



Pôle Européen de Gestion et
d'Economie ; **APR, bureau 202**
61, avenue de la Forêt Noire
67000 STRASBOURG (France)
Tel : 00.33 3 90 24 21 62.
E-Mail : contact@apr-strasbourg.org

Contribution à la communication au sein de l'APR

Revue PlanerIn, revue d'Aménagement allemande
Numéro 02/07 (mai 2007), Berlin

M. Stéphane DUPAS
stephane.dupas@apr-strasbourg.org

PLANERIN – Numéro 02/07 (Mai 2007)

Déplacements – planifier et gérer la mobilité

Le dernier numéro de PlanerIn s'intéresse aux politiques de déplacements et présente, sous plusieurs aspects, les pratiques de plusieurs villes allemandes en abordant principalement les déplacements de proximité. En partant de la simplicité d'un jeu d'enfant, où les voitures, les bâtiments, les rues et les infrastructures de transports en commun se superposent allègrement, ce dossier évoque au final la complexité de la problématique des déplacements. Conséquence de la répartition de la population et de ses activités, les déplacements se trouvent au carrefour des politiques spatiale, environnementale, sociale et démographique et économique.

Les deux articles suivants s'intéressent l'un à la prise en compte du mode de déplacement piétonnier et l'autre à l'équilibre des modes de déplacements. Tous deux montrent des expériences impliquant la participation des habitants à un schéma local de déplacement.

■ Les déplacements de proximité à Frankfurt (M. Frehn, M. Winkelmann)

Dans cet article, le terme déplacement de proximité désigne la marche à pied et le vélo. Ces déplacements, même s'ils représentent 1/3 des déplacements en Allemagne, sont très peu pris en considération dans les politiques d'aménagement urbain.

Pour prendre en compte ce type de mobilité, et en particulier les déplacements piétonniers, la ville de Frankfurt a mis en place un projet pilote dans le quartier de Nordend. Partant du principe que la marche est le moyen de déplacement le plus naturel, le plus ancien, le moins coûteux, le plus indépendant, le meilleur pour la santé et celui qui produit le moins de pollution, mais aussi celui participant le plus à l'urbanité et à la vie d'une ville, et que, enfin, il présente de nombreux avantages pour le commerce, les services et le tourisme, la ville a décidé de promouvoir de façon conséquente ce type de déplacement.

Le quartier (env. 54000 habitants) choisi bénéficie de bonnes conditions : une densité relativement haute (114 h/ha), une structure de population mixte, un aménagement en pâtés de maisons et des déplacements dominés par le trafic automobile. Toutefois, les déplacements à pied représentent tout de même une part significative des déplacements à l'intérieur même du quartier.

Le niveau d'étude du quartier s'est avéré l'échelle adéquate pour ce projet de déplacement de proximité.

Le même soin a été pris à cette étude qu'il ne l'aurait été pour une infrastructure routière, et les déplacements piétonniers ont été pris dans un système intégré impliquant une offre d'infrastructure, de service et d'aménagement, prenant aussi en compte le caractère public et la sécurité des déplacements de proximité.

La situation a été analysée en différenciant les réseaux piétonniers (voie principale, commerçante, de loisir, etc.) et leur standard de qualité (largeur, etc.) en prenant en considération les possibilités de franchissement et l'accès des personnes à mobilité réduite.

Au final, ce sont quatre champs, impliquant douze domaines d'action et 75 mesures concrètes qui ont été identifiés.

Structure du réseau	Qualité du cadre	Formation personnelle	Inter-mobilité / règlement des conflits
<ul style="list-style-type: none"> _ Voies piétonnes réservées et denses _ Place pour les piétons _ Gestion du stationnement et suppression des obstacles _ Franchissements sûrs _ Confort des voies 	<ul style="list-style-type: none"> _ Revalorisation de l'espace public: prise en compte des enfants et des personnes âgées _ Ameublement _ Sécurité et propreté subjectives 	<ul style="list-style-type: none"> _ Travail public / encouragement à l'acceptation _ Ancrage de l'importance structurelle des déplacements de proximité 	<ul style="list-style-type: none"> _ Mobilité cycliste et piétonnière _ Go & Ride : harmonisation des transports en commun et des déplacements piétonniers

Le projet, en outre, s'est ancré à la forte participation des habitants, à travers des forums et des contributions écrites. Ceci a rendu le projet plus long et plus coûteux, mais a aussi permis une acceptation, une satisfaction plus grande ainsi qu'une forte valeur ajoutée.

Ainsi à travers ce projet, les déplacements piétons ont été pris au même niveau que tous les autres déplacements. La ville de Frankfurt a ainsi décidé d'élargir ce projet et de le doter financièrement afin d'assurer sa pérennité.

■ Participation citoyenne – Le concept de déplacement intégré de Ditzingen (C. Grüger, H. Hoffmann, M. Kunz)

La ville de Ditzingen a livré un rapport de son expérience de participation citoyenne lors de l'élaboration de son concept de déplacement. Par tirage au sort, et selon l'âge et le lieu d'habitation, 200 habitants ont été tirés au sort pour participer au projet. Cette participation a permis de pointer les dysfonctionnements et les attentes des habitants. Il s'est ainsi avéré que les habitants ont préféré orienter le plan de déplacement de la ville vers une harmonisation et un équilibre entre les différents types de déplacement plutôt que de privilégier un type de mobilité.

De son côté, la ville s'est engagée à prendre les premières mesures les plus urgentes ou les plus significatives à très court terme, à agir avec transparence et à informer abondamment la population de l'état de la mise en place du plan.

L'expérience très positive a aussi permis de repérer les étapes critiques de la participation citoyenne :

- A côté de l'analyse détaillée des dysfonctionnements, peu de propositions innovantes, peu de vision à long terme ou de capacité d'abstraction hors des problèmes personnels.
- Une grosse attention doit être donnée à la vulgarisation des contenus d'information afin de garantir une bonne compréhension réciproque
- L'animation des ateliers revêt un caractère très important dans le sens où les participants doivent se sentir écoutés et pris au sérieux
- L'administration communale doit s'investir pleinement dans ce jeu de rôle
- Les différentes phases doivent s'enchaîner rapidement sous peine d'une érosion de la volonté participative des habitants. Les habitants doivent savoir dès le début combien de temps et d'effort le projet va leur coûter
- La publicité du projet est un facteur de succès. Le reste de la population doit être informé de la même manière.

Une telle participation est évidemment aussi un risque pour l'administration et les élus, confrontés aussi directement aux souhaits de la population. Mais c'est justement cette confrontation qui permet un véritable processus de planification. ■