



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



Transports urbains durables et quartiers urbains défavorisés

Exemples de bonne pratique en Europe

Etude de fond sur la „Charte de Leipzig sur la ville
européenne durable“ de la présidence allemande
du Conseil

Mentions légales

Editeur

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
www.bmvbs.de

Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung (BBR)
Deichmanns Aue 31–37
53179 Bonn
www.bbr.bund.de

Rédaction

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn
Thomas Wehmeier

Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin (Mandataire)
Michael Lehmbrock
Merja Spott
Klaus J. Beckmann

Traduction

TITELBILD, Subtitling and Translation GmbH, Berlin

Reproduction et copies

Tous droits réservés

Citation

BMVBS / BBR (Editeur): Transports urbains durables et quartiers urbains défavorisés, BBR-Online-Publikation 13/2007.
[urn:nbn:de:0093-ON1307R154](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0093-ON1307R154)

ISSN 1863-8732
[urn:nbn:de:0093-ON1307R154](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0093-ON1307R154)

© BMVBS / BBR, Mars 2007

Table des Matieres

1 Introduction	4
1.1 Développements et situation actuelle	4
1.2 Objectifs : cohésion sociale et réduction des nuisances environnementales	5
1.3 Les villes : potentiels et impératifs	6
2 Exemples de bonne pratique	7
2.1 Intégration de la planification urbaine et de la planification des transports	9
2.2 Ville des courtes distances	13
2.3 Concepts pour le centre-ville	14
2.4 Ville propre, lutte contre la pollution atmosphérique	18
2.5 Transports en commun pour des groupes spécifiques	23
2.6 Ville cyclable	30
2.7 Réaffectation de rues – Mesures de modération de la circulation	33
2.8 Habitat sans voitures	36
2.9 Gestion de la mobilité	37
2.10 Éducation routière	41
3 Synthèse – Évaluation transversale	42
3.1 Contenus et objets des exemples de bonne pratique	42
3.2 Un nouveau paradigme dans la conception des mesures	44
3.3 Évaluation et critères de référence	45

1 Introduction

On sous-estime généralement la contribution que la planification communale des transports apporte à l'amélioration de la situation des quartiers urbains défavorisés. C'est pourquoi sont présentés ici des concepts permettant d'améliorer, grâce à une démarche intégrée de planification, la mobilité dans les quartiers urbains, sans porter atteinte au développement durable des transports dans l'ensemble de la ville et de la région. Il convenait à cette fin d'accorder une importance égale aux dimensions sociale, économique et écologique du développement durable des transports. Le choix des bonnes pratiques est limité à des projets de transports urbains.

1.1 Développements et situation actuelle

Depuis des années, on constate dans les pays de l'Union européenne, et au-delà, une extension des prestations de transports et de la longueur des trajets. La prospérité croissante s'accompagne d'une accessibilisation quasi intégrale par l'automobile (la possession d'un permis de conduire et d'une voiture devenant plus répandue). En règle générale, tous les terrains sont accessibles par le trafic motorisé individuel et le transport routier de marchandises. Parallèlement à l'accessibilisation physique, l'accessibilisation par les télécommunications est maintenant elle aussi quasiment totale. On peut donc considérer que le trafic motorisé individuel permet en principe de joindre pratiquement tout individu à tout moment et en tout lieu. Cela a des conséquences sur les exigences professionnelles et sur les contacts sociaux. La participation à la vie de la collectivité et la cohérence sociale sont de plus en plus tributaires d'un impératif toujours croissant d'accessibilité. La mobilité est attendue et postulée de tous.

Or, tous sont loin d'avoir les mêmes chances : il existe des zones où se superposent de multiples systèmes infrastructurels matériels et immatériels, et des zones (par exemple zones urbaines périphériques) dont le niveau d'accessibilité est relativement faible. Les coûts diffèrent eux aussi selon la distance et la situation géographique. Les possibilités individuelles de recours aux diverses offres (qu'il s'agisse d'Internet ou des liaisons ferroviaires) ne sont donc pas également réparties.

Dans les zones urbaines présentant une faible densité de construction et accessibles exclusivement ou essentiellement par le réseau routier, les groupes sociaux ne possédant pas de voiture ou n'ayant pas de possibilité de covoiturage ont des perspectives de mobilité fortement réduites. Ce groupe comprend notamment les enfants et les jeunes, les personnes sans permis de conduire, les familles ou ménages à revenus faibles, les personnes âgées et les handicapés. Dans ces zones, les transports en commun comme alternative de déplacement ne sont en général économiquement viables que si l'offre est sommaire, et les distances sont souvent trop longues pour la circulation cycliste ou piétonnière.

Les perspectives de participation à la vie publique, d'utilisation des diverses infrastructures disponibles et de développement économique sont donc tributaires de la situation géographique et sociale. Les processus de marché renforcent ce processus de différenciation et de concentration. Des aménagements sont apportés aux lignes principales des réseaux ferroviaires, les lignes accessoires se voyant quant à elles démantelées et parfois même abandonnées pour des raisons d'exploitation et de rentabilité. Ces tendances concernent non seulement le réseau ferroviaire, mais aussi les autres modes de transports en commun.

1.2 Objectifs : cohésion sociale et réduction des nuisances environnementales

Un *premier objectif* essentiel de la planification des transports consiste à *garantir de manière suffisante des perspectives de mobilité pour tous*. Or, les tendances sociales générales conduisent à un allongement des distances moyennes parcourues. On peut citer par exemple la tendance à la concentration sur des sites géographiquement dispersés d'ensembles de bureaux, d'équipements de loisirs ou d'hypermarchés. Il en résulte pour la planification des transports, outre l'accroissement des exigences quantitatives, la difficile tâche de réduire le volume des transports là où ils induisent des nuisances externes. Les conflits avec les objectifs généraux (par exemple protection antipollution) peuvent être en partie résolus par un transfert modal au bénéfice de moyens de transport consommant moins d'espace et ménageant l'environnement, et à long terme par une planification adéquate des sites.

Le *deuxième objectif* souligne la nécessité de *concevoir des systèmes de transports urbains prenant mieux en considération les aspects sociaux*. Cela consiste par exemple à tenir particulièrement compte, lorsqu'il s'agit de planifier les transports publics dans la ville, de la demande émanant des quartiers urbains défavorisés et des groupes sociaux défavorisés.

Mais la circulation automobile est elle-même en partie directement à l'origine de nuisances inadmissibles et dangereuses pour la santé des habitants, par exemple pour les riverains des grands axes de circulation. Ces rues n'ont pas seulement une fonction de liaison supra-locale, elles sont aussi souvent d'importantes rues commerçantes et d'importants espaces libres. Le volume parfois important de la circulation se traduit, notamment pour les rues bordées de bâtiments, par une pollution de l'air et des nuisances acoustiques considérables ainsi que par un risque d'accidents. Les habitants de ces rues et des zones voisines sont défavorisés et sont doublement affectés : étant eux-mêmes rarement motorisés, ils ne peuvent profiter de la fonction de liaison de la rue, et en même temps, leur santé est mise en danger. Quant aux importantes fonctions d'accueil, de communication et de jeu des rues, elles se trouvent elles aussi extrêmement restreintes. Pour que les chances de participation à la vie de la collectivité soient équitablement réparties, il faut donc veiller à un *troisième objectif*, celui d'*assurer une bonne accessibilité des destinations quotidiennes à pied, à bicyclette et par les transports en commun*. Il s'agit là d'une mission capitale d'intérêt général.

Le bruit, la mauvaise qualité de l'air et les risques d'accidents nuisent à la santé et à la qualité de la vie. Nombreux sont donc encore les habitants qui quittent les zones centrales pour s'installer dans les zones urbaines périphériques et les espaces suburbains. Or, emplois et places de formation restent dans la ville ou s'implantent dans la région avoisinante (souvent loin des zones d'habitation). Il en résulte des artères de transit à très forte circulation automobile où la qualité de la vie s'amointrit. Les terrains qui les bordent sont dévalorisés (valeur foncière et substance architecturale). Pour rompre ce cercle vicieux, un *quatrième objectif* s'impose : un *développement interne des villes améliorant aussi la qualité de la vie des habitants*, et en même temps une *réduction des nuisances environnementales dues aux transports*.

La situation de désavantage des quartiers urbains trouve souvent aussi son expression dans la dépravation des espaces publics. L'affectation prioritaire des rues aux fonctions de circulation automobile et le manque d'espaces de circulation piétonnière et cycliste, d'accueil, de communication et de verdure sont étroitement liés. Pour améliorer cette situation, il faut des *concepts intégrés d'aménagement de l'espace urbain* tenant compte des nécessités tant de la circulation que d'autres modes d'utilisation.

1.3 Les villes : potentiels et impératifs

Leur densité architecturale et infrastructurelle et leurs fonctions centrales donnent aux villes une grande diversité de moyens pour parvenir à un juste équilibre. La proximité géographique et la communication directe améliorent les perspectives de mobilité des personnes qui n'ont pas de voiture ou de téléphone portable. Les trajets étant plus courts, il est plus facile de surmonter les frontières géographiques (par exemple de zones urbaines) et de profiter d'une offre culturelle et sociale diversifiée. L'intégration dans les processus professionnels et formatifs se trouve facilitée.

Mais l'amélioration des perspectives de participation passe par l'existence d'un système efficace de transports urbains adapté aux exigences spécifiques de la ville. Bien que les trajets moyens des citoyens soient plus courts que ceux de la population de la région environnante, ils souffrent considérablement des conséquences de la circulation automobile telles qu'elles viennent d'être décrites.

L'efficacité d'un système de transports urbains se mesurera donc en vertu des critères suivants :

1. la mobilité et l'accessibilité qu'il autorise et
2. les possibilités de réduction des nuisances subies par l'environnement et les alentours (y compris sa contribution à la réduction de la circulation automobile au bénéfice de la bicyclette).

Le principe directeur européen de la ville compacte et urbaine s'efforce de résoudre ce conflit d'objectifs. En rapprochant les activités quotidiennes (travail, éducation, approvisionnements, habitat, loisirs), il s'agit de renforcer les perspectives de la circulation non motorisée et d'assurer la desserte de la ville et de la région par des transports en commun bien aménagés. L'allocation des sites devrait s'effectuer en fonction de ce principe directeur, de manière à générer le moins de circulation possible et d'utiliser les sols et les surfaces avec ménagement et économie.

En prenant des décisions concernant de nouvelles zones de construction ou le développement de nouveaux sites, on néglige trop souvent l'impératif d'une accessibilité qui respecte l'environnement et économise l'espace, ce qui donne lieu à une augmentation de la circulation. À plus grande échelle, la planification régionale accuse elle aussi des déficits analogues. Il importe donc notamment :

- d'assurer une meilleure intégration de la planification des espaces et de la planification des transports,
- de veiller à ce que les transports en commun desservent efficacement les sites à circulation de forte intensité,
- de veiller, pour rendre les terrains accessibles, à traiter les transports en commun ainsi que la circulation pédestre et cycliste à égalité avec le trafic motorisé individuel,
- et de privilégier la conception de zones de construction reliées à la ville et aux équipements centraux par des trajets courts.

Il est de plus en plus fréquent que dans les grands projets de construction, une desserte particulièrement développée soit considérée comme un atout important. L'accessibilité suffisante par la route va de soi. Mais en plus, les projets d'importance supra-régionale doivent assurer une bonne desserte par les transports en commun des gares ferroviaires et des aéroports. C'est tout à l'avantage des sites urbains, puisqu'il y est souvent plus facile de remplir ces conditions.

Les exemples de bonne pratique qui suivent montrent qu'il est possible d'atteindre les objectifs ainsi décrits et de satisfaire aux impératifs. Leur présentation vise en outre à améliorer l'échange international d'expériences et à inciter à les reprendre ailleurs en les adaptant aux conditions locales.

2 Exemples de bonne pratique

Les exemples de bonne pratique comprennent tant des projets spécifiques aux transports et concernant des « zones défavorisées »¹ que des projets relevant d'une approche urbaine ou régionale globale ou privilégiant certains aspects spécifiques de la planification des transports.

Au niveau des quartiers, les projets qui poursuivent des stratégies de remise en valeur et s'insèrent dans des concepts intégrés de transports sont particulièrement en rapport avec les objectifs de la Ville sociale. En règle générale, il s'agit de générer des synergies entre différents objectifs et différents domaines politiques. L'amélioration de l'espace public et la réduction des nuisances environnementales sont en étroite corrélation avec la résolution des problèmes de circulation.

Mais d'une façon générale, une sélection d'exemples de bonnes pratiques de planification des transports urbains qui ne s'oriente que sur les exigences des quartiers urbains défavorisés est insuffisante. Une perspective aussi réduite ne pourrait apporter qu'une contribution moindre à la résolution des problèmes qui se posent. Elle sous-estimerait la fonction de lien qu'assument les transports. Les exemples rassemblés ici concernent donc en majorité des projets qui, même lorsqu'ils apportent des solutions aux problèmes locaux, ont en vue l'ensemble du système urbain de transports.

La sélection et la classification des exemples de bonne pratique ont été effectuées sur la base d'études scientifiques ou de projets menés à terme, de la coopération interdisciplinaire au sein du Difu et de recherches complémentaires. Dans certains cas, il n'a toutefois pas été possible d'obtenir suffisamment d'indications claires². C'est alors la rubrique considérée comme la plus appropriée en vertu des données recueillies qui a été retenue pour classer l'exemple en question.

Ce sont au total 21 exemples de bonne pratique provenant de douze États membres qui sont présentés ici. La répartition est à peu près équilibrée, mais l'accent est surtout mis sur l'Europe centrale et sur les grandes villes³.

1 Le choix des exemples de bonne pratique retenus tient compte de la deuxième version du document « Le développement urbain intégré, condition indispensable à la durabilité des villes européennes », de la version du 26 octobre 2006 du « Projet de la présidence allemande » et du rapport « SUTP Good Practice Case Studies » du projet PILOT soutenu par la Commission européenne. Les partenaires du consortium du projet PILOT sont les réseaux EUROCITIES et Polis.

2 Il a par ailleurs fallu, eu égard au peu de temps disponible et au faible volume du projet, renoncer à vérifier auprès de partenaires locaux, comme cela aurait été nécessaire, les données recueillies.

3 La numérotation des exemples sert uniquement à les identifier sans équivoque. Elle est donc indépendante de la classification retenue.

Tableau 1: Répartition géographique des exemples de bonne pratique*

État membre	Nombre	N°	Ville
Danemark	2	15, 17	Odense, Copenhague
Allemagne	3	1, 3, 10	Berlin, Bocholt, Karlsruhe
Finlande	1	12	Siilinjärvi
France	2	2, 9	Paris, Strasbourg
Grèce	1	13	Kalamaria
Grande-Bretagne	3	5, 11, 16	Centre de Londres, Londres-Hackney, Sheffield/South Yorkshire
Italie	2	8, 14	Bologne, Bolzano
Pays-Bas	1	21	Amsterdam
Autriche	2	19, 18	Bregenz, Vienne
Roumanie	1	6	Bucarest
Suède	2	7, 20	Stockholm, Lund
Hongrie	1	4	Pécs
Total	21		

*Source: Enquête des auteurs.

Le choix a été déterminé particulièrement par les critères suivants :

- intégration de la planification des transports et de la planification urbaine,
- ciblage sur le quartier et transports urbains,
- prise en compte des réseaux et projets ciblés sur l'ensemble de la ville ou sur la région,
- projets faisant largement appel aux acteurs concernés,
- projets misant, pour atteindre les objectifs visés, davantage sur des solutions au niveau de l'exploitation et de l'organisation que sur des travaux d'aménagement,
- valeur novatrice des concepts et des mesures,
- large répartition internationale des exemples.

Il s'agit d'une part de fournir une ample vue d'ensemble de la planification des transports en Europe, les projets présentés manifestant d'autre part, dans l'optique des attentes de la stratégie de Lisbonne, une synthèse réussie entre développement économique, consolidation de l'emploi et renforcement de systèmes de transports durables. Afin de mettre en évidence cette corrélation, le lien avec l'ensemble du système de transports urbains a été particulièrement souligné dans certains projets.

Le classement des exemples recueillis va du général au particulier. Les projets relatifs à l'ensemble d'une ville et à l'intégration des transports et de l'urbanisme sont suivis par les projets portant sur certains aspects spécifiques ou sur certains espaces de la voie publique.

Au chapitre 2.1, « *Intégration de la planification urbaine et de la planification des transports* », deux exemples montrent comment on peut, au prix d'efforts financiers importants, créer des *infrastructures* améliorant de manière durable l'offre de transports publics et parvenir à une *coordination de l'urbanisation sur les axes de transports en commun*.

La « *Ville des courtes distances* » (chapitre 2.2) est un principe directeur dont l'objectif d'intégration essentiel est la proximité entre point de départ et point de destination, avec pour résultat une réduction de la longueur moyenne des trajets. Les exemples retenus présentent des concepts basés tant sur l'offre que sur la demande.

Au chapitre 2.3, « *Concepts pour le centre-ville* », sont présentés des concepts basés sur des réglementations *incitant à se déplacer à bicyclette et à pied, favorisant les transports en commun* et limitant l'utilisation de l'automobile, moyen de transport si-non dominant. L'intérêt qui, dans d'autres exemples, est à de nombreux titres porté au centre-ville (notamment aux chapitres 2.1, 2.2, 2.4 et 2.5) met en même temps en évidence la multiplicité des solutions qui relèvent de concepts intégrés englobant aussi la ville et la région.

Les projets présentés au chapitre 2.4, « *Ville propre, lutte contre la pollution atmosphérique* », ont dans leur majorité pour objet des *restrictions de la circulation* (incitation des particuliers à utiliser des voitures moins polluantes, péage urbain, rues fermées périodiquement à la circulation).

Au chapitre 2.5, « *Transports en commun pour des groupes spécifiques* », sont présentés des projets qui mettent à profit les potentiels de solutions intégrées. Il convient de souligner ici la *nouvelle prise en compte des spécificités sociales* de certains groupes de population dans l'aménagement des offres de transports en commun.

Le chapitre 2.6 est consacré aux *concepts de circulation cycliste dans la ville* qui ne se cantonnent pas à développer les réseaux existants de pistes cyclables. Leur principale caractéristique qualitative est au contraire l'effort fait pour améliorer l'image de la circulation cycliste en général dans l'esprit du public.

Parmi les politiques « douces » figure aussi la *gestion de la mobilité*. Le chapitre 2.9 présente des mesures relevant tant du niveau de la ville que de celui de l'entreprise.

Les chapitres 2.7, 2.8 et 2.10 présentent des *mesures locales* qui, tout en se limitant à un ciblage étroitement local, n'en permettent pas moins d'escompter des effets globaux grâce au changement direct de comportement des intéressés à l'égard des transports.

2.1 Intégration de la planification urbaine et de la planification des transports

Exemple 1

Désignation :	Système de trams urbains de Karlsruhe
Ville :	Karlsruhe
Pays :	Allemagne
Durée du projet :	Depuis 1992
Description succincte :	Le projet visait à assurer entre réseau régional et transports urbains des liaisons directes sans correspondances. La seule solution envisageable était le recours à des véhicules pouvant emprunter tant le rail interurbain que le réseau ferré urbain. En même temps, l'urbanisation dans la communauté intercommunale s'est faite en coordination avec les axes de transport ferroviaire. Ce modèle a été adopté depuis par d'autres villes d'Europe.

Description du projet :

Le système tram-train (« modèle de Karlsruhe ») a été conçu pour assurer de meilleures liaisons entre la ville de Karlsruhe et sa région, sans qu'il soit besoin de changer de moyen de transport.

Les trois éléments de base du modèle sont :

- des véhicules roulant sur les lignes de chemin de fer tout comme sur le réseau ferré urbain,

- le raccordement physique des lignes de chemin de fer avec le réseau ferré urbain existant à Karlsruhe,
- la construction sur les voies de chemin de fer existantes d'arrêts supplémentaires pouvant être desservis grâce à une meilleure capacité d'accélération des trams pour une même durée de trajet.

Ce sont des véhicules ultra-modernes à plancher surbaissé circulant à des cadences de 10 ou 20 minutes qui sont utilisés. Des véhicules d'appoint circulent le week-end en soirée.

Développement de la ville et des transports/urbanisme :

L'amélioration de l'accessibilité par les transports publics a délesté le centre-ville et les voies d'accès du fait d'un transfert modal de la voiture au tram. Il en a résulté une réduction des nuisances dues à la circulation et donc une amélioration de la qualité de la vie dans la ville.

Type de mesure :

Projet à long terme d'instauration d'une synergie entre deux systèmes ferroviaires (train et tram). À cet effet ont été réalisés des changements des permis d'exploitation, des formations du personnel, des achats ou adaptations techniques de trams, des modifications et aménagements d'arrêts et des changements d'horaires. La planification régionale a par ailleurs été intégrée par l'intermédiaire de la communauté intercommunale.

Processus de mise en œuvre:

Le projet a été lancé par la communauté des transports de Karlsruhe (KVV) et mis en œuvre avec l'appui de la société allemande des chemins de fer (Deutsche Bahn AG), du Ministère fédéral de la recherche et de la technologie, du Land de Bade-Wurtemberg et des circonscriptions et communes concernées. En 1992 a eu lieu la première mise en service sur la voie reliant Karlsruhe et Bretten. Depuis, l'étendue du réseau de tram de Karlsruhe a doublé pour atteindre environ 300 km.

Parallèlement à la réalisation technique a été menée une action intensive de presse et de relations publiques, notamment au moyen de brochures et d'articles dans le magazine destiné à la clientèle. Des publications dans des revues spécialisées ont fait connaître et apprécier le projet au-delà du niveau régional. Des festivités ont été organisées dans les quartiers urbains mieux desservis par le nouveau tram à l'occasion de l'ouverture des nouvelles lignes, assurant au projet un bon accueil local.

Résultat :

Le nouveau système a amélioré l'offre sur les nouvelles lignes, à tel point qu'on a pu noter une augmentation de plus de 400 % du nombre d'usagers. Le modèle a depuis été repris par de nombreuses villes dans toute l'Europe.

Source :

<http://www.eltis.org/studies/e2402992.htm>(21.12.2006)

Quels éléments de ce projet sont transférables ?

L'idée de faire circuler des trams sur les voies de chemin de fer et d'élargir ainsi le réseau urbain peut en principe être transférée à toutes les villes desservies par le train.

Exemple 2

Désignation :	Ville intégrée et planification des transports
Ville :	Strasbourg
Pays :	France
Durée du projet :	Depuis le début des années 90
Description succincte :	Au début des années 90, l'importante suburbanisation et la concentration massive d'activités commerciales dans le centre-ville de Strasbourg ont rendu manifestes les problèmes de circulation. L'objectif fixé a été de renforcer les moyens de transport moins polluants et de réduire le trafic motorisé individuel. Seule la coopération avec les services d'urbanisme et le recours à la planification des sols ont permis de préserver ou d'assurer des trajets de courte distance. Les transports en commun ont été intégralement réaménagés par la mise en place du tram et la restructuration du système de bus.

Description du projet :

Dans les années 90, la ville de Strasbourg a engagé un vaste projet d'amélioration du système de transports en commun par une planification intégrée des transports. Le projet principal de cette mesure était une nouvelle ligne de tram prévue depuis longtemps. Cette ligne a permis de relier le nord et le sud de la ville en traversant le centre-ville. Elle a aussi permis de rattacher les grands ensembles d'habitations et les grandes surfaces de la périphérie au centre-ville. La construction du tram s'est par ailleurs accompagnée d'améliorations des autres moyens de transport. Aux terminus du tram, la ville a construit des parkings-relais pour automobiles et bicyclettes. Dans le centre-ville, on a transformé une zone de grande taille auparavant empruntée par la circulation de transit en espace piétonnier et empêché ainsi la traversée du centre-ville en voiture. De nombreuses campagnes en faveur de la bicyclette ont par ailleurs été menées.

Le tram lui-même a été équipé de rames élancées et modernes, adaptées au mieux aux structures de la ville historique. Sur le plan technique, les lignes de contact aériennes ont, dans un souci d'esthétique, été conçues pour être aussi peu visibles que possible.

Les objectifs concrets étaient une augmentation de onze pour cent de la part des transports en commun, une augmentation de douze pour cent de l'utilisation relative de la bicyclette et une réduction de l'importance du trafic motorisé individuel.

Développement de la ville et des transports/urbanisme :

La construction des lignes de tram est considérée comme un moyen de réorganiser l'espace public et d'améliorer ou de rétablir la qualité d'accueil de l'espace urbain. Elle fournit par ailleurs l'occasion de restructurer le réseau routier. La ville escompte que cette mesure se traduira par une réduction des effets négatifs de la circulation.

Type de mesure :

Amplés travaux de constructions accompagnés d'une réorganisation de la structure des transports.

Processus de mise en œuvre :

La mise en œuvre de la mesure a au début suscité des objections de la part des riverains et des commerçants. La ville s'est efforcée de faire accepter le projet au moyen de réunions publiques au cours desquelles des responsables politiques ont expliqué le principe de la mesure adoptée. Plus les travaux et les améliorations de l'espace public ont été visibles, plus le scepticisme s'est estompé ; il avait entièrement disparu au moment de la mise en service de la ligne.

Le financement du projet a été pris en charge pour un tiers environ par l'État, la ville de Strasbourg et la région. Un deuxième tiers a été assuré à partir des ressources du « versement transport » et un troisième par des emprunts.

Résultat :

La refonte du système de transports de la ville de Strasbourg grâce à une planification intégrée s'est traduite par une amélioration de la qualité d'accueil de la ville. La construction du tram a entraîné entre 1992 et 1995 une augmentation de 32 % du nombre de passagers. Le nombre de voitures entrant dans la ville a diminué sur cette même période de 17 %. L'espace piétonnier, qui a notablement amélioré la qualité de la vie dans la ville, a été très bien accueilli par la population. Les objectifs ayant été atteints, rien ne s'opposait plus à l'extension du réseau de trams. Jusqu'en 2006, quatre autres lignes et prolongations ont été construites. De nouvelles extensions du réseau sont prévues pour les années à venir.

Source :

<http://www.eltis.org/studies/52E.HTM>(22.12.2006)

Quels éléments de ce projet sont transférables ?

La ville de Strasbourg a su mettre à profit la construction du tram pour réaménager en profondeur le système de circulation dans la ville et améliorer la qualité de l'espace urbain.

2.2 Ville des courtes distances

Exemple 3

Désignation :	Mise en œuvre du principe directeur de la « ville des courtes distances » dans la planification urbaine et la planification des transports
Ville :	Bocholt
Pays :	Allemagne
Durée du projet :	Depuis le début des années 70
Description succincte :	Bocholt est une ville compacte avec des distances courtes où les déplacements à bicyclette représentent 33 % des transports. Elle a pu atteindre ce résultat en améliorant directement les conditions de circulation au bénéfice des cyclistes et en s'attachant à maintenir les courtes distances grâce au plan d'urbanisme.

Description du projet :

La ville de Bocholt, dans l'ouest de la région de Munster, à proximité immédiate des Pays-Bas, comprend 75.000 habitants. Du fait de sa structure urbaine extrêmement compacte, environ 90 pour cent des habitants vivent à moins de trois kilomètres du centre de la ville.

Bocholt est une ville cycliste : 35 % de la totalité des trajets quotidiens s'effectuent à bicyclette, ce qui est dû à l'extension permanente de l'infrastructure cycliste et à l'amélioration des services offerts aux cyclistes. Une gestion active des surfaces a permis à la politique communale et à l'administration urbaine de préserver la compacité des structures de la ville, les trajets pouvant ainsi être effectués à bicyclette.

Un concept d'aménagement du commerce de détail régit de manière efficace l'installation de commerces de proximité. Les territoires qu'ils desservent sont fixés de telle sorte que piétons ou cyclistes puissent s'y rendre en trois à cinq minutes. L'installation de supermarchés n'est autorisée que sur quelques sites bien viabilisés au centre des quartiers ; une surface de vente maximale leur est imposée.

Ces mesures sont complétées par des mesures restrictives vis-à-vis de l'automobile, par exemple par la généralisation des zones limitées à 30 km/h dans les quartiers d'habitation et l'intégralité du stationnement réglementé dans le centre-ville.

Développement de la ville et des transports/urbanisme :

En intervenant pour réguler l'implantation de commerces de détail et en veillant à ce que les institutions de proximité soient à des distances pouvant être parcourues à pied ou à bicyclette, la ville a instauré une situation d'égalité pour tous les citoyens, qu'ils aient ou non une voiture.

Type de mesure :

Planification coordonnée de l'espace urbain et des transports grâce à des contrats d'urbanisme, pool immobilier communal, fixation des sites d'implantation de grandes surfaces commerciales axée sur les exigences de la circulation piétonnière et cycliste, système de bus urbains géré pour le compte d'une société d'exploitation communale, planification du trafic routier tenant compte des piétons et cyclistes à égalité avec les automobilistes.

Processus de mise en œuvre :

La municipalité de Bocholt met en œuvre ces mesures avec rigueur. Il est très difficile d'enrayer l'implantation de grandes surfaces commerciales sur des sites non intégrés et d'agir à l'opposé au moyen d'un plan d'urbanisme approprié. C'est parce que les différents services administratifs de Bocholt poursuivent activement le même objectif que la mise en œuvre connaît un tel succès.

Résultat :

La ville de Bocholt est perçue comme une ville cycliste, et sa part de circulation cycliste, qui s'élève à 35 pour cent de la circulation totale, est la plus élevée d'Allemagne. Une structure diversifiée du commerce de détail a pu être préservée, influant positivement sur la qualité de la vie.

Source :

<http://www.umweltbundesamt.de/verkehr/mobil/downloads/Abstract-Passlick.pdf>
(14.12.2006)

http://www.bocholt.de/intabox/medienarchive/fb30/einzelhandelskonzept_bocholt_fortschreibung_klein.pdf (22.12.2006)

Quels éléments de ce projet sont transférables ?

L'exemple de Bocholt montre qu'il est possible de préserver la ville des courtes distances en appliquant rigoureusement les règles et les principes directeurs.

2.3 Concepts pour le centre-ville**Exemple 4**

Désignation :	Centre-ville historique sans voitures
Ville :	Pécs
Pays :	Hongrie
Durée du projet :	Début et fin du projet : 2002 - 2005
Description succincte :	Au centre de Pécs a été mis en place dans le site classé patrimoine mondial par l'UNESCO un espace sans voitures entouré d'une zone à accès restreint et à stationnement réglementé.

Description du projet :

Le centre-ville médiéval de Pécs est inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. La circulation a ainsi été réorganisée dans la ville en vertu d'un système à deux zones. Dans la zone interne du « patrimoine mondial », toutes les voitures privées sont proscrites, sauf celles des riverains, tandis que dans la zone externe située en dehors de la muraille médiévale, la circulation automobile est certes autorisée, mais le nombre de places de stationnement y est réduit et réglementé. La vitesse y est limitée partout à 30 km/h, et l'accès en est interdit à tous les camions de six tonnes ou plus. Le respect des nouvelles règles de circulation est imposé par des contrôles rigoureux de la police et de petites modifications dans l'aménagement (potelets).

Des objectifs divers sont poursuivis :

- réduction du trafic automobile dans le centre-ville et dans la zone située autour du site classé patrimoine mondial par l'UNESCO,
- amélioration de la qualité de l'air et réduction des nuisances sonores,
- amélioration de la qualité de la vie de la population locale et des conditions de travail,
- meilleures conditions de protection des monuments,
- réaménagement de l'espace urbain pour inciter à circuler à bicyclette et à flâner.

Développement de la ville et des transports/urbanisme :

La circulation est régie dans la ville par un système différencié de zones qui aboutit à une réduction graduelle du trafic depuis la périphérie vers le centre. La diminution des places de stationnement vient à l'appui de ce système. Ces mesures contribuent à la préservation de la vieille ville historique.

Type de mesure :

À Pécs, des améliorations du système de circulation ont été obtenues par des mesures de réglementation et d'organisation. L'espace urbain a été restructuré et l'espace de stationnement réorganisé et réglementé à l'aide d'un système de gestion du stationnement.

Processus de mise en œuvre :

La ville de Pécs a renoncé à des solutions techniques sophistiquées et mis en œuvre sa compétence de planification pour réduire le trafic automobile dans le centre-ville. Les habitants et d'autres acteurs concernés et intéressés ont participé à l'ensemble du processus. Le processus a bénéficié du soutien du monde politique, très désireux d'améliorer les conditions de circulation dans la ville.

Une extension de l'espace piétonnier est actuellement à l'étude. La construction d'une rue cyclable a été ajournée pour des raisons financières.

Pour une ville de l'Europe orientale sans grandes recettes, il était difficile de renoncer à une partie des ressources provenant des droits de stationnement. Les arguments plaçant en faveur du projet étaient les conséquences positives attendues à long terme sur l'environnement et les perspectives d'amélioration de la qualité de vie des habitants. On escomptait par ailleurs à moyen terme une augmentation du degré d'utilisation des transports en commun.

Résultat :

L'aspect politique et administratif du projet est remarquable. Tous les partis politiques ont soutenu l'amélioration des conditions de vie dans le centre-ville par la réduction du trafic automobile. Les mesures ont entraîné une réduction significative de l'utilisation des voitures privées dans la ville et de ses conséquences néfastes sur l'environnement. Les conditions de vie et de loisirs du centre de Pécs ont connu une revalorisation considérable.

Perspectives/poursuite:

Il est prévu d'étendre les zones interdites à la circulation automobile à l'ensemble du centre-ville d'ici à 2010. Le centre-ville médiéval de Pécs sera alors la plus grande zone piétonnière de Hongrie. D'ici là, les bus seront des midibus propres (roulant sans doute au biogaz) et d'autres aires de stationnement seront transformées en parcs et en espaces libres.

Source :

http://civitas-initiative.org/measure_sheet.shtml?lan=en&id=315 (19.12.2006)

Quels éléments de ce projet sont transférables ?

Avec la participation des riverains et des acteurs concernés, on a trouvé une solution réduisant la circulation automobile, préservant le patrimoine culturel et améliorant la qualité de la vie dans le centre-ville. Les mesures, essentiellement organisationnelles, exigent courage politique et ténacité. Leur rapport coût/bénéfice est quant à lui excellent.

Exemple 5

Désignation :	Péage urbain de Londres – Affectation des recettes à l'amélioration des transports publics et de la circulation cycliste
Ville :	Londres
Pays :	Grande-Bretagne
Durée du projet :	Depuis février 2003
Description succincte :	Transport for London (TfL) a instauré le péage urbain (congestion charge) pour réduire les embouteillages quotidiens dans le centre-ville de Londres. Depuis l'introduction du péage, les pertes de temps dues à l'encombrement des rues situées dans la zone de péage ont diminué de 32 %. Les recettes sont utilisées pour améliorer l'offre de transports publics et les conditions de circulation des cyclistes.

Description du projet :

Avec ses 7,6 millions d'habitants, Londres est la plus grande ville de l'UE. L'embouteillage chronique du centre de Londres menaçait les entreprises, entravait les secours et autres services vitaux et réduisait la qualité de la vie. Il portait atteinte à l'efficacité des transports publics et entraînait d'importantes pertes de temps et des coûts considérables.

Pour réduire le trafic motorisé individuel dans le centre de la ville, un péage urbain a été introduit. L'objectif visé était d'encourager les voyageurs à utiliser les transports en commun, des véhicules moins polluants, à circuler à bicyclette ou à pied. La zone dans laquelle le péage est perçu s'étend sur 21 km² et est limitée par la « *Inner Ring Road* » de Londres. Pendant le trafic matinal, environ 40.000 véhicules par heure pénètrent dans la zone de péage urbain. Motos, taxis, véhicules d'intervention d'urgence et véhicules à carburants propres sont exemptés de péage, et les 136.000 habitants de la zone bénéficient d'une remise de 90 pour cent. Pour pénétrer dans la zone de péage du lundi au vendredi entre 7h00 et 18h30, les automobilistes doivent payer une somme de 5 £ par jour. Pour entrer dans la ville, les automobilistes doivent faire enregistrer leur plaque minéralogique contre paiement. Le contrôle des véhicules est réalisé au moyen de 230 caméras de vidéosurveillance installées le long et à l'intérieur de la zone.

Ces caméras enregistrent les numéros d'immatriculation des véhicules entrant dans la zone, en sortant et y circulant. Un système de détection automatique les compare avec les données des usagers enregistrés et identifie ainsi les usagers qui n'ont pas payé. Les paiements peuvent s'effectuer à la semaine, au mois ou à l'année par divers moyens. En cas de non-paiement, les véhicules sont tout d'abord immobilisés puis mis en fourrière si le paiement n'est toujours pas effectué.

Dès avant l'instauration du péage, la flotte de bus de « Transport for London » avait été équipée de plus de 300 véhicules neufs, et l'offre de transports publics avait été améliorée d'une façon générale.

Développement de la ville et des transports/urbanisme :

La réduction radicale du trafic automobile n'a pas nui à l'attractivité du centre-ville londonien. Alors que la réglementation de la circulation n'a pratiquement pas changé dans les quartiers voisins de la zone de péage, on y constate aussi une réduction de la circulation de transit. Les recettes du péage ont permis d'améliorer considérablement l'offre de transports publics et de parvenir à un transfert modal en faveur de ces derniers. Dans l'ensemble, la concentration de particules dans le centre-ville de Londres a nettement diminué.

Type de mesure :

Réglementation du trafic urbain par un péage urbain. Perception d'un péage pour la circulation dans la zone centrale de la ville. Le contrôle des véhicules s'effectue par enregistrement des numéros d'immatriculation par un système de vidéosurveillance.

Processus de mise en œuvre :

L'opinion publique était au début en majorité défavorable au nouveau système. Des erreurs lors de sa mise en œuvre, et surtout les protestations des transporteurs de marchandises, ont contribué à cette attitude de rejet. Le programme n'en a pas moins connu ensuite un grand succès, le public ayant été très efficacement informé et associé. D'amples consultations avec des représentants des parties intéressées et des réunions publiques ont été organisées, constituant en fin de compte la clé du succès du programme. Autre élément particulièrement important : dès avant l'entrée en vigueur du péage, les prestations du système de bus et la gestion globale des transports publics londoniens avaient été améliorées.

Les ressources issues du péage doivent, au titre de la loi, être investies dans les dix années à venir dans l'amélioration du système de transports de Londres. Le péage urbain est seulement considéré comme une mesure parmi de nombreuses autres destinées à améliorer le système de transports de Londres.

Résultat :

Le projet a été une réussite, puisque le trafic automobile dans le centre-ville a diminué de 16 pour cent dès les trois premiers mois et les pertes de temps dues aux embouteillages de 32 pour cent (TfL: juin 2003). La plupart des voyageurs utilisent désormais les transports en commun, les trajets en voiture ont gagné en fiabilité et le réseau

urbain existant maîtrise bien le trafic généré autour de la zone. L'attitude du public vis-à-vis du projet s'est encore améliorée ces derniers temps.

Source :

http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=140 (19.12.2006)

Quels éléments de ce projet sont transférables ?

L'exemple de Londres montre comment des mesures restrictives à l'encontre du trafic automobile peuvent être efficacement utilisées pour rendre plus attrayants les déplacements en transports en commun, à bicyclette ou à pied. Déjà, de nombreuses autres villes du Royaume-Uni et d'Europe réalisent ou prévoient des projets similaires.

2.4 Ville propre, lutte contre la pollution atmosphérique

Exemple 6

Désignation :	Trolleybus écologiquement performants, économes en matière d'énergie et confortables à Bucarest
Ville :	Bucarest
Pays :	Roumanie
Durée du projet :	Depuis 1996
Description succincte :	La pollution portant de plus en plus atteinte à la qualité de la vie dans les villes, Bucarest a décidé d'acheter des trolleybus lorsqu'il lui a fallu renouveler sa flotte de bus. L'avantage de la réduction des émissions polluantes a primé sur l'inconvénient de devoir investir davantage et mettre en place des lignes de contact aériennes.

Description du projet :

Les changements intervenus dans le régime politique et leurs répercussions économiques en Roumanie au début des années 90 ont entraîné des changements dans le système de transports. La demande de transports publics a diminué, le trafic motorisé individuel a rapidement augmenté. Il fallait renouveler la flotte de véhicules des transports publics de Bucarest pour satisfaire aux nouvelles exigences. Le problème de la pollution gagnant en acuité du fait notamment du renforcement de la circulation motorisée, c'est délibérément que l'on a pris la décision d'acheter des trolleybus. L'avantage qu'a le trolleybus de ne pas produire d'émissions polluantes lorsqu'il circule dans la ville a primé sur les inconvénients : investissements plus importants et problèmes esthétiques et techniques posés par les lignes de contact aériennes. La décision a par ailleurs été prise de ne plus utiliser de bus articulés, afin d'améliorer le confort et d'augmenter la fréquence des passages en utilisant davantage de véhicules.

Les lignes de bus ont une grande importance pour l'ensemble de la ville, puisqu'elles empruntent des itinéraires radiaux allant des zones périphériques vers le centre-ville, où sont concentrés magasins et bâtiments administratifs.

Développement de la ville et des transports/urbanisme :

La rénovation écologique de la flotte de véhicules a permis d'assurer la desserte du centre-ville par les transports publics et en même temps de réduire la pollution.

Type de mesure :

Achat de nouveaux bus en tenant compte de leurs effets sur l'environnement.

Processus de mise en œuvre :

On a commencé, pour des raisons financières, par convertir 22 bus en trolleybus. En 1995 a alors été lancé un appel d'offres public pour la fourniture de 100 trolleybus. Ils ont été testés en 1996, puis livrés en 1997 et 1998. Le constructeur est une entreprise roumaine.

Résultat :

Les nouveaux trolleybus ont permis de réduire la consommation d'énergie alors que la durée de trajet a augmenté de 12 à 15 pour cent. Les frais de maintenance sont en outre inférieurs d'environ 30 pour cent à ceux des anciens véhicules.

Source :

http://www.eltis.org/study_sheet.shtml?study_id=467 (21.12.2006)

Quels éléments de ce projet sont transférables ?

Malgré des frais plus élevés à court terme, Bucarest a opté pour la solution écologique que constituent les trolleybus. La ville a ainsi manifesté en toute clarté que pour que les villes restent agréables et qu'il continue d'y faire bon vivre, il est impératif de préserver l'environnement.

Exemple 7

Désignation :	Réduction des frais de stationnement pour les véhicules peu polluants
Ville :	Stockholm
Pays :	Suède
Durée du projet :	Depuis mai 2005
Description succincte :	À Stockholm, les frais de stationnement sont élevés. Pour inciter à utiliser des véhicules « propres », notamment dans le centre-ville, ceux-ci bénéficient d'une réduction des frais de stationnement.

Description du projet :

La ville de Stockholm possède un système strict de réglementation du stationnement dans le centre-ville depuis les années 80 déjà. Ce système est caractérisé par des droits de stationnement très élevés pendant les heures d'ouverture des magasins. Le coût annuel est d'environ 600 euros pour les voitures privées et 850 euros pour les véhicules commerciaux. Les voitures électriques bénéficiaient d'une réduction, mais pas les véhicules à mode de propulsion non polluant.

Le principal problème de la mise en œuvre de réductions du tarif de stationnement pour les « véhicules propres » a été celui de la définition exacte de ces derniers. Diverses villes de Suède usent de critères différents. À Stockholm, un accord a été conclu sur la base de la directive européenne de certification des véhicules automobiles. Une réduction du tarif de stationnement est applicable aux véhicules suivants : les voitures électriques, sans considération de leur date de fabrication, et les voitures hybrides à moteur à essence et propulsion électrique ainsi que les véhicules respectant la norme

d'émissions de 2005 et fonctionnant en majorité au biogaz ou aux bio-alcools (E 85) ; dans tous les cas, le poids total doit être inférieur à 3.500 kg.

En vertu de la décision de l'assemblée municipale de mai 2005, l'arrêté doit être applicable pendant une durée de trois ans. Les « véhicules propres » sont identifiés par une vignette.

Développement de la ville et des transports/urbanisme :

Cette mesure réduit la pollution atmosphérique dans le centre-ville, car elle rend plus attrayante l'utilisation de « véhicules propres ». Il en résulte aussi une diminution de la pollution atmosphérique dans les autres quartiers et notamment le long des grands axes de circulation, où habitent surtout des groupes sociaux défavorisés.

Type de mesure :

Mesure privilégiant les véhicules qui satisfont à certains critères techniques en les faisant bénéficier d'un tarif réduit pour le stationnement dans le centre-ville.

Processus de mise en œuvre :

L'administration de la voirie et des transports avait préparé la réalisation de cette mesure depuis quelques années déjà. De gros problèmes d'ordre politique sont toutefois intervenus lors de la mise en œuvre. Les estimations du nombre de voitures satisfaisant aux critères étaient très imprécises. On ne pouvait donc chiffrer les pertes occasionnées par les réductions accordées aux « véhicules propres ». Une autre incertitude concernait la légalité d'une réduction des tarifs de stationnement.

Résultat :

La demande d'autorisations de stationnement à tarif réduit est très importante. Au cours des quatre premiers mois déjà, c'est-à-dire de mai à août 2005, ce sont 440 autorisations à titre privé et 390 autorisations à titre commercial qui ont été accordées.

Source :

http://civitas-initiative.org/measure_sheet.phtml?lan=en&id=390 (22.12.2006)

<http://www.trendsetter-europe.org/index.php?ID=862> (20.12.2006)

Quels éléments de ce projet sont transférables ?

Étant donné qu'il s'agit d'une mesure de réglementation, elle peut être facilement mise en œuvre partout et inciter ainsi à augmenter la proportion de véhicules moins polluants.

Exemple 8

Désignation :	Accès réduit au centre-ville et interdiction de circuler en cas de pollution atmosphérique excessive
Ville :	Bologne
Pays :	Italie
Durée du projet :	2005 - 2006
Description succincte :	Tout le centre-ville de Bologne et la place principale de la ville étaient récemment encore ouverts à la circulation motorisée, ce qui entraînait de gros problèmes. Pour les surmonter, on a mis en place un système de contrôle par vidéosurveillance qui ne laisse plus accéder au centre-ville que les bus.

Description du projet :

L'ouverture du centre-ville et de la « Piazza Maggiore » à la circulation entraînait de graves problèmes, de nombreux automobilistes utilisant la place comme raccourci à travers le centre-ville. Pour préserver la valeur urbanistique du centre-ville et de la « Piazza Maggiore », la place a été transformée en zone piétonne. Il faut maintenant une autorisation pour circuler dans le périmètre immédiat de la place. Les bus qui traversent la place fonctionnent au gaz naturel afin de minimiser les émissions polluantes, et ils sont équipés pour endommager le moins possible le pavage historique. Pour que seuls les véhicules disposant d'une autorisation pénètrent dans cette zone, un système de contrôle par vidéosurveillance a été installé.

Le système est raccordé au système de contrôle « Sirio » surveillant l'ensemble du centre-ville, où existe déjà un contrôle d'accès. Lorsque des voitures traversent la place sans être équipées de la plaquette électronique autorisant la circulation et devant être lue par des détecteurs placés sous le revêtement de la chaussée, elles sont photographiées et doivent payer une amende. La zone entourant la place est elle aussi contrôlée par des caméras. Cette zone est soumise à des restrictions temporelles de la circulation. Les rues sont ouvertes aux véhicules de livraison deux fois par jour, une fois le matin et une fois l'après-midi, pendant une heure et demie respectivement. Ensuite, des potelets mobiles sortent du sol pour barrer le passage.

Outre les restrictions régulières apportées à la circulation, il existe des interdictions temporaires de circuler dans certaines zones (« *traffico limitato* ») pour lutter contre la pollution atmosphérique. Le dimanche de 9h30 à 12h00 et de 15h30 à 18h30, la totalité du centre-ville (soit environ 80 hectares), la « *zona traffico limitato* », est presque entièrement interdite à la circulation.

Développement de la ville et des transports/urbanisme :

Les interdictions ou les restrictions apportées à la circulation ont pour effet direct d'améliorer la qualité de l'air et en même temps de revaloriser le centre-ville, habitants et visiteurs bénéficiant ainsi de plus de place et d'espace.

Type de mesure :

Restrictions générales de l'accès au centre-ville, contrôlées par un système de vidéosurveillance. Le centre-ville fait l'objet d'interdictions temporaires de circuler le dimanche.

Résultat :

Pour pouvoir appliquer efficacement les restrictions d'accès, il a fallu délivrer environ 60.000 autorisations à des véhicules de transport, aux riverains et à certains travailleurs. Le nombre de caméras devrait doubler pour permettre l'extension de l'espace piétonnier.

Source :

http://www.eltis.org/study_sheet.shtml?study_id=752 (21.12.2006)

http://urp.comune.bologna.it/Mobilita/Mobilita.nsf/e7415f1a8e5e2394c1256d1d002f8984/08ce020510504c5fc125714c004461b4?OpenDocument&Highlight=0,pedonalizzazione* (22.12.2006)

Quels éléments de ce projet sont transférables ?

Des autorisations permettent l'accès aux riverains, mais la circulation superflue est bannie du centre-ville afin d'en préserver la substance architecturale et l'attrait.

Exemple 9

Désignation :	« Paris respire » : des voies fermées à la circulation dans toute la ville le week-end
Ville :	Paris
Pays :	France
Durée du projet :	Depuis 2001
Description succincte :	Dans le cadre de l'opération « Paris respire », certaines voies réparties dans toute la ville sont fermées à la circulation automobile le week-end et les jours fériés et réservées aux promeneurs, aux cyclistes et aux rollers.

Description du projet :

Le week-end et les jours fériés, de nombreuses rues réparties dans tout Paris sont fermées à la circulation automobile. Promeneurs, cyclistes et rollers ont alors la possibilité de s'approprier intégralement l'espace urbain.

Outre les célèbres berges de la Seine et du canal Saint-Martin, certains petits quartiers purement résidentiels sont fermés à la circulation automobile. Onze zones au total sont concernées, ce qui attire l'attention de toute la ville sur le projet.

Développement de la ville et des transports/urbanisme :

Le dispositif « Paris respire » s'inscrit dans le cadre d'amples mesures d'amélioration de la circulation cycliste et des transports publics. Développement des pistes cyclables et extension du tramway accompagnent une politique restrictive de la circulation motorisée individuelle, dont les retombées négatives (pollution atmosphérique et sonore, réduction de la qualité de vie) portent excessivement atteinte à l'attractivité de la ville.

Type de mesure :

Mesure de réglementation, de simples barrières fermant les rues à la circulation.

Processus de mise en œuvre :

Les premières mesures de ce type ont été menées en 2001. Les Parisiens faisant grand usage des offres qui les accompagnaient, de plus en plus de voies ont été fermées à la circulation dans les différents arrondissements. Ce sont les arrondissements qui décident des mesures, se chargeant aussi de leur promotion auprès du public.

Résultat :

Le succès de cette mesure montre que la ville sans voitures correspond à un besoin des citadins.

Source :

http://www.paris.fr/portail/deplacements/Portal.lut?page_id=7122 (21.12.2006)

Quels éléments de ce projet sont transférables ?

La fermeture temporaire de rues à la circulation est une mesure de réglementation qui coûte relativement peu, mais qui demande du courage politique. Les coûts financiers étant faibles, des mesures de ce type peuvent être menées partout.

2.5 Transports en commun pour des groupes spécifiques**Exemple 10**

Désignation :	Plan des transports urbains
Ville :	Berlin
Pays :	Allemagne
Durée du projet :	2007-2009
Description succincte :	Garantir et améliorer l'accès des groupes socialement défavorisés et des handicapés aux transports publics, tel est l'un des objectifs majeurs du projet actuel de plan des transports urbains. De nouvelles méthodes de recherche ont permis d'illustrer dans leur différenciation géographique les corrélations entre insuffisance d'accès aux transports publics et désavantage social, et de mieux les rapporter à d'autres aspects économiques et écologiques. Le résultat est une efficacité accrue de la réalisation des objectifs du développement urbain.

Description du projet :

À partir des objectifs de la politique des transports tels qu'ils sont définis dans le plan de développement urbain pour les transports (« *Stadtentwicklungsplan Verkehr* »), les autorités berlinoises arrêtent régulièrement un plan des transports urbains appelé à régir l'offre de transports publics. Ce plan est basé sur une décision du parlement de la ville-État de Berlin définissant les grands axes du développement futur des transports publics, et notamment les critères de l'offre de transports. Dans son actuel projet de plan des transports urbains, l'organisme de tutelle des transports publics définit un

cadre détaillé qui sera concrétisé par des contrats avec les entreprises de transports et mis en œuvre au moyen de mesures prises par les administrations municipales et les quartiers.

Le grand axe thématique du plan des transports urbains d'ici à 2009 est l'accès de tous les citoyens au système de transports publics. Conformément aux décisions politiques prises à Berlin et eu égard au vieillissement de la société, ceci concerne la mobilité des handicapés, l'égalité des sexes, les zones de management de quartier relevant du dispositif de développement urbain social (meilleur accès à l'emploi et participation à la vie publique) et l'accessibilité des équipements de l'infrastructure sociale.

À cet effet, une analyse spécifique des problèmes a été menée au moyen d'un logiciel de SIG (zonage social) sur le modèle des *local transport plans* britanniques et l'offre du plan des transports urbains a été reformulée en conséquence après examen d'autres aspects. Certains objectifs ont été réalisés en concertation avec les entreprises de transports dès l'élaboration du nouveau plan des transports urbains ; c'est ainsi par exemple que la densité de desserte d'un grand ensemble d'habitation a été maintenue malgré la diminution des effectifs potentiels de passagers (du fait d'une réduction du nombre de logements) afin d'éviter de défavoriser davantage la population locale et de ne pas aller à l'encontre des objectifs du programme « Ville sociale ».

Développement de la ville et des transports/urbanisme :

Les études montrent que les intérêts des groupes sociaux présentant des exigences spécifiques de mobilité et ceux des quartiers requérant des actions spécifiques ne sont pas encore suffisamment pris en compte en Allemagne dans la planification des transports urbains. Parallèlement à l'optimisation de la rentabilité et des effectifs de passagers, il importe de reconnaître et de valoriser un troisième objectif de la planification des transports urbains, celui des domaines d'intérêt public du développement urbain (environnement, social, compétitivité économique). La méthodologie de la planification des transports urbains doit être étendue en conséquence.

Type de mesure :

Analyse et planification de l'offre de transports publics à Berlin, fixant un cadre pour les critères de qualité et l'accès aux transports publics (proximité des arrêts, densité de l'offre).

Processus de mise en œuvre :

Les plans de transports publics ont pour fonction essentielle de consigner les engagements que s'impose l'administration, notamment en ce qui concerne la commande de prestations de transports. Le processus de prise de décisions politiques dépend en outre d'autres facteurs, par exemple du fait que l'administration est propriétaire de l'entreprise de transports.

Les spécifications et critères que stipule le projet de plan des transports urbains s'imposent aux entreprises de transports opérant à Berlin dans la mesure où l'organisme de tutelle les inscrit dans des accords ou des contrats de prestations. L'attribution de concessions pour des lignes doit respecter le plan des transports urbains pour autant qu'il comporte des spécifications ayant trait aux autorisations.

Résultat :

De nouvelles méthodes d'examen ont permis de mettre en évidence la différenciation négligée jusqu'ici de la desserte de Berlin pour certains groupes spécifiques particulièrement tributaires des transports publics. Les mesures prises dans le but de réaménager ou d'améliorer les prestations des transports publics seront mises en œuvre surtout par les entreprises de transports dans le cadre des accords contractuels conclus avec la ville-État de Berlin.

Source :

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/nahverkehrsplan/download/drs_15-4719.pdf (08.01.2007)

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/nahverkehrsplan/download/eckpunkte_beschluss_ah.pdf

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/nahverkehrsplan/download/nvp_handout.pdf (08.01.2007)

Quels éléments de ce projet sont transférables ?

L'amélioration des méthodes d'analyse, avec pour conséquence une réévaluation de la planification concrète de l'offre inscrite au plan des transports urbains, permet de concrétiser les objectifs sociaux d'intérêt général, les rendant ainsi dans l'ensemble politiquement négociables face aux aspects de la rentabilité des transports publics et des effectifs de passagers et leur conférant de ce fait davantage de poids. Berlin a, en suivant l'exemple du modèle britannique, expérimenté cette formule à un niveau avancé de l'offre de transports urbains. C'est précisément lorsqu'il faut réduire les dépenses occasionnées par les transports urbains qu'une présentation transparente des effets sociaux s'impose le plus, afin de parvenir à des réaménagements socialement acceptables des prestations de transports.

Exemple 11

Désignation :	Intégration sociale par l'amélioration de la desserte des transports dans le South Yorkshire
Ville :	Sheffield/South Yorkshire
Pays :	Grande-Bretagne/Angleterre
Durée du projet :	Début et fin du projet : 2004 – 2008
Description succincte :	Ce projet s'attaque aux problèmes de transports que rencontrent les habitants de zones défavorisées à la recherche d'un emploi ou d'une offre de formation. Il s'agit d'un projet de partenariat auquel coopèrent les acteurs les plus divers, les habitants, les organisations locales de transports et les autorités.

Description du projet :

Une importante zone d'habitation du nord de Sheffield est reliée au centre de la ville, distant d'environ cinq miles, par des lignes de bus exploitées commercialement. La liaison se restreignait toutefois aux itinéraires lucratifs, les trajets radiaux vers le centre-ville. Il était très difficile de se déplacer à l'intérieur de la zone elle-même. Les habitants, défavorisés à de nombreux autres titres, se voyaient empêchés par cette mauvaise desserte d'accéder à de nouveaux emplois et à des offres de formation. À l'issue d'une procédure de planification, une ligne circulaire reliant les principaux points

de la zone a pu être définie avec la participation des acteurs concernés. Cette idée a été réalisée par *Sheffield Community Transport (SCT)*, une organisation locale non gouvernementale (ONG), au moyen d'un service de bus circulant à cadence horaire entre 7h00 et 20h00 et parcourant dans les deux sens une ligne circulaire, à un tarif unique de 60 pence (environ 0,85 euro).

Développement de la ville et des transports/urbanisme :

Pour compléter les services commerciaux de bus, le service de navette est amélioré. Les mesures sont réalisées par une « organisation à but non lucratif », elles contribuent à l'amélioration de la situation sociale des groupes défavorisés. La cohésion sociale dans la zone d'habitation et l'accès au centre-ville sont ainsi améliorés.

Type de mesure :

La mesure porte essentiellement sur la réalisation de nouvelles prestations de transports avec le concours des acteurs locaux, assuré par d'amples procédures de participation. Des améliorations techniques ont par ailleurs été apportées aux véhicules (utilisation de bio-diesel).

Processus de mise en œuvre :

L'offre de prestations du projet d'inclusion sociale et de transports (*Social Inclusion and Transport Project, SITP*) est déterminée sur la base d'étroites consultations au niveau local, afin de tenir compte des conditions prévalant sur le terrain. Au niveau du *county*, 14 nouveaux services de desserte faisant appel à des véhicules des prestataires locaux ont été mis en place. Ces véhicules roulant au bio-diesel sont techniquement aménagés de manière à en assurer l'accès autonome aux handicapés moteurs.

Ce qui est remarquable dans ce projet, c'est qu'il rassemble les principaux représentants des parties intéressées, par exemple communes, administrations locales, *South Yorkshire Passenger Transport Executive*, initiatives de financement du gouvernement du Royaume-Uni, organismes communaux de transports et le « *S Yorkshire Objective 1 Programm* ». Cette démarche partenariale a réuni autour d'une même table différentes instances aux cultures et aux objectifs inéluctablement différents, ce qui ne pouvait manquer d'entraîner à l'occasion certaines tensions. Il s'est toutefois avéré qu'en fin de compte, le travail mené en commun a permis de générer une nouvelle formule dynamique pour mettre en place de nouvelles prestations satisfaisant aux besoins locaux. La gestion du projet a été prise en charge par un organisme, le SCT. Pour la période de 2004 à 2008, les ressources financières disponibles peuvent atteindre 6,2 millions de livres (8,9 millions d'euros).

Résultat :

Ce sont maintenant plus de 2.700 passagers qui sont transportés chaque semaine. Le projet mené au nord de Sheffield a connu un tel succès que le SITP a engagé des projets similaires dans d'autres localités. Le SITP reconnaît clairement les liens étroits et désormais suffisamment démontrés entre exclusion sociale et médiocrité de l'offre de transports publics. Il reconnaît aussi le potentiel de relance économique locale induit par de nouvelles offres de prestations de transports. L'un des objectifs déclarés du projet est d'employer des habitants dans le cadre de ces nouvelles offres et de mettre en

place des mesures de formation au niveau local. Les habitants pourront ainsi acquérir des qualifications qui leur permettront de justifier d'une formation suffisante pour postuler à d'éventuelles offres d'emploi externes.

Source :

http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=196 (13.12.2006)

Quels éléments de ce projet sont transférables ?

La mise en place de nouveaux services de bus améliore les perspectives de mobilité des groupes sociaux défavorisés. La formule particulière de prise en charge du projet ouvre par ailleurs de nouvelles perspectives de formation et d'emploi. Les services supplémentaires de bus sont limités à des lignes non profitables.

Exemple 12

Désignation :	Service de bus pour personnes âgées et à mobilité réduite
Ville :	Siilinjärvi
Pays :	Finlande
Durée du projet :	Début et fin du projet : 1999 - 2000
Description succincte :	Un minibus accessible à tous transporte chaque jour pendant quatre heures des passagers vers deux centres de jour. Il est ensuite disponible par l'intermédiaire d'un service de commande téléphonique qui collecte les demandes et fixe les itinéraires.

Description du projet :

Dans la commune de Siilinjärvi, dans l'ouest de la Finlande, un service de bus/taxi à la demande est au service des personnes âgées et à mobilité réduite. La commune a une superficie de plus de 500 km² et une densité de population de 38 habitants au km².

L'élément principal de l'offre est la desserte de deux centres de jour, un atelier pour les handicapés et un centre de jour pour personnes âgées. Le service de transports repose sur un système d'appel téléphonique. Le bus n'a qu'un seul arrêt fixe à la gare routière, une fois par heure. Les commandes s'effectuent par appel téléphonique auprès d'un « travel dispatch centre », un centre de gestion des trajets situé à une vingtaine de kilomètres, à Kuopio. Les commandes téléphoniques sont entrées dans un logiciel spécial. Les liaisons demandées sont enregistrées, les trajets sont organisés et les chauffeurs sont informés. Les données sont transmises par un téléphone mobile connecté à un petit terminal informatique. Les demandes adressées au service de taxis sont tout d'abord télécopiées à la centrale de taxis, qui informe alors les chauffeurs de taxi locaux par son service de transmission de données.

Le bus appartient à un transporteur privé, qui fournit aussi les chauffeurs. Le véhicule dispose de 16 places assises, d'un fauteuil roulant et d'un espace pour deux fauteuils roulants supplémentaires. Le contrat avec les transporteurs est toujours conclu pour une durée d'un an. Les taxis disposent de quatre à huit places assises.

Le dispositif a été annoncé dans les journaux locaux et par des prospectus distribués aux ménages, et a été rendu public par les organisations se consacrant aux personnes âgées au moyen de lettres.

Les prix sont ceux des tickets de bus normaux, mises à part des conditions spéciales, par exemple pour les plus de 65 ans qui ne paient que la moitié du tarif normal et pour les personnes en fauteuil roulant, transportées gratuitement.

Les frais d'exploitation s'élèvent au total à 77.336 euros par an. Les recettes perçues auprès des passagers couvrent environ 30 % des coûts. Le gouvernement central alloue une subvention appelée à couvrir les frais du centre de gestion des trajets. Le reste est assumé à parts égales par la commune et par le gouvernement régional.

Développement de la ville et des transports/urbanisme :

Ce projet est consacré au raccordement des habitants des zones rurales aux transports publics et à l'amélioration de leur mobilité grâce à de nouvelles offres.

Type de mesure :

Offre de services de mobilité par la mise en place d'un système de bus et de taxis à la demande à prix réduit.

Résultat :

Environ la moitié des utilisateurs indiquent que leur mobilité s'est améliorée grâce à la mise en place du service. La plupart des usagers sont des personnes âgées et des handicapés : 75 % ont plus de 70 ans et 22 % ont besoin d'un dispositif d'assistance à la marche. Les motifs d'utilisation du service sont les suivants : approvisionnements : 57 %, opérations financières, pharmacie, démarches officielles : 29 %, visite chez le médecin : 7 %, loisirs : 4 %, centre de jour : 3 %.

Le bus est souvent plein, c'est pourquoi on envisage de répartir le service sur plusieurs bus. Il serait alors plus facile d'intégrer en plus dans l'horaire des transports d'élèves.

Source :

http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=706 (14.12.2006)

Quels éléments de ce projet sont transférables ?

Ce projet donne aux personnes âgées et aux personnes à la mobilité réduite la possibilité d'être plus mobiles. Une optimisation informatique des trajets renforce l'efficacité d'un système de bus dans les zones rurales.

Exemple 13

Désignation :	Système gratuit de bus communaux
Ville :	Kalamaria
Pays :	Grèce
Durée du projet :	en cours
Description succincte :	La ville de Kalamaria, une banlieue de Thessalonique, a revalorisé les transports publics par l'introduction de deux lignes de bus communales gratuites. Cette offre vient compléter le réseau existant du système de transports urbains de la ville de Thessalonique (OASTh).

Description du projet :

La ville de Kalamaria est située aux abords de Thessalonique, dans le nord de la Grèce, et compte environ 90.000 habitants (2001).

L'administration communale s'était donné trois objectifs :

- améliorer la qualité des transports publics au sein de la commune,
- augmenter l'utilisation des transports publics et réduire le recours aux voitures privées,
- améliorer les possibilités des personnes non motorisées et à mobilité réduite.

Pour atteindre ces objectifs, elle a mis en place deux bus de ligne dont l'utilisation est gratuite. Ces lignes complètent le réseau de la société des transports urbains de la ville de Thessalonique (OASTh), qui dessert Kalamaria par huit lignes. Les deux lignes communales de Kalamaria circulent dans les zones qui, jusqu'à présent, n'étaient pas encore desservies par les bus et ont une quarantaine d'arrêts.

Les coûts sont imputés au budget de la ville, qui considère les services de mobilité comme une mission sociale nécessaire.

Développement de la ville et des transports/urbanisme :

Le projet permet à cette banlieue de disposer d'une desserte interne par les transports publics. Les lignes ne se restreignent plus à assurer la liaison avec la ville, ce qui renforce la mobilité locale et réduit la dépendance vis-à-vis du centre de la ville.

Type de mesure :

Nouveau service gratuit de mobilité par la mise en service d'une nouvelle ligne de bus.

Résultat :

Les transports publics ne sont jusqu'à présent utilisés que par les personnes qui n'ont pas d'autre alternative. La possibilité de combiner le nouveau service avec les transports en commun de Thessalonique devrait faire augmenter le taux d'utilisation. Il est prévu d'étendre l'offre, de mieux l'adapter aux besoins des intéressés et d'acheter de nouveaux véhicules respectant l'environnement.

Source :

http://www.smile-europe.org/locxpdb/front/show.php?lang=en&lpx_id=232
(10.12.2006)

Quels éléments de ce projet sont transférables ?

La ville de Kalamaria poursuit l'objectif d'offrir à tous les citoyens des perspectives équitables de mobilité et prend en charge les coûts.

2.6 Ville cyclable

Exemple 14

Désignation :	Plan de mobilité cycliste de Bolzano
Ville :	Bolzano
Pays :	Italie
Durée du projet :	Depuis 2000
Description succincte :	Le « plan de mobilité cycliste de Bolzano » est un dispositif d'élaboration et de mise en œuvre de stratégies et mesures de promotion de la mobilité cycliste. Bolzano est sur le point de devenir la capitale cycliste d'Italie et un bon exemple au niveau européen.

Description du projet :

Bolzano est la capitale régionale de la province autonome du Haut-Adige (Italie) et compte environ 100.000 habitants. La ville présente d'excellentes conditions pour la mobilité cycliste, et le cyclisme de loisirs y joue depuis longtemps déjà un grand rôle.

L'objectif poursuivi était d'une part de promouvoir l'utilisation du vélo comme moyen de transport quotidien à Bolzano et de porter de 17,5 % (moyenne annuelle 2001/2002) à 25 % par jour (objectif 2007) son taux dans la répartition modale. Il s'agissait d'autre part de faire prendre durablement conscience à la population et à l'administration que la mobilité cycliste a une valeur égale à celle des autres modes de mobilité.

Les principaux motifs pour la promotion de la circulation cycliste sont les suivants :

- réduction de la pollution atmosphérique,
- amélioration de la santé de la population, et notamment des jeunes, par l'activité physique.

En 2000, l'institut d'écologie du Haut-Adige a élaboré un plan de mobilité cycliste à Bolzano. Les principales mesures étaient les suivantes :

- un ensemble continu de pistes cyclables (huit grands axes et itinéraires accessoires),
- un jalonnement utilisant différentes couleurs pour les grands axes (comme un réseau de métro),
- des compteurs de pointage de la circulation cycliste sur un grand itinéraire cycliste,
- une carte des parcs de stationnement pour vélos,
- un nouveau système de location proposant des vélos de qualité,
- une campagne intensive de marketing émotionnel avec affichage sur façades, cartes postales, pub ciné, festival vélo,
- la mise au point d'une « identité visuelle » pour ancrer la campagne dans la conscience des habitants,
- une campagne d'information (points/tableaux d'information, plan gratuit de la ville cycliste).

Développement de la ville et des transports/urbanisme :

L'augmentation significative de la proportion de cyclistes a entraîné une amélioration de la qualité de la vie à Bolzano. La ville étant tributaire de l'implantation de services de haut niveau, la qualité d'accueil de Bolzano représente un atout majeur pour la ville.

Type de mesure :

Aménagement de l'infrastructure cycliste, accompagné de campagnes actives de publicité et d'information sur la circulation cycliste et la mise en place de nouvelles offres de services.

Processus de mise en œuvre :

La promotion de la circulation cycliste avait à l'origine commencé par une commande passée par la ville à l'institut d'écologie du Haut-Adige. Le succès du dispositif dépendait de la disposition de la population à y participer. En fin de compte, à l'aide d'une action ciblée auprès de la presse et du public, on a pu atteindre une bonne participation et une forte sympathie de la part de la population pour le projet. De nouvelles idées et mesures étant mises en œuvre en permanence, on ne saurait plus dire de ce projet qu'il est terminé.

Résultat :

La proportion des déplacements effectués en vélo a augmenté de manière significative : le vélo accusait dans la répartition modale un taux de 22,7 % en 2005, contre 17,5 % en moyenne annuelle 2001/2002. L'objectif de 25 % a donc déjà été atteint pour plus de la moitié. Le vélo est maintenant utilisé par tous les groupes sociaux. On constate de faibles différences d'un quartier à l'autre et d'une saison à l'autre. Bolzano est maintenant une ville modèle en matière de mobilité cycliste, et ce sont notamment « l'identité visuelle », le système de jalonnage et les concepts de promotion auprès du public qui suscitent l'attention.

Source :

<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2059>
(20.12.2006)

Quels éléments de ce projet sont transférables ?

Une grande importance est accordée à l'impératif de toujours faire percevoir la mobilité cycliste comme un « système de mobilité » relevant d'une démarche de grande ampleur. Le plan de mobilité cycliste ne consiste pas simplement en un réseau de pistes cyclables, mais englobe aussi services, marketing et « identité visuelle ». Cette démarche est idéale pour les villes de petite ou moyenne taille.

Exemple 15

Désignation :	Odense, ville cyclable
Ville :	Odense
Pays :	Danemark
Durée du projet :	Début et fin du projet : 1999 - 2002
Description succincte :	Après avoir promu la circulation cycliste pendant des années, la ville d'Odense est devenue, grâce au concours du Ministère danois des transports, ville cycliste nationale du Danemark. Avec un soutien financier supplémentaire, Odense a ainsi acquis un statut de laboratoire et de ville modèle de la réussite de la politique de la bicyclette.

Description du projet :

Odense, ville danoise d'environ 145.000 habitants, avait dans les années 90 encouragé de façon intensive la circulation cycliste. Pour cette raison, le Ministère danois des transports l'a nommée en 1999 ville cycliste nationale. À ce titre, elle a bénéficié pendant trois ans de la part du ministère des transports et de l'administration routière d'un soutien financier pour mener un projet de grande envergure. Il s'agissait d'encourager encore davantage la circulation cycliste et de faire l'expérience de nouvelles mesures et de nouvelles solutions. Odense devait devenir laboratoire et ville modèle pour le Danemark et au-delà. Le projet avait un budget de 3,5 millions d'euros et englobait 60 projets pilotes.

Les projets portaient sur une vaste gamme de thèmes tels que l'aménagement de l'infrastructure, la sécurité, les questions juridiques, la détente, l'accessibilité, le service, la maintenance et la qualité. Un aspect particulier était celui de l'éducation à la mobilité, qui a consisté à s'adresser directement aux écoles et jardins d'enfants.

Dans le cadre de la campagne, un logo a été créé et un magazine d'art de vivre axé sur le cyclisme a été publié.

La mise en œuvre de cette mesure a accordé une grande importance, non seulement à la fonctionnalité, mais également au respect d'une qualité particulièrement élevée et à la prise en compte de considérations d'esthétisme. Parallèlement à la réalisation de cette mesure, la ville d'Odense a mis en place un système de contrôle de qualité assurant une inspection régulière des pistes cyclables et une élimination immédiate des défauts.

Parallèlement aux nombreuses mesures « douces », un dispositif technique nouveau a suscité une très grande attention : aux feux de circulation, le passage systématique au feu vert s'oriente sur la vitesse des cyclistes. En outre, des signaux lumineux ont été installés sur les itinéraires pour montrer si l'on roule assez vite pour profiter de la série de feux verts.

Développement de la ville et des transports/urbanisme :

En encourageant massivement la circulation cycliste, Odense est parvenue à créer dans la ville une atmosphère attrayante. D'importantes mesures d'amélioration de la desserte des quartiers ont été mises en œuvre dans le cadre du programme de soutien.

Type de mesure :

Aménagement de l'infrastructure cycliste, accompagné de nouvelles démarches et d'une action auprès du public ainsi que de campagnes de publicité en faveur de la circulation cycliste.

Processus de mise en œuvre :

Les intéressés ont opté délibérément pour toute une panoplie de mesures, dont notamment une campagne en faveur de la bicyclette destinée à faire évoluer les esprits et les attitudes. Des méthodes nouvelles ont par ailleurs été expérimentées lorsqu'on a constaté que les brochures ne suffisaient pas pour faire changer les habitudes en matière de transports. On s'est ainsi efforcé de confronter résolument la population au thème de la circulation cycliste et de mener des entretiens directs avec employeurs et travailleurs.

Résultat :

Au cours de la première moitié des années 90, Odense a atteint une augmentation de 50 % de la part de la circulation cycliste, avec toutefois une légère baisse à la fin de la décennie. La campagne menée de 1999 à 2002 a induit une nouvelle augmentation significative de la circulation cycliste.

Source :

<http://www.cykelby.dk/index.asp> (22.12.2006)

Quels éléments de ce projet sont transférables ?

Les projets menés à Odense ont pour trait distinctif leur créativité et leur ingéniosité. Indépendantes des ressources financières, ces propriétés peuvent être mises en œuvre partout où l'on est disposé à le faire.

2.7 Réaffectation de rues – Mesures de modération de la circulation**Exemple 16**

Désignation :	Home zone, « rues à vivre »
Ville :	Londres, quartier de Hackney
Pays :	Grande-Bretagne
Durée du projet :	Début et fin du projet : juillet 2003 – janvier 2004
Description succincte :	Information directe, sensibilisation et participation ont été mises en œuvre pour réaliser dans le quartier londonien de Hackney un projet de « home zone ». Le bilan d'un processus de six mois est la transformation d'une rue en une « rue à vivre » où piétons et cyclistes ont priorité.

Description du projet :

Pour améliorer la qualité de la vie dans le quartier londonien de Hackney, des mesures ont été réalisées selon la formule de la « home zone » et des « rues à vivre ». Il s'agit de modifications apportées à la rue dans l'intérêt des piétons et des cyclistes et pour en permettre une meilleure utilisation sociale. Les rues sont généralement aménagées pour que les automobilistes aient le sentiment qu'il est « normal » d'y rouler lentement et avec circonspection. On restreint généralement à cet effet la chaussée par des arbres et des bacs à plantes, des bancs, des aires de jeu ou d'autres aménagements à usage public.

Développement de la ville et des transports/urbanisme :

Au titre de ce projet, la rue est aménagée pour les habitants avec leur participation active. Le projet porte sur un quartier urbain défavorisé à la population très hétérogène. Grâce à la participation des habitants à la planification, ils accueillent plus favorablement les modifications et leur lien avec le quartier se trouve renforcé.

Type de mesure :

Réaffectation de la rue faisant appel à une action ciblée auprès du public, à des processus de participation et à des transformations architecturales de moindre envergure apportées à la rue.

Processus de mise en œuvre :

Comme la population du quartier en question est constituée de différents groupes ethniques, sociaux et religieux et qu'il n'était pas facile de leur faire appréhender la formule de la « home zone », il a fallu mener de vastes actions :

- organisation d'une journée d'information : distribution de tracts et de ballons avec un clown et un musicien ;
- différents groupes informels représentatifs de la population du quartier ont élaboré des propositions sur les différents points du projet ;
- une journée de planification et de conception communes a eu lieu, et une exposition a été organisée pour discuter avec les habitants des formules envisagées. Des enquêtes écrites ont par ailleurs été effectuées pour recueillir les différents avis sur le thème ;
- des questionnaires et fiches-réponses distribués dans toute la zone concernée ont permis de recueillir l'avis de la population sur deux formules globales.

Les communautés juive et islamique de même que les commerçants locaux ont par ailleurs été invités à participer au processus de discussion. Dès qu'une solution avait été adoptée en commun, les informations étaient diffusées dans le quartier au moyen de prospectus.

Résultat :

La mise en œuvre des idées conçues avec le concours de la population a été effectuée relativement peu de temps après la planification. La mesure a abouti à une revalorisation notable du quartier.

Source :

http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=733 (19.12.2006)

Quels éléments de ce projet sont transférables ?

La rue est revalorisée avec le concours de la population dans un quartier urbain défavorisé, ce qui a des effets bénéfiques sur la cohésion sociale.

Exemple 17

Désignation :	Rue piétonne ouverte aux véhicules roulant lentement
Ville :	Copenhague
Pays :	Danemark
Durée du projet :	Planification : 1989, mise en œuvre : 1992
Description succincte :	Une rue étroite longeant une zone piétonnière où les bâtiments valaient d'être préservés était encombrée par les embouteillages, les bus constituant un problème particulier. La rue a alors été réaménagée, l'itinéraire des bus a été modifié et la vitesse a été limitée à 15 km/h. La rue a été ouverte à la circulation cycliste, les piétons se sont vus accorder les mêmes droits que les autres usagers.

Description du projet :

Le centre-ville de Copenhague comporte de grandes zones piétonnières. Une rue parallèle très étroite, la « Straedet », était quant à elle congestionnée par la circulation automobile, et la substance architecturale des bâtiments était menacée par les vibrations engendrées par les bus. Il fallait améliorer la qualité de l'air, réduire le bruit et créer une nouvelle atmosphère attrayante.

La rue a donc fait l'objet de mesures de modération de la circulation, l'itinéraire des bus a été modifié et tous les autres usagers de la rue devaient y jouir des mêmes droits. Pour préserver le caractère de la rue, on a délibérément renoncé à la transformer en zone piétonne. Comme il fallait par ailleurs, au bénéfice des commerces locaux, maintenir des loyers abordables pour les locaux commerciaux, on a réduit à 15 km/h la vitesse autorisée et aménagé pour le reste la rue comme une zone piétonnière.

Développement de la ville et des transports/urbanisme :

La réduction de la circulation a permis de préserver et de revaloriser la structure urbanistique et les utilisations riveraines.

Type de mesure :

Aménagements de la rue à l'appui de mesures de réglementation telles que la diminution de la vitesse maximum autorisée et la réduction du volume de la circulation.

Processus de mise en œuvre :

Les premières idées de réaménagement de la rue datent de 1987. La planification et la réalisation ont duré quatre ans. Mise en œuvre progressivement, la mesure en a été d'autant mieux acceptée par tous. La population et divers groupes intéressés, comme par exemple les commerçants, ont été dès le début appelés à participer. Dix ans après sa réalisation, la mesure a fait l'objet d'une évaluation.

Résultat :

La réduction de la circulation a permis de parvenir à une revalorisation de la rue. De nouveaux commerces et des terrasses de cafés ont fait leur apparition. Dix ans après sa réalisation, on peut encore considérer le projet comme un succès.

Source :

http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=443 (20.12.2006)

Quels éléments de ce projet sont transférables ?

Cet exemple a montré que les zones piétonnières ne sont pas la seule solution pour conférer de l'attrait aux espaces urbains. La diversification des moyens de transport peut, dans certains cas, s'avérer très judicieuse.

2.8 Habitat sans voitures**Exemple 18**

Désignation :	Zone résidentielle sans voitures de Florisdorf
Ville :	Vienne
Pays :	Autriche
Durée du projet :	Début de la planification : 1996, achèvement : décembre 1999
Description succincte :	Cette zone résidentielle a été conçue dès le début pour ne pas accueillir de voitures. Les locataires doivent s'engager à ne pas posséder de voiture. Il n'était donc plus nécessaire de prévoir des places de stationnement, et les ressources ainsi libérées ont permis de financer des installations collectives et un aménagement généreux des espaces verts.

Description du projet :

Une prémisses de ce projet était de créer une zone résidentielle où les locataires renoncent à la voiture privée. Comme il n'était plus nécessaire de prévoir une infrastructure automobile, les ressources ainsi économisées ont été affectées à des équipements collectifs et à des espaces verts.

L'agencement du quartier a été prévu de telle sorte que les espaces séparant les bâtiments constituent un lieu de communication entre les habitants. Les bâtiments eux-mêmes sont équipés d'une galerie large et ouverte, que les locataires peuvent garnir de bancs et de bacs à fleurs.

Les caves sont d'accès facile et relativement bien éclairées grâce à des cours surbaissées. Les toits sont utilisés d'une part pour l'installation de capteurs solaires, et d'autre part comme terrasses avec terrain de jeu et jardin sauna. En ce qui concerne les utilisations collectives, le quartier dispose d'un cybercafé, d'offres de covoiturage, d'un atelier de vélos, d'une bourse d'échange, d'un centre d'accueil d'enfants, d'une laverie, d'une salle pour les jeunes, d'une maison pour les enfants et d'un local de festivités.

Développement de la ville et des transports/urbanisme :

L'aménagement de zones résidentielles sans voitures permet aux habitants vivant sans voiture de ne pas subir, sur leur lieu de résidence du moins, les nuisances liées à la circulation automobile.

Type de mesure :

Construction et planification faisant abstraction des impératifs qu'impose sinon la présence de voitures.

Processus de mise en œuvre :

La planification de la zone résidentielle a fait appel à un processus de codécision permettant aux intéressés d'exprimer leurs vœux quant à l'aménagement des logements, des locaux collectifs et des espaces verts. On s'est efforcé de mener de manière aussi compacte que possible les processus de dynamique des groupes et de restreindre la codécision à quelques domaines seulement, afin de ne pas prolonger excessivement le processus de planification.

Source :

<http://www.schindler-szedenk.at/ams.htm> (22.12.2006)

Quels éléments de ce projet sont transférables ?

Dans le cas de projets de construction, c'est là une formule facilement transférable permettant de mettre des logements attractifs à la disposition de personnes n'utilisant pas de voiture.

2.9 Gestion de la mobilité**Exemple 19**

Désignation :	Gestion de la mobilité par l'entreprise Wolford
Ville :	Bregenz
Pays :	Autriche
Durée du projet :	Depuis 1993
Description succincte :	La société Wolford AG a lancé dès 1993 une formule de mobilité cycliste intitulée « Fahrrad ». Elle est ainsi parvenue à renforcer au sein de son personnel le choix de la bicyclette comme moyen de transport pour se rendre au travail.

Description du projet :

La société Wolford AG a lancé dès 1993 une ample formule de mobilité intitulée « Fahrrad », visant à augmenter la proportion de circulation cycliste parmi son personnel. Il s'agit d'une entreprise du secteur textile implantée à la périphérie de Bregenz, ville du Land de Vorarlberg situé dans l'ouest de l'Autriche ; elle emploie quelque 1250 personnes.

Cette mesure visait tout d'abord à améliorer le niveau d'information sur les offres et les possibilités de transports. Concrètement, il s'agissait d'améliorer l'accessibilité de l'entreprise pour les piétons et les cyclistes et aussi, grâce à une coopération avec les entreprises de transports, la desserte par les transports publics.

Les mesures suivantes ont été mises en œuvre :

- organisation de réunions d'information, conférences et séminaires sur les thèmes de la circulation cycliste et de la sécurité routière,
- construction de parkings pour vélos,
- introduction d'un job-ticket
- bus d'entreprise
- achat de vélos de service
- transfert, extension (jusqu'à 500 places) et protection par une toiture du parc de stationnement pour vélos
- aménagement d'une station service et pompe à air
- installation de douches et de vestiaires
- randonnées d'entreprise en vélo
- bourse aux vélos et possibilités d'achat à prix réduit de vélos neufs et d'occasion

Développement de la ville et des transports/urbanisme :

Les trajets effectués entre domicile et lieu de travail entraînent notamment aux heures de pointe une congestion considérable du trafic, qui se répercute négativement sur l'attractivité de la ville.

Type de mesure :

Amélioration de l'infrastructure cycliste sur le site de l'entreprise, et information et motivation du personnel en matière de circulation cycliste.

Processus de mise en œuvre :

La société Wolford AG s'était fixé pour objectif de réduire le trafic individuel causé par son personnel. Elle y est parvenue surtout en incitant les salariés à choisir la bicyclette. En même temps, elle a mis en place pour les salariés qui viennent au travail en bicyclette des offres très intéressantes.

L'entreprise s'est efforcée d'améliorer aussi les conditions de circulation à l'extérieur de son site. Elle a mené des entretiens avec les communes, les décideurs et les médias afin d'obtenir l'extension et la construction de pistes cyclables. Elle a par ailleurs obtenu pour les salariés qui ne peuvent pas venir en bicyclette une amélioration des transports publics. Trois lignes de bus supplémentaires desservent désormais l'entreprise, et les horaires de circulation ont été adaptés aux horaires de travail. Grâce en outre à une assistance-conseil intensive en matière de mobilité de la part de la société de transports en commun du Vorarlberg, les salariés ont été informés des nouvelles offres et le transfert modal au bénéfice des transports publics leur a ainsi été facilité.

Résultat :

Des enquêtes auprès du personnel ont permis de constater que le taux de cyclistes est passé de 18 % en mai 1993 à 35 % en août 1996, augmentant encore ensuite pour passer à 44 % en 1999. Le taux d'automobilistes est tombé de 33 % à 21 %. Il y a

également un léger recul chez les usagers du bus d'entreprise et d'autres transports en commun.

Source :

<http://www.vcoe.at/start.asp?pg=detail.asp?ID=1043> (20.12.2006)

<http://www.clever-pendeln.de/www/beispiel/index.php?bid=53> (20.12.2006)

Quels éléments de ce projet sont transférables ?

Ce projet montre qu'une entreprise qui mène des mesures de grande ampleur peut exercer une influence sur le choix du moyen de transport. Les mesures sont transférables à la plupart des entreprises.

Exemple 20

Désignation :	Gestion urbaine de la mobilité
Ville :	Lund
Pays :	Suède
Durée du projet :	Depuis 1998
Description succincte :	La ville de Lund a mis en place un centre urbain de mobilité grâce auquel elle entendait améliorer les informations sur la mobilité peu polluante et les prestations individuelles de conseil en matière de mobilité. L'objectif poursuivi consistait en une meilleure utilisation de l'infrastructure des transports et un transfert modal vers des moyens de transport peu polluants.

Description du projet :

En 1997, la ville de Lund, dans le sud de la Suède, a décidé d'engager une nouvelle stratégie d'amélioration du système de transports en mettant en place en 1998 un centre de mobilité.

Ce centre doit contribuer à optimiser l'utilisation de l'infrastructure existante grâce à une gestion de la mobilité. Il propage le recours aux transports publics, à la circulation cycliste et pédestre, et recommande aux utilisateurs de voitures particulières la constitution de communautés de covoiturage. Il soutient en outre l'utilisation de véhicules moins polluants. Le centre de mobilité offre des prestations d'information et de conseil. Il essaie en même temps de sensibiliser davantage la population aux conséquences de la circulation motorisée individuelle sur l'environnement et la santé.

Le centre de mobilité s'est doté de cinq grands axes d'action traités par un personnel de quatre personnes.

1. Gestion de la mobilité dans la ville :

- campagne de sensibilisation de décideurs, multiplicateurs et salariés à la mobilité peu polluante
- formation continue sur la conduite automobile économe en énergie et moins polluante
- réalisation d'un projet pilote de télétravail

2. Gestion de la mobilité dans les entreprises de Lund :

- campagne de sensibilisation et de conseil dans les entreprises à l'aide de brochures spécialement élaborées à cet effet et présentant des informations sur la durée des trajets, les coûts des transports, les émissions et la consommation d'énergie

3. Un projet pilote à Soedra Sandby :

- projet pilote visant à déterminer dans quelle mesure des combinaisons d'activités de gestion de la mobilité sont nécessaires pour faire évoluer le comportement en matière de mobilité

4. Voitures écologiques et promotion de l'autopartage :

- campagne d'information visant à renforcer la vente de voitures peu polluantes
- brochures et campagne en faveur de l'autopartage

5. Entreprises et prestataires de services locaux :

- concours sur le choix des moyens de transport pendant le temps libre

Développement de la ville et des transports :

L'amélioration de l'utilisation de l'infrastructure des transports et l'augmentation du recours aux moyens de transport peu polluants grâce à une meilleure organisation sont bénéfiques à la qualité d'accueil de la ville, les effets négatifs dus à la circulation s'en trouvant réduits. En outre, les coûts du système de transports diminuent en même temps qu'il est utilisé à meilleur escient, ce qui dégage des ressources dont la ville peut bénéficier dans d'autres domaines.

Type de mesure :

Campagnes de sensibilisation à l'environnement et à la santé. Informations et conseils sur différentes alternatives de mobilité.

Processus de mise en œuvre :

Au début de la mise en œuvre, il a été difficile de faire appréhender par les partenaires la nécessité d'une gestion de la mobilité. Si le projet a pu être mené avec un tel succès, c'est parce que la coopération entre acteurs locaux de la ville a été excellente, que le gouvernement national a accordé son soutien, que les milieux politiques se sont montrés très désireux de parvenir à des solutions consensuelles, et que dès le début, les groupes cibles ont été invités à participer au projet.

La gestion de la mobilité a été réalisée dans le cadre du projet européen « MOST », mais elle se poursuit à Lund, même après son achèvement (2000-2001), jusqu'à aujourd'hui.

Résultat :

Il n'a guère fallu longtemps pour que dix pour cent des habitants de Lund confirment que les activités du centre de mobilité avaient fait évoluer leur comportement au bénéfice de la mobilité durable. La quasi-totalité de la population (90 pour cent) soutient

les activités du centre de mobilité. Les actions menées ayant connu un succès immense avant même l'achèvement de certaines mesures d'aménagement infrastructurel, il est probable que le succès est encore plus grand depuis.

Source :

[http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=43&lang1=\(15.1.2007\)](http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=43&lang1=(15.1.2007))

Quels éléments de ce projet sont transférables ?

La modification et l'amélioration du système de transports intervenant ici par une transformation du comportement des usagers par l'intermédiaire de prestations de conseil et d'une réorganisation individuelle des trajets et des moyens de transport, cette formule peut être réalisée partout à un coût relativement faible.

2.10 Éducation routière

Exemple 21

Désignation :	Cours de vélo pour migrantes
Ville :	Amsterdam, Tilburg
Pays :	Pays-Bas
Durée du projet :	En cours depuis 1981
Description succincte :	Dans les villes d'Amsterdam et de Tilburg sont proposés des cours de vélo spécialement conçus pour les migrantes. Les cours contribuent à améliorer la mobilité des femmes, ce qui renforce leur assurance et les rend plus actives.

Description du projet :

Les villes d'Amsterdam et de Tilburg proposent des cours de vélos spécialement adaptés aux migrantes. Chaque cours regroupe dix à douze participantes et comprend dix heures d'enseignement, à raison d'une heure par semaine. Pendant la première moitié du cours, ce sont les fondements théoriques qui sont enseignés. Pendant la deuxième moitié du cours, les femmes apprennent à se déplacer activement en vélo au sein du trafic routier et à interpréter les panneaux d'affichage et les règles de la circulation. Le cours s'achève par un test. Les participantes qui réussissent à ce test se voient délivrer un certificat. Ce projet existe depuis 25 ans déjà dans la ville de Tilburg.

À Amsterdam comme à Tilburg, les femmes sont d'origines très différentes. Ce sont par exemple des réfugiées de Somalie ou d'Afghanistan et des immigrées venant d'Italie, du Portugal, du Maroc, de Turquie ou du Surinam.

Développement de la ville et des transports/urbanisme :

Cette mesure contribue à améliorer la mobilité d'un groupe social défavorisé. Les femmes gagnent en assurance et se déplacent de manière plus active dans l'espace urbain.

Type de mesure :

Offre de possibilités de formation à l'intention de certains groupes sociaux défavorisés.

Processus de mise en œuvre :

Les cours sont proposés à Amsterdam par la municipalité, à Tilburg ils ont été mis au point par le centre de migration féminine. Les organisateurs attirent l'attention sur les cours par des annonces dans la presse locale et incitent les migrantes à y participer. La ville de Tilburg a étendu les cours de vélo au projet *Fietsvriendinnen* (« amies cyclistes »). Les communes qui proposent déjà des cours de vélo sont appelées à inciter des cyclistes expérimentées à faire des randonnées avec les migrantes pour que ces dernières mettent en pratique ce qu'elles ont appris. La ville de Tilburg propose par ailleurs des ateliers et des formations pour susciter des mesures analogues dans d'autres villes.

Résultat :

Apprendre à rouler à bicyclette représente pour les femmes davantage que l'apprentissage d'un mode de circulation. Le cours leur permet de nouer des contacts avec d'autres migrantes. Elles peuvent entretenir ces contacts, et nombreuses sont celles qui après le cours de vélo s'engagent dans d'autres activités, par exemple cours de natation ou d'aérobic. Le cyclisme renforce l'assurance des femmes et leur permet de gagner en indépendance, puisqu'il s'agit d'un moyen de transport bon marché et flexible. Il augmente par ailleurs l'activité sportive des migrantes.

Source :

http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=1165 (22.12.2006)

Quels éléments de ce projet sont transférables ?

Ce type de projet peut être mené de manière très simple partout où la mobilité des migrantes est restreinte pour les raisons les plus diverses.

3 Synthèse – Évaluation transversale

3.1 Contenus et objets des exemples de bonne pratique

Les projets qui ont été présentés mettent à profit des potentiels de solutions intégrées. Il convient de souligner le *souci nouveau de prise en compte des aspects sociaux* au bénéfice de certains groupes dans l'aménagement des offres de transports publics. C'est ce que montre au chapitre 2.5, « Transports en commun pour des groupes spécifiques », l'exemple 11 de Sheffield/South Yorkshire, qui illustre une démarche procédant depuis la base ; l'exemple 10, de la ville de Berlin, met lui aussi en évidence qu'il est possible, dans le cadre d'une planification globale de l'ensemble des transports publics,

de tenir compte efficacement des intérêts sociaux de groupes défavorisés en mettant en œuvre une démarche procédant depuis le sommet.

Les projets présentés au chapitre 2.4, « Ville propre, lutte contre la pollution atmosphérique », sont consacrés pour l'essentiel à des *restrictions de la circulation*. Dans un cas seulement, c'est une solution technique orientée sur l'offre (exemple 6, trolleybus à Bucarest) qui a été retenue. Stockholm (exemple 7) s'efforce de réduire la pollution atmosphérique dans le centre-ville en incitant les particuliers à rééquiper leurs voitures et par l'utilisation d'un péage urbain. La réduction des frais de stationnement pour les véhicules propres a connu un franc succès. À Bologne (exemple 8) et à Paris (exemple 9), la circulation automobile est plus ou moins intégralement « exclue » temporairement dans de vastes zones ou dans certaines rues. Ces concepts misent sur les expériences positives de la population avec les espaces urbains fermés à la circulation. Un processus engagé au sommet s'inverse. Ce sont maintenant les citoyens qui revendiquent une multiplication des journées sans voitures et une extension des zones fermées à la circulation.

Le centre-ville a généralement une importance économique, touristique et culturelle majeure dans l'ensemble de la ville et de la région. Il en résulte des impératifs contradictoires pour la planification des transports. Il faut assurer une très bonne accessibilité, mais il importe d'éviter des nuisances excessives notamment pour des raisons de préservation des bâtiments anciens. Le centre-ville est souvent un espace historique dont les rues et les places splendides ne se prêtent guère à la circulation automobile. Il faut donc inciter à circuler à bicyclette et à pied, et favoriser les transports publics. Il faut aussi restreindre l'utilisation de l'automobile qui, sans cela, est prédominante. D'où la nécessité de *concepts intégrés des transports* s'étendant jusque dans la région environnante et ne se préoccupant pas que du centre-ville. Puis il importe qu'un *sentiment de réussite* vienne motiver tous les acteurs, qui jusqu'ici organisaient leurs déplacements en postulant, sans le remettre en cause, le trafic motorisé individuel universel. Deux formules misant sur des réglementations sont présentées au chapitre 2.3, « Concepts pour le centre-ville » : il s'agit à Pécs (exemple 4) d'une solution plutôt conventionnelle (espace piétonnier entouré d'une zone à stationnement réglementé), tandis que dans la Cité de Londres (exemple 5), nettement plus vaste, la circulation est réglementée par un nouveau système de péage. Les répercussions fiscales et les conditions d'acceptation des mesures par la population diffèrent énormément dans les deux cas. À Londres, la ville réalise des recettes qui sont affectées aux transports urbains. Pour la perception de la mesure par le public, le fait que les conditions de circulation se soient dans l'ensemble améliorées et qu'il y ait moins d'embouteillages joue un rôle positif. La ville de Pécs renonce à une partie des recettes du stationnement payant et doit en outre consacrer davantage de ressources aux transports publics. Les gagnants sont les habitants de la ville et leurs hôtes, qui peuvent maintenant apprécier la ville historique de Pécs, patrimoine culturel mondial, libérée des voitures. L'intégration de ces concepts dans la planification globale de la ville et de la région n'a pu être qu'esquissée dans ces deux exemples. L'intérêt qui, dans d'autres exemples, est à de nombreux titres porté au centre-ville (notamment aux chapitres 2.1, 2.2, 2.4 et 2.5) met toutefois en évidence la multiplicité des solutions qui relèvent de concepts intégrés englobant aussi la ville et la région.

Au chapitre 2.1, « Intégration de la planification urbaine et de la planification des transports », deux exemples montrent comment on peut, au prix d'efforts financiers importants, créer des *infrastructures* améliorant à terme l'offre de transports publics et intégrant des équipements techniques modernes de transports dans la ville et la région (Karlsruhe [exemple 1] et Strasbourg [exemple 2]). La coordination de l'urbanisation avec les axes de transports en commun vise à une intégration de la planification urbaine

et de la planification des transports destinée à influencer la demande de transports et à aboutir à long terme à une réduction du volume des transports. Cette stratégie intégrant planification du développement urbain et planification ciblée du développement des transports en commun est également illustrée au chapitre 2.3.

La « *ville des courtes distances* » est un principe directeur dont l'objectif d'intégration essentiel est la proximité entre point de départ et point d'arrivée, avec pour résultat une réduction de la longueur moyenne des trajets. Les exemples retenus présentent des concepts basés tant sur l'offre que sur la demande. À Bocholt (exemple 3), on s'efforce, grâce à une planification ciblée des implantations, d'influer sur l'agencement des activités quotidiennes dans l'espace et d'agir ainsi sur les besoins et la demande de transports.

Des concepts de promotion de la bicyclette dans la ville visent à Bolzano (exemple 14) et à Odense (exemple 15) à venir à l'appui des transports publics de proximité (chapitre 2.6). Les améliorations de la circulation cycliste ne résultent qu'en partie d'aménagements infrastructurels. Le succès y est davantage dû à des campagnes de promotion et à des améliorations des règles de la circulation qui privilégient la bicyclette.

Parmi les politiques « douces » figure aussi la gestion de la mobilité. Le chapitre 2.9 présente essentiellement des mesures de sensibilisation, organisées dans le premier cas par une centrale de mobilité créée par la ville, et lancées dans l'autre cas par une entreprise.

Les chapitres 2.7, 2.8 et 2.10 présentent des *mesures locales* qui, tout en se limitant à un ciblage étroitement local (par exemple une zone d'habitation sans voitures [exemple 18] ou une offre de formation [exemple 21]), n'en permettent pas moins d'escompter des effets globaux en visant à induire directement un changement de comportement chez les intéressés. Afin d'évaluer le succès de ces mesures, il faut donc tenir compte de leur « facteur de multiplication ». Si ce facteur est élevé, elles aboutiront à une évolution des modes de déplacement dans de nombreuses situations quotidiennes auxquelles il aurait été difficile d'avoir accès autrement.

3.2 Un nouveau paradigme dans la conception des mesures

On observe dans la planification communale des transports une nouvelle tendance à favoriser les politiques « douces » au lieu de se concentrer sur les projets infrastructurels. Les aspects de la gestion pilotage et de l'exploitation des systèmes de transports urbains gagnent en importance, tout comme les formules d'information, de conseil et d'éducation en matière de transports ; les aménagements physiques perdent quant à eux de leur importance. Cette tendance ne se manifeste toutefois pas au même titre partout en Europe. C'est ainsi que les villes françaises réussissent à améliorer l'offre de transports publics et l'accessibilité du centre-ville grâce au tramway.

Force n'en est pas moins de constater que les possibilités d'une politique communale des transports basée surtout sur l'amélioration de l'offre sont limitées. Particulièrement lorsque l'infrastructure est bonne, il est impératif que l'action de la politique des transports influe sur la demande. Dans ce contexte, un intérêt tout particulier revient aux effets incitatifs des taxes et redevances. De nouveaux instruments de financement doivent permettre d'éviter des effets générateurs de déplacements et en même temps de mieux répondre aux impératifs d'aujourd'hui, par exemple l'évolution démographique.

Les données disponibles étant de plus en plus nombreuses et de mieux en mieux accessibles, la planification peut recourir à des bases différenciées. C'est ainsi que procède la méthode britannique du « zonage social », qui a été appliquée dans le plan des transports urbains de Berlin. Cette nouvelle méthode de recherche a permis de mieux moduler l'offre de transports publics en fonction des quartiers de la ville et des différents groupes sociaux, et de repérer ainsi les déficits des services publics de transports.

En ce qui concerne les instruments de régulation de la circulation automobile, on observe notamment au niveau des restrictions d'accès et de la réglementation du stationnement une tendance à recourir aux formules de taxation plutôt qu'aux interdictions. Des possibilités de choix personnel améliorent l'acceptation par les intéressés. C'est une évolution similaire que l'on observe pour la régulation de la circulation aux carrefours. Les carrefours giratoires reçoivent dans la mesure du possible la préférence sur les feux de signalisation. En Grande-Bretagne, en France et en Italie, les petits carrefours giratoires sont très répandus.

L'ample participation des acteurs constitue une condition essentielle au succès de la majorité des exemples présentés. Il convient cependant de distinguer entre les procédures usuelles de participation des intéressés et les procédures nouvelles d'intégration des acteurs. Un indice du succès des procédures faisant appel à la participation des acteurs est de toute évidence la progression de l'initiative personnelle des intéressés.

3.3 Évaluation et critères de référence

Il s'avère de plus en plus nécessaire de vérifier les effets des mesures prises et de définir des critères uniformes permettant un contrôle des résultats et une comparaison des mesures en présence. L'Union européenne a par exemple fixé pour le bruit et la pollution atmosphérique des valeurs limites qui exercent d'ores et déjà une influence notable sur la planification communale des transports. Que l'on accepte ou non les seuils ainsi fixés, l'exemple du débat public sur les particules polluantes montre que la réglementation européenne a renforcé l'importance accordée à la pollution atmosphérique dans les villes au niveau de la politique communale. Mais inversement, on est en droit de penser que la politique communale accorde un intérêt moindre à d'autres domaines d'action politique pour lesquels il n'y a pas de critères de référence.

En outre, les projets communaux relatifs aux transports sont pour une bonne part tributaires de subventions. Les projets intégrés sont souvent défavorisés par le fait que l'affectation des ressources est soumise à une évaluation effectuée dans une perspective sectorielle. L'institution de critères de référence globaux pourrait favoriser les démarches intégrées.

Pour que la planification de la ville et des transports tienne mieux compte des aspects sociaux, il convient de recommander l'élaboration d'un système approprié de critères de référence. Parmi ces critères pourraient figurer par exemple le développement des normes de qualité des transports publics ou la stipulation d'une garantie de mobilité.

La collecte et la diffusion d'exemples de bonne pratique ouvrent surtout la voie à un échange d'expériences. La recherche comparative permet de compenser les imperfections qui se manifestent parfois au niveau de l'évaluation des effets. Divers programmes de l'UE ont déjà montré que l'utilisation et l'extension de réseaux existants (par exemple dans le cadre de CIVITAS) sont d'excellents vecteurs de diffusion et de transmission d'exemples de bonne pratique. Il reste donc nécessaire d'entretenir et de développer des réseaux appropriés de recherche.