et le rééquilibrage des modes. L'urbanisation autour des stations de transport public et les liaisons de proximité permettant une circulation des modes de déplacement non motorisés vers ces stations et les pôles de services permet de lutter à la fois contre l'étalement urbain et l'excès d'automobile.
- ◆ **Le travail** sur le développement de la ville et la place de la voiture **ne peut se faire qu'en interaction, en réseau, en interface**, avec des échanges de vues clairs, transparents et fréquents permettant un dialogue continu. Cela nécessite de mettre en place un processus souple et efficace permettant d'identifier les attentes des publics et d'intégrer des initiatives.
- ◆ C'est de **penser au moindre détail** qui fait la qualité et génère l'appropriation des espaces . Aménager des espaces existants dans les centres anciens peut à la fois coûter très cher et s'avérer catastrophique à l'usage. Aussi est-il toujours bon d'acquérir le simple **réflexe d'expérimenter avec des moyens mobiles** (barrières plastique, vieux pneus, sacs de sable) avant de construire en dur, afin de vérifier par avance le bon fonctionnement des dispositifs en situation réelle de terrain et d'identifier les "détails" facteurs d'échec ou de réussite.