

# Chronique : Lentement, nos villes s'humanisent

**L**a belle ambition  
des années 60

Puisque nos villes étaient en développement, alimenté par le déclin du monde rural, il fallait, bien entendu, y faire entrer et circuler toujours plus de voitures, ce formidable instrument de liberté (plus que jamais plébiscité aujourd'hui dans les pays émergents). Leur nombre par habitant ne cessait de croître, tout aussi rapidement.



Voie rapide urbaine pénétrante, 3 voies en sens unique

Comme bien d'autres indicateurs, la circulation routière croissait de 7% par an, soit un doublement tous les 10 ans !

L'apogée de cette transformation fut incarnée par le concept d'*autoroute urbaine* à la française. Car, au contraire des autoroutes "*de liaison*", nous n'avions pas de réelle expérience en milieu urbain. A l'issue d'études bien menées, on aboutit à une synthèse équilibrée et bien adaptée : la France devait se situer quelque part à mi-chemin entre les pays à très faible densité (Etats Unis) et ceux à très grande densité (Japon). Ce qui fut fait.

Les sections en rocade devaient serrer au plus près l'agglomération, afin de capter un maximum de trafic, dès la mise en service. Mais des tracés plus éloignés ont pu constituer un choix tout aussi valable. La ville s'y est toujours connectée facilement et cela a permis de réfléchir plus longtemps sur l'avenir de la bande intermédiaire.

On réalisa aussi des pénétrantes, nettement plus agressives pour l'environnement bâti.

## Comment la ville devint obèse du stationnement

Pour les relations interurbaines, la préoccupation des pouvoirs politiques était de faire circuler toujours plus de voitures, toujours plus vite. Mais, dès les années 1975, il apparut que les budgets ne pourraient pas suivre ces deux objectifs à la fois. On se contenta donc du maintien de la vitesse moyenne, compte tenu de la croissance estimée du trafic à moyen terme, en particulier sur les routes nationales situées à l'écart des autoroutes en service ou en projet. Ce qui demandait déjà pas mal de travaux !

En 1950, il n'y avait pas de difficultés pour accueillir le long du trottoir le stationnement des nouvelles voitures. Avec le nombre croissant, il fallut y mettre un peu d'ordre. On inventa le "*stationnement unilatéral alterné*" (rotation 2 fois par mois) qui figure d'ailleurs toujours dans le Code de la Route ! Progressivement, avec la formidable poussée des résidents et des usagers pendulaires, tous de plus en plus motorisés (2<sup>ème</sup> voiture du foyer,

urbanisation pavillonnaire croissante), toutes les "niches" furent exploitées.

Après 1965, on développa beaucoup les sens uniques. D'abord supposés accélérer la circulation, on leur découvrit vite un autre avantage : ils permettaient d'augmenter fortement le stationnement sur chaussée. Beaucoup de nos rues ont une chaussée de 7,50 à 10 m autorisant 3 files de voitures. Elles étaient initialement exploitées par 2 files de circulation (double sens) et 1 file de stationnement. Puis, on passa au sens unique avec, donc, 1 seule file de circulation (large) et maintien du stationnement unilatéral. Cinq ans plus tard, le stationnement s'invitait, en plus, de l'autre côté, chaque fois que la largeur de la rue le permettait (ou à peu près), en infraction. On le verbalisait pendant quelque temps puis on régularisait. La rue passait officiellement à 1 file de circulation et 2 files de stationnement. On avait doublé le nombre de places !

Parmi les niches, il y eut, bien entendu, la réduction jusqu'à l'excès de certains trottoirs, et la transformation en parking de belles promenades de ville, souvent ombragées.

A l'époque, ces transformations étaient considérées comme "normales". Elles répondaient aux demandes les plus nombreuses. Elles étaient donc acceptées, et même souhaitées.

A l'usage, ce fut une erreur historique, notamment du point de vue de la qualité de vie, que les villes françaises n'ont toujours pas fini de payer, loin de là.

En l'espace de 20 ans, la ville était devenue obèse du stationnement ; elle le demeure largement.

## L'automobile en ville : d'abord un problème de stationnement

La raison de la voiture particulière est de transporter des personnes, au moins le conducteur. Cependant les statistiques sont claires ; **une voiture ne roule, en moyenne que pendant 8% du temps et stationne donc pendant les 92% restant. Cette simple**



Cette rue était initialement à double-sens, stationnement unilatéral. Elle passa ensuite en sens unique avec stationnement unilatéral et enfin en stationnement bilatéral

**donnée explique que le stationnement soit le premier besoin de la voiture en ville, avant celui de la circulation.**

Cependant, pendant très longtemps, l'objectif de la collectivité a été la circulation. Pour le stationnement, tâche d'ailleurs beaucoup moins noble, le conducteur saurait bien se débrouiller tout seul.

En estimant ci-dessous (voir tableau) l'occupation d'espace pour la circulation et le stationnement d'une voiture en ville, on observe :

- qu'une voiture particulière, circulant et stationnant exclusivement en ville, occupe, dans la durée, 5 fois plus de place pour stationner que pour circuler ;
- et que le stationnement en ville de ménages, tous motorisés au taux

moyen, occuperait 60% de la surface nécessaire au logement, ce qui est matériellement impossible et en tout cas non supportable par les revenus moyens.

En effet, comparons à présent les surfaces respectivement nécessaires au logement et au stationnement d'un foyer de 4 personnes vivant dans un appartement de 80m<sup>2</sup> et utilisant 2 voitures (soit le taux de motorisation moyen en France). Pour son stationnement en épis ce foyer aura besoin de 2 voitures x 1,56 UF x 15m<sup>2</sup> = 47m<sup>2</sup>, soit 60m<sup>2</sup> de la surface nécessaire au logement. Effectivement, on constate une adaptation à la réalité, puisque le taux de motorisation des ménages en ville est sensiblement inférieur au taux moyen.

## Occupation d'espace pour la circulation et le stationnement d'une voiture en ville

	Voiture circulant à 30-50 km/h	Voiture stationnant en épis en vis à vis
<b>UF*</b> Unité de File	1 + 3 (intervalle de sécurité dynamique)	1 + 0,7 (majoration liée à l'allée centrale de 7m pour déserte et manoeuvre)
<b>t</b> temps affecté à l'usage du véhicule	8 % soit 0,08	92 % soit 0,92
<b>Ration temps x espace</b> UF UFt	4 x 0,008 = 0,32	1,7 x 0,92 = 1,56

\*1 UF : surface occupée par une voiture sur une file de circulation soit environ 3 x 5 = 15 m<sup>2</sup>

## Le renouveau des modes de déplacements alternatifs

Lorsque l'on interroge les personnes sur la plus grande nouveauté dans les villes au cours de la dernière période, c'est **le tramway** qui ressort en premier. Depuis le nouveau tram de Nantes, toutes les agglomérations d'une certaine taille s'y sont mises. Une seule exception demeure : Toulon. Il y a eu des oppositions au début : les riverains croyaient qu'il ferait autant de bruit que celui qu'ils avaient connu avant 1950. On s'inquiétait aussi de la place prise sur la chaussée et des bouchons "que cela ne manquerait pas de créer". En définitive, il n'y a rien eu de tel. La forte fréquentation est le meilleur signe du succès, les rues empruntées sont devenues moins bruyantes, le commerce de proximité se porte plutôt mieux...

Derrière vient sans doute **le vélo**. Considéré en France comme dépassé, il ne restait qu'un tout petit noyau d'usagers quotidiens (1% des déplacements). Entraîné par les exemples de nos voisins européens de l'Est et du Nord, le dynamisme des associations et le modèle innovant du libre-service (Vélo'v et autres Vélib') il a fait une progression étonnante. Le fait que nous restions très loin des meilleurs pays en la matière montre que sa marge de croissance est importante. Son rayon d'action (quelques kilomètres) est parfaitement adapté à l'étendue de nos villes.

A la différence du tram, **le train "de banlieue"**, devenu **TER** n'avait pas totalement disparu, principalement en région parisienne, avec un rôle important. Ailleurs, son rôle restait faible. La décentralisation de la gestion des lignes régionales aux Régions a été un succès. Grâce à de très nombreuses mesures, variées suivant l'endroit (fréquences, cadencement, matériel roulant, restauration des gares, parcs relais, tarification,...), le système a enfin redressé la tête. Les budgets pour l'extension de l'infrastructure (doublement de voies uniques, remise en service de lignes désaffectées, nouvelles gares, voire nouvelles sec-



Réduction abusive des trottoirs pour insérer une file de stationnement

tions ou maillages) ne sont pas encore comparables à ceux de la route, à la belle époque, mais il leur faut le temps de monter en puissance.

Enfin, **la marche à pied**, mode classé ringard bien que le plus important dans les centres-villes, possède encore de grandes marges de développement. Nous en traiterons plus loin.

### La ville s'humanise

La plus grave "inhumanité" de la voiture est incontestablement son insécurité structurelle, tant pour les usagers de la chaussée que pour ceux, particulièrement nombreux en ville, ayant à la traverser ou se trouvant à ses abords.

Il ne faut certainement pas opposer le comportement des usagers de tel mode à ceux de tel autre mode. Ce sont les mêmes et ils se conduisent de la même façon. Notamment, ils ne peuvent pas être attentifs à 100% pendant 100% du temps. Mais, bien évidemment la distraction d'un piéton, sur le trottoir, n'aura pas les mêmes conséquences que celle d'un conducteur à l'approche d'un carrefour très circulé.

Depuis 1970, l'évolution a été constante pour ne plus se résigner devant ce qui était devenu un bilan "de guerre". Cette expression n'est pas une formu-

le de style : elle est rigoureusement exacte. En effet, à l'apogée de l'insécurité routière, la route a tué environ 5 000 jeunes hommes par an (sur un total de 17 000 personnes), chiffre du même ordre que durant la guerre d'Algérie, côté français, quelques années plus tôt ! Cela était mis, avec quelque regret, sur le compte de la fatalité.

L'action continue qui a été conduite ensuite pour modérer la vitesse en ville est apparue comme la plus pertinente pour réduire l'insécurité. Après le 50 km/h (au lieu de 60), la création des zones 30, les contrôles renforcés de la vitesse, le Code de la route a encore évolué en 2008 en créant les zones de rencontre et en introduisant **le principe de prudence à l'égard de l'utilisateur le plus vulnérable** (article R412-6). Certes, il ne s'agit que d'une déclaration d'intention. Mais c'est un renversement complet d'optique, puisque, jusque là, on demandait aux plus vulnérables d'être aussi les plus prudents. La prochaine mesure attendue, qui demandera aux conducteurs de céder la priorité au piéton sur le point de s'engager sur un passage-piéton, confortera cette "révolution", nécessaire pour s'adapter à l'évolution des esprits.



Une belle promenade ombragée transformée en parking vers 1970

Dans le classement actuel des valeurs, après la sécurité vient le confort et, plus loin, l'agrément. On doit aussi y ajouter la santé.

L'entrée massive de la voiture dans les centres de nos villes européennes, relativement étroits et denses, a entraîné une dégradation de ces valeurs. Leur reconquête se fait par une diminution de sa place et de son usage, comme on le retrouve désormais dans la totalité des Plans de Déplacements Urbains (PDU). On en attend moins d'accidents, plus de confort pour les modes doux et une meilleure santé et qualité de vie pour les habitants. La multiplication et l'extension progressive des zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes, toutes de plus en plus organisées comme des aires (et non comme un simple linéaire) y participent.

Toutefois, certaines villes, se déclarant en compétition avec leurs "rivaux", ont eu tendance, pour les besoins de la médiatisation, à effectuer des travaux coûteux et voyants en plein centre, au détriment des quartiers plus éloignés, demeurés dans un état médiocre.

De nombreux parcs publics souterrains ont été construits pour y "cacher" le stationnement. Mais ils ne sont pas toujours remplis, notamment parce que nous manquons encore de

dispositifs modernes et plus économiques pour contrôler efficacement le stationnement de surface, de plus en plus souvent payant. La "dépénalisation", demandée par de nombreux élus, de toutes tendances, pourrait-elle améliorer la situation ?

La mise en place des modes alternatifs s'accompagne nécessairement d'amputations sur le territoire de la voiture car nos trottoirs sont généralement "incompressibles". Ainsi, il faut sacrifier deux files de circulation (ou de stationnement) pour un transport en commun en site propre, 2 sens (trolley, bus à haut niveau de service, tramway) et une file pour un aménagement cyclable bidirectionnel.

Pour esquiver la question, certaines villes ont cru s'en tirer habilement en amputant encore le trottoir par de fausses pistes cyclables (non isolées des piétons) ou en l'encombrant toujours plus par l'installation de stations de vélos en libre service et des nouveaux panneaux publicitaires associés. Ce qui a détérioré la situation des piétons sans satisfaire vraiment les cyclistes et devra donc être revu.

## Un grand gisement : le couple marche-TC

La sélection naturelle a fait de l'homme un très mauvais sprinter, un bon marcheur et un formidable trotteur. Par exemple, un pygmée arrive à épuiser la gazelle qu'il chasse au bout d'une journée de poursuite !

On entend souvent dire que la marche est un mode inadapté au delà de 10 à 15 minutes.

La vitesse usuelle du piéton en ville est de 4 km/h. Ou encore **environ 70m par minute**.

Le déplacement journalier moyen de l'homme est de 1 h. C'est une constante quasi-biologique, stable depuis l'Antiquité. Les autres moyens que la marche (cheval, train, vélo, voiture) ne sont que des prothèses qui permettent d'aller plus loin, dans le même temps.

Pour les personnes travaillant à 1 km de leur domicile et revenant y déjeuner, ce temps peut idéalement se fractionner en 4 X ¼ d'heure.

Une personne travaillant à 2 km de son domicile, et déjeunant sur son lieu de travail peut aussi marcher 1 heure par jour en effectuant à pied les trajets du matin et du soir. Si elle dispose d'un arrêt de 2 heures à la mi-journée (cas rare), elle peut même rentrer déjeuner chez elle, indépendamment de son choix pour les trajets du matin et du soir.

Pour aller à 1 400 m, il ne faut que 20 minutes. Ce temps est très concurrentiel avec la voiture (sauf parking garanti à l'arrivée) et avec les TC (sauf arrêt de métro devant le domicile). Seul le vélo fait beaucoup mieux. Sur une carte, tracez un rayon de 1400 m autour de votre domicile : vous serez surpris de votre rayon d'action à pied en seulement 20 minutes !

Vous pouvez retenir que pour un parcours de 1 000 m vous aurez, en général, tout intérêt à y aller à pied (encore mieux, en vélo). Cela ne vous coûtera rien et sera profitable pour votre santé. De plus, en marchant,

vous pouvez facilement réfléchir sans craindre l'accident, au moins tant que vous restez sur le trottoir ! Reprenez cependant vos esprits pour traverser la chaussée, lieu de tous les dangers.

La marche progressera lorsque les personnes curieuses, dépassant leurs habitudes, auront pris conscience de leur propre capacité à effectuer couramment des parcours plus longs, dans un temps beaucoup plus court qu'elles ne l'imaginaient.

Bien entendu, c'est à chacun de connaître ses "performances" et ses limites. Au delà, les transports en commun restent le relais indispensable de la marche. C'est pourquoi les deux politiques doivent être coordonnées. Par exemple, la lisibilité des itinéraires de bus et la facilité des correspondances sont des points importants.

Lorsque le réseau TC est assez dense, il y a plusieurs façons d'effectuer un parcours donné. Les arrêts les plus proches du départ et de l'arrivée ne correspondent pas forcément au temps le plus court, de porte-à-porte. Il peut être plus rapide de marcher un peu plus pour rejoindre une ligne plus performante (vitesse, fréquence, régularité) ou limitant les correspondances.

## Une urbanisation réorientée

La recherche de logements plus grands à moindre prix et le coût relativement abordable de la voiture ont favorisé l'étalement urbain à des dis-

tances croissantes. Ce phénomène continue à croître, malgré les menaces qui pèsent clairement sur le coût des carburants.

Le traitement de l'urbanisme au niveau communal (en moyenne un carré de 4 km de côté) est manifestement incohérent avec des déplacements quotidiens qui se font sur un rayon de 20 km. De plus; il a entraîné une occupation anarchique de l'espace. Heureusement que les Communauté urbaines y échappent et peuvent donc faire mieux sur des territoires déjà plus grands.

Si le stationnement peut être pris en compte à un coût modéré dans les zones résidentielles, à faible densité, il n'en est pas de même sur le lieu de travail, en ville, où le trafic pendulaire engendre donc de gros problèmes.

Avec la mise en œuvre des SCOT, l'espace urbain devrait enfin s'organiser à la bonne échelle. Les actions sur l'urbanisme et l'organisation des pôles vont davantage s'appuyer sur le réseau de transports collectifs, notamment par une densification autour des gares. Heureusement, la mode n'est plus aux "grands ensembles" des années 60. Néanmoins, dans un rayon de 1 km, soit ¼ d'heure à pied, on peut loger, en petits immeubles, une population conséquente. On devrait pouvoir ainsi développer les transports en commun avec de bonnes caractéristiques et des coûts moindres, pour la collectivité, que ceux générés par l'étalement urbain.



Piste cyclable bidirectionnelle créée par suppression d'un file de circulation