

Car Free Cities

Réseau pour une nouvelle culture de la mobilité

Bonnes pratiques européennes

1 Présentation du réseau Car Free Cities

Car Free Cities est un réseau de collectivités locales cherchant à promouvoir une nouvelle culture de la mobilité à travers l'Europe, afin d'améliorer la qualité atmosphérique, de lutter contre les embouteillages, et de réduire l'émission de gaz à effet de serre et la pollution sonore. Lancé en 1994 dans le cadre du cinquième programme européen d'action environnementale "Vers la durabilité", ce réseau est une initiative commune de la Commission européenne et d'Eurocities.

Car Free Cities compte plus de 70 villes européennes.

La priorité du réseau consiste à rendre la ville à ses habitants en conseillant une utilisation raisonnable de la voiture, en sensibilisant les décideurs et les citoyens aux effets négatifs du trafic urbain sur l'environnement, la santé et la société en général. Il s'agit de changer les habitudes de mobilité et d'encourager l'application de politiques et de mesures de mobilité durable au niveau local.

Le réseau poursuit ces objectifs en faisant office de forum afin de :

- influencer le processus de décision européenne ;
- faciliter l'échange d'idées et d'expériences ainsi que le transfert de savoir-faire ;
- diffuser les exemples de bonnes pratiques ;
- aider les villes à identifier des solutions pratiques et à appliquer des projets spécifiques.

Depuis sa création, le réseau contribue aux débats politiques européens relatifs à l'urbanisme et aux transports.

Pour faciliter l'échange d'idées, d'expériences entre villes et déboucher sur des projets spécifiques de coopération, le réseau coordonne des groupes de travail thématiques s'intéressant aux thèmes clés des transports.

2 Actions de promotion de la marche et du vélo

Depuis 1995, le groupe de travail "Cyclisme et Marche", piloté par la ville de Copenhague, diffuse des expériences, telles que les "contresens" pour cyclistes dans les sens uniques : leur efficacité pour encourager le vélo et leurs bénéfices pour la sécurité ont incité plusieurs villes à faire pression pour que le code de la route permette cette mesure.

Autre exemple de bonne pratique, le vélo et la marche sont systématiquement pris en compte dans les politiques intégrées de transport, notamment par des liaisons train + vélo ou tram + vélo.

Enfin, Copenhague a développé un système de location gratuite de vélos – les “City Bikes” – qui font désormais partie intégrante de la culture et de l’image de la capitale danoise, et qui ont été mis en place dans plusieurs autres villes européennes.

Sur la base de ces échanges réguliers entre villes, le groupe de travail a également publié un guide des projets “cyclisme et marche” cofinancés par la Commission européenne.

Il contribue activement à des études de cas sur le cyclisme ou la marche, intégrées à la base de données du site Internet ELTIS, le Service européen d’information sur le transport local, développé par la DG TREN de la Commission européenne. Cette dernière a d’ailleurs financé le projet de recherche ADONIS (Analysis and Development Of New Insight into Substitution of short car trips by cycling and walking) de report modal de la voiture vers le vélo et la marche pour les trajets courts. La mission ADONIS a ainsi réalisé un catalogue complet de mesures répondant à ces objectifs, expérimentées au Danemark, en Belgique, aux Pays-Bas et en Espagne (cf. “Quelques contacts indispensables”).

3 Quatre exemples de bonnes pratiques européennes

Larissa - La création d’une zone piétonne dans le centre ville

La ville de Larissa se trouve dans l’est de la Grèce. Depuis les années 60, la population est passée de 60 000 à plus de 150 000 habitants. Cette croissance vertigineuse a bien évidemment eu des conséquences négatives sur la mobilité des habitants.

Afin de retrouver le caractère original de la ville, la Municipalité de Larissa a proposé la révision de son plan de développement urbain en mettant notamment l’accent sur :

- l’amélioration de l’environnement bâti et des espaces publics en créant des axes commerciaux, culturels et de loisirs dans la ville ;
- la ville comme un espace de rencontre entre les habitants ;
- la réduction du trafic et de la pollution en décourageant l’utilisation de la voiture, en fermant le centre ville au transit automobile et en piétonnisant une partie (il est prévu à terme d’avoir plus de 15 km de rues piétonnes).

Depuis la mise en place de ce plan, on constate que les automobilistes ont changé leurs habitudes en modifiant leur parcours ou, plus souvent, en marchant pour les trajets de courtes distances. Des parkings en périphérie de la zone ont d’ailleurs été créés pour encourager les automobilistes à y laisser leur véhicule. Par ailleurs, la construction de places de stationnement dans les constructions neuves de la zone a été interdite par la Municipalité.

Après une courte période d’ajustement, les réactions sont devenues très positives :

- les résidents des rues devenues piétonnes sont extrêmement satisfaits de l’élimination de la pollution sonore et de la création d’espace libre autour de leur domicile ;
- tous les commerçants ont noté une nette amélioration de leur chiffre d’affaires et de leurs conditions de travail ;
- les citoyens et les touristes peuvent maintenant marcher agréablement dans un environnement plus esthétique ;
- la fréquentation du marché a fortement augmenté ;
- de plus en plus de groupes de citoyens demandent que leur rue soit piétonnisée.

Cependant la piétonnisation de ces zones a également eu comme conséquence de voir grimper la valeur du foncier dans les rues piétonnes.

Leeds - Sécurité sur le chemin de l'école

En 1997, la Ville de Leeds lançait un projet pilote en collaboration avec une école secondaire. L'objectif du projet était de promouvoir le cyclisme et la marche sur le chemin de l'école et de réduire en conséquence l'usage de la voiture sur ce trajet. La Ville espérait également réduire le nombre d'accidents de la route impliquant des piétons et des cyclistes et améliorer la forme physique des élèves.

La ville de Leeds a sélectionné une école sur la base de son emplacement dans un quartier très habité, où il y avait un nombre important d'accidents concernant les piétons et les cyclistes. Avant la mise en place du projet, l'utilisation du vélo était presque nulle et les infrastructures inexistantes.

La première phase du projet a consisté à sensibiliser les élèves sur la possibilité d'utiliser la bicyclette ou de marcher sur le trajet domicile - école. La seconde phase a permis d'identifier les itinéraires suivis par les élèves et de proposer la création de nouvelles voies pour le cyclisme et la marche (en collaboration avec les élèves et les ingénieurs de la ville de Leeds).

En plus des aménagements pour améliorer la sécurité des chemins, la Municipalité a financé une formation à la conduite des vélos et la promotion de la sécurité routière dans le cadre de l'enseignement.

Ferrare

Ferrare compte plus de 140 000 habitants et... 100 000 bicyclettes. Plus de 30 % des déplacements se font à vélo.

Pourtant la ville ne se lasse pas de poursuivre ses efforts pour maintenir, voire augmenter l'usage du vélo et réduire l'usage de la voiture.

Le centre (5 ha) est piétonnisé mais accessible aux cyclistes. Autour de ce noyau, 50 ha supplémentaires sont ouverts au trafic automobile, mais avec de multiples restrictions.

Ferrare développe progressivement le réseau cyclable sur les grands axes de circulation, augmente le nombre de clos résidentiels où cyclistes et piétons ont la priorité sur le trafic automobile, ouvre tous ses sens uniques à double sens pour les cyclistes et améliore le stationnement des vélos (2 500 places gratuites, 330 places avec surveillance et 800 places à la gare).

Pour augmenter l'attrait du vélo et de la marche à pied dans le centre historique, la ville a remplacé les anciens pavés inconfortables par des pavés plats d'une largeur de 80 cm.

À Ferrare, certains sens uniques ont été créés non pas pour faciliter la circulation automobile ou pour créer plus de stationnement, mais pour récupérer de l'espace spécifiquement destiné aux cyclistes là où on désire créer une piste cyclable dans chaque sens. Dans d'autres rues, on a réduit la circulation de transit afin de permettre la circulation des cyclistes parmi la circulation automobile devenue strictement locale.

Le tourisme et les loisirs sont au rendez-vous, avec un itinéraire de 163 km le long du Pô et des visites de Ferrare à vélo.

Sur le plan de l'économie locale et des petites et moyennes entreprises occupant une main-d'œuvre à vocation technique, la popularité du vélo permet la coexistence de pas moins de 31 réparateurs.

