

Saisine Plan de déplacements urbains

1^{er} février 2010



Contribution d'André-Hubert MESNARD

Partage de l'espace public, répartition entre les modes de déplacement, évolution du mode de vie des habitants, confort et sécurité pour tous

Les objectifs de cet atelier annoncés en titre doivent être remis en ordre, logique et chronologique, même s'ils rétroagissent les uns sur les autres. :

- 1- Il faut d'abord étudier l'évolution du mode de vie ces dernières années et faire des prévisions dans les années à venir, en repérant des étapes probables ou possibles. Nous travaillons pour 10 ans, mais les « coups partis » sont nombreux et il faut sans aucun doute faire aussi des projections sur 20 ans (démographie, emplois, habitat, communications..).
- 2- C'est ensuite que l'on pourra tenter des prévisions sur la répartition entre les divers modes de déplacement, en fonction des flux, qui sont connus actuellement et à court terme.
- 3- Il en découlera un certain partage de l'espace public, partage qui devra être encadré, voire programmé.

Il faudra faire une évaluation permanente de tout cela, le Conseil de développement se proposant de suivre ces évolutions pour faire des propositions.

Auparavant, avant toute prescription, planification, programmation, il convient de bien préciser les enjeux du débat, c'est-à-dire des politiques publiques à envisager, **ainsi que les principes de droit** qui les encadreront.

1- Les citoyens

Ce sont tous les habitants de la Cité, sujets et objets du plan de Déplacement urbain. Il faut bien savoir à qui l'on s'adresse et pour le bien-être de qui on œuvre. Sans oublier aucune catégorie essentielle : ménages, travailleurs, commerçants, jeunes, personnes âgées, personnes handicapées, touristes,

personnes en transit... Tous les habitants doivent pouvoir cohabiter, se croiser, se rencontrer, collaborer, échanger... dans un contexte vivable, urbain, et non « stressant ». Cela suppose des débats entre eux sur leurs soucis communs de mobilité, de progrès, de contraintes consenties pour le bien-être de tous et de chacun. Dans les déplacements aussi il faut arbitrer entre intimité et partage. Mais tout a un prix. Les modes de déplacement peuvent évoluer avec les exigences, les souhaits et les nécessités, de l'âge ou de l'urgence. Les flux exceptionnels, ou les lieux prioritaires doivent être traités spécifiquement.

2- Quels sont les espaces dans lesquels vivent les citoyens, et entre lesquels ils se déplacent : Où vivent-ils et où vont-ils ? Ce sont, dans le désordre : des espaces publics ou privés, espaces verts ou bâtis, voirie, équipements publics ou collectifs, logements, entreprises, centres commerciaux, centres hospitaliers... lieux de réunions diverses (manifestations, fêtes, spectacles publics, défilés...), sites, perspectives, paysages, monuments...

Ces espaces, ces lieux, doivent être à la fois accessibles et préservés ; ils peuvent changer d'implantation et faire l'objet de déménagements plus ou moins bien orchestrés et programmés dans le temps. Ces lieux sont liés aux grandes fonctions urbaines (habitat, production, services, échanges, loisirs, stations de transports...).

3- Entre ces deux pôles que sont les citoyens et leurs lieux de résidence ou de destination, il y a les flux, il y a la mobilité, qui permet d'aller d'un lieu à un autre, parfois avec un objectif très précis, mais aussi parfois sans objectif particulier (promenade, courses, vagabondage, errance, loisirs...). Les connaît-on vraiment ? Il faut imaginer des évolutions possibles, des cheminements, des axes lourds ou habituels, pour chaque moyen de déplacement et de transport. Ces schémas peuvent être plus ou moins volontaristes, organisés et ciblés (circuits prioritaires pour les hôpitaux, les gares, les taxis... avec des stations et des stationnements permettant les échanges multimodaux, circuits vélos pour desservir les collèges et les lycées ou pour traverser la ville, promenades de proximité pour les personnes âgées, handicapées ou avec enfants ou circuits pour les marcheurs.

Actuellement, les flux radio-concentriques sont prédominants. Il convient d'en organiser d'autres, périphériques, transversaux, mais aussi pour l'aire urbaine et pour les trafics départementaux et régionaux. Il faut mieux distinguer et organiser les flux journaliers, hebdomadaires, (le samedi en particulier) et ceux des « grands départs », prévoir des règlements et des circuits alternatifs...

4- Pour permettre ou organiser ces flux, les citoyens utilisent, empruntent la voie publique et des moyens de déplacement et de transport, doux ou motorisés, individuels ou collectifs, sur des sites partagés ou en sites propres. **C'est la question du partage de l'espace public.**

Les usagers de l'espace public restent les mêmes, tantôt piétons, tantôt cyclistes, (voire, de plus en plus, motocyclistes), automobilistes ou usagers des transports en commun. C'est donc très souvent en leur for intérieur qu'il faut organiser la coexistence pacifique et la mobilité apaisée ! Il faut persuader, convaincre, éduquer chacun dès son plus jeune âge que « tous les moyens sont bons » pour mieux vivre en ville, mais qu'il ne faut pas les utiliser n'importe comment. Il s'agit indiscutablement de proposer une civilité nouvelle.

À quelles conditions ? Faire régner une certaine **égalité** dans le partage, et garantir le **non accaparement de l'espace public**. Instaurer une certaine **fluidité**, garante de la **qualité de l'air respiré**, et d'une vitesse optimale. Or, à heures fixes, la métropole se vide et se remplit. Mais de plus, elle doit pouvoir recevoir à toute heure des apports extérieurs, importants, en provenance de sa périphérie, de l'aire urbaine ou de la région (flux économiques et commerciaux, transports d'urgence, par exemple de nature sanitaire). La densité croît en allant de la périphérie vers le centre de la métropole,

mais avec de nombreux étranglements sur la voirie, souvent loin du centre, que l'on doit pouvoir « traiter ».

Comment y faire face ? Les ingénieurs de la circulation ont été formés à cela et devraient pouvoir répondre à ces questions de thrombose viaire. Il doit falloir organiser des délestages progressifs sur les circuits centripètes, des délestages supplémentaires. Mais dans cette course entre la voirie et le trafic, qui croît de X % par an, il faudra nécessairement prévoir un arsenal progressif, de plus en plus contraignant, qui ne peut être favorable à un accroissement du trafic automobile en centre ville, pour des questions d'occupation de l'espace public.

Un passager de bus ou de tram, aux heures d'affluence dispose de moins de 1 m², alors qu'un automobiliste seul occupe plus de 5 m², à même vitesse. Le rapport est encore plus favorable aux transports en communs s'ils roulent plus vite que les véhicules individuels. Mais, avec le covoiturage et une plus grande fluidité de la circulation automobile, le rapport peut sans doute devenir moins défavorable à la voiture. Un véhicule qui circule bien ne fait qu'emprunter l'espace public. Mais en cas de bouchon, il participe à son accaparement collectif, nuisible à plusieurs titres (perte de temps, consommation d'énergie, pollutions et stress urbain caractérisé...). Comment assurer une certaine fluidité du trafic ? Il faudra oser réserver ou interdire le centre (les centres) aux véhicules individuels, sauf dérogations précises (âge, handicapés, malades, soignants, artisans, livreurs à certaines heures... à débattre avec la population du quartier). Certains lieux feront l'objet d'un traitement particulier (gares, hôpitaux...). Organiser un accueil ciblé de certains flux (touristes, étrangers, transit). Faire des taxis de véritables services publics, sur la base d'une convention négociée avec la profession : plus nombreux, prioritaires, pour desservir certains lieux, voire certaines personnes. Il faudra penser aux transports lourds en ville (circuits, heures, stockage, chantiers) et aux meilleurs moyens de les assurer (cours d'eau ; voies ferrées, tramways, la nuit ou à certaines heures). Mais on voit tout de suite la difficulté d'assurer tous ces objectifs par voie réglementaire (les règlements doivent être lisibles et simples). Il faudra débattre, expliquer, suggérer, inciter.

5- Des principes et des droits président à ces politiques publiques et aux comportements collectifs et individuels. Les plus importants sont de nature constitutionnelle et datent de la Déclaration des Droits de l'Homme pour notre pays, (pour ne pas même citer l'« Habeas corpus » britannique, bien antérieur). Il s'agit tout d'abord de **la liberté d'aller et de venir**, qui n'a jamais autorisé l'occupation durable et privative du domaine public. Il s'agit aussi du **droit de faire tout ce qui ne nuit pas à autrui** et de **la liberté du commerce et de l'industrie**, qui n'ont jamais donné le droit de polluer.

Concernant les déplacements urbains dans l'espace public, il n'y a **aucun droit à la gratuité**, ni dans l'usage et l'occupation du domaine public, ni dans l'usage des services publics. Mais elle n'est pas exclue et peut être pratiquée pour certaines personnes, sur certains trajets et à certaines occasions. Des aides et des avantages particuliers peuvent répondre à l'idée d'une certaine solidarité et les tarifs peuvent être diversifiés selon les catégories d'usagers.

Les nécessités et principes du développement durable (dans ses 4 piliers : économie, écologie, solidarité, et culture qu'il ne faut pas oublier) poussent à venir à la recherche de la qualité de la vie, du bien-être et d'une certaine urbanité.