

Nos administrations et ingénieurs traditionnels locaux oublient malheureusement presque toujours que

la rue n'est pas une route !

Son rôle dans les villes et les villages n'est pas exclusivement réservé au trafic.

Elle est aussi un espace social, un lieu de rencontre en résumé,

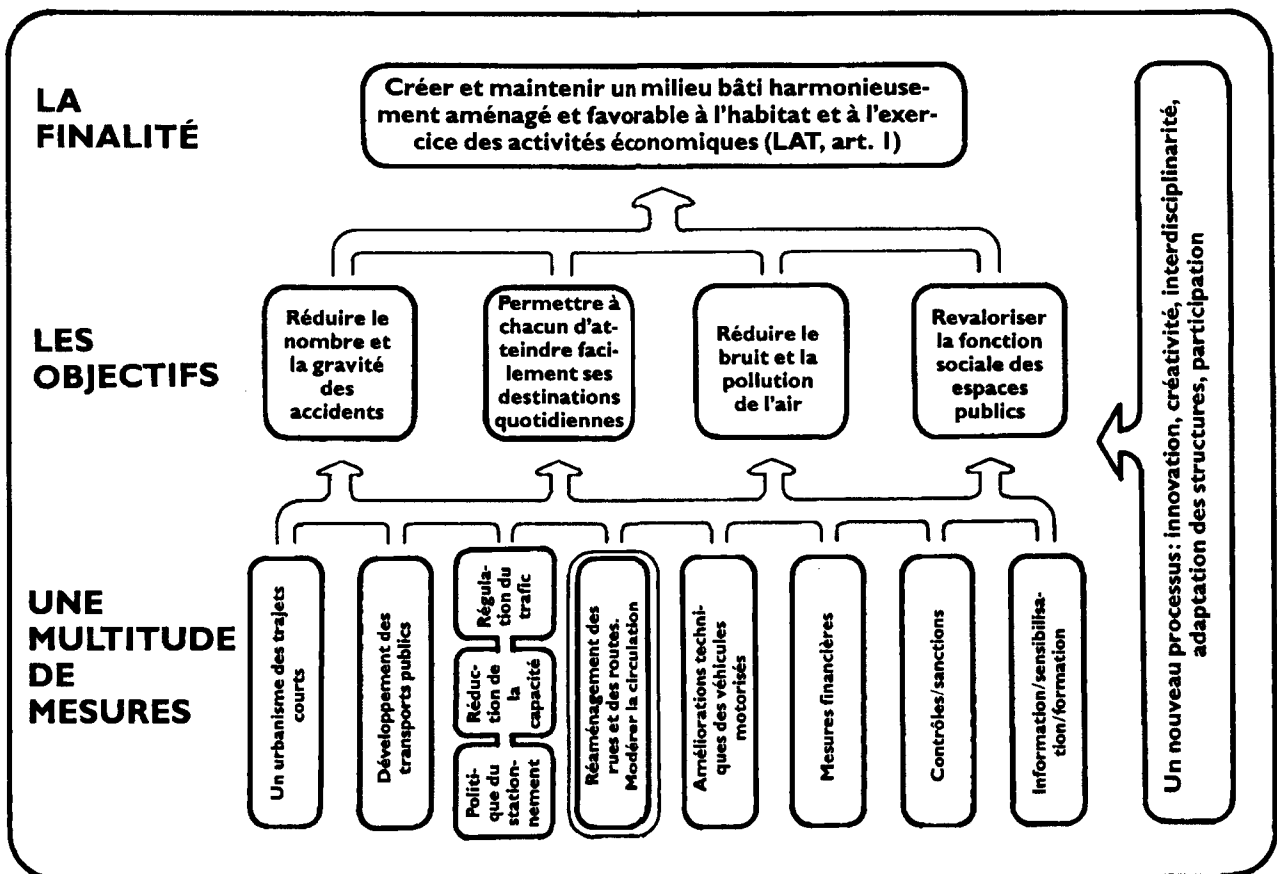
un lieu de vie pour les habitants bordiers.

Pour les rues commerçantes, elle est un important lieu d'échange économique.

Avec nos expériences personnelles et l'expérience accumulée par d'autres villes qui testent depuis de nombreuses années différentes variantes, il est pourtant relativement facile de penser l'urbanisme et la circulation autrement. De ne réaliser de nouvelles rues que lorsqu'elle sont impérativement nécessaires et lorsque c'est le cas, de prendre des mesures pour les rendre :

plus conviviales,
moins bruyantes,
moins polluantes,
moins dangereuses,

c'est à dire agréables à vivre pour tous.



On peut penser l'urbanisme autrement !

- En ne construisant tout d'abord en zone d'habitation que des installations dont la nécessité a été auparavant clairement définie pour les besoins locaux (limitation voire suppression du transit et des voitures parasites),
- en prenant en compte les suggestions et les informations des habitants et des commerçants des quartiers concernés par une nouvelle installation ou par une simple transformation d'une installation existante (ateliers citoyens),
- en mandatant des bureaux d'études innovateurs et à l'écoute du vécu et des besoins des habitants et commerçants,
- en adoptant une attitude politique honnête par la présentation objective des enjeux, sans se cacher derrière le statut de l'utilité publique pour couvrir les lacunes de la planification,
- en gardant en mémoire que ce que nous possédons nous l'empruntons aux générations futures.

Après cette introduction, il est utile de rappeler un certain nombre d'autres faits.

Notre administration technique locale oublie souvent que la marche et la bicyclette sont aussi des moyens de locomotion. Certains exemples de trottoirs et pistes cyclables aménagés à Martigny ces dernières années en sont la preuve.

On entend souvent « Plus personne ne va à pied ! »

Selon une étude de l'Etat Major pour les questions de transport, **environ 30% de tous les trajets quotidiens se font à pied.**

En réalité, ce chiffre est nettement plus important encore, car ce chiffre ne tient pas compte des enfants en dessous de 10 ans. Ceux-ci, selon l'étude marchent entre 45 et 60 minutes par jour pour parcourir en moyenne 3 à 4 km.

Les ménagères, sont les personnes qui marchent le plus après les enfants. Plus de 50% d'entre-elles se déplacent à pied pour les achats et services (poste, médecin, école, etc ...).

Ces chiffres démentent donc clairement la rumeur.

On pourrait encore facilement améliorer ce résultat si les cheminements et pistes cyclables étaient avantageusement construits par rapport aux « routes », **car 20 % des trajets effectués en voiture sont inférieurs à 2 km**, donc aisément réalisable à pied.

La bicyclette et le scooter sont des moyens de déplacement indispensables pour **les jeunes : 40% de leurs trajets** pour se rendre aux études, au travail ou au sport/loisirs.

On a aussi souvent tendance à oublier que les accidents de la circulation provoquent plus ou moins 1'000 morts et environ 30'000 blessés par année en Suisse. Cela veut dire que

une personne sera tuée ou se tuera toutes les 9 heures,

un enfant sera blessé toutes les 3 heures et demie

et qu'il y aura

un blessé grave toutes les 43 minutes.

On a aussi souvent tendance à oublier combien les dangers de la circulation pèsent sur la vie quotidienne. On ne parle pas assez de ce que représente pour les mères, et plus généralement pour les parents, l'organisation du moindre déplacement des enfants. Elles passent un temps considérable à accompagner leurs enfants.

Autres chiffres peu rassurants, en 2006 en Suisse, près de 3 millions de personnes, soit près de la moitié de la population, ont régulièrement inhalé trop de particules fines.

Le nombre annuel de décès attribués aux particules fines est estimé à 3'700 !!! De nombreuses études sur les effets des particules fines liées au trafic automobile ont confirmés ces dernières années, le rapport direct entre les gaz d'échappement et les maladies respiratoires. Ainsi les enfants exposés ont 20 à 30 % de plus de risque de développer une maladie respiratoire ou infection ORL.

Il ne s'agit pas par l'évocation de ces chiffres de noircir la réalité quotidienne et de créer une psychose anti-automobile. Il s'agit simplement de faire un portrait de la réalité actuelle le plus exact possible afin de déterminer avec le maximum de chance de succès les enjeux pour le futur.

Mais voilà, à force de répétition et devant la complexité de la législation, la majorité des citoyens ne réagissent plus. Ils ont accepté ces chiffres et les contraintes liées au trafic comme une « fatalité naturelle ». Heureusement, aujourd'hui, les mentalités sont en train de changer.

La voiture est devenue victime de son succès.

Non seulement ce système de transport est arrivé à un point où il se bloque lui-même, mais il compromet très sérieusement la qualité de vie dans les villes.

Même les grands constructeurs de voiture sont d'accord là-dessus, il faut changer.

D'ailleurs, les lois nous y obligent. Tant les ordonnances fédérales sur la protection contre le bruit (OPB), et celle de la protection de l'air (OPAir) que la Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnées pédestres (LPCR) obligent les cantons et les communes à élaborer, des plans de mesures susceptibles d'atteindre les buts visés par ces dispositions. La loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) et son ordonnance veillent également à assurer une utilisation mesurée du sol. En finalité, ces dispositions imposent de maintenir un milieu bâti harmonieusement aménagé et favorable à l'habitat et à l'exercice des activités économiques.

Il n'y a pas de remède miracle pour remédier aux problèmes du trafic urbain.

On sait toutefois aujourd'hui que :

- très peu d'automobilistes optent librement pour restreindre l'utilisation de leur véhicule automobile, ceci malgré l'importante information effectuée par les différentes instances fédérales et cantonales concernées,
- une amélioration et une augmentation des dessertes provoque automatiquement une augmentation du trafic à l'endroit des nouvelles installations. Ceci non pas uniquement par le déplacement à cet endroit d'un trafic déjà existant ailleurs, mais également par la « fabrication » (du fait de l'amélioration) de nouveaux usagers qui dans les conditions antérieures jugeaient préférable un déplacement par un autre moyen (piéton, vélo, transport public, etc...).
- la création ou l'amélioration de liaisons directes entre quartiers fait augmenter la circulation automobile dans l'ensemble des quartiers concernés par l'augmentation du transit interquartiers, et la création d'un trafic circulaire.
- l'automobiliste pendulaire ou de transit local a une faculté extraordinaire pour trouver le chemin le plus rapide pour ses déplacements quotidiens ou habituels. Il n'est pas du tout sensible aux effets et nuisances qu'il génère dans les lieux traversés.
- l'automobiliste de transit occasionnel doit être guidé sur des axes de transit extra-urbains de manière claire et lisible pour tous. La lisibilité et la clarté pour l'automobiliste doit s'exercer aussi bien sur la signalisation routière que par les aménagements routiers.

Toutes ces réflexions n'ont toutefois aucun sens si elles restent confinées auprès des citoyens touchés par un projet, et qu'elles ne passent pas « dans les têtes » des personnes chargées de penser, de proposer et enfin de mettre en place les différents plans d'aménagement dans les communes.

La nouvelle orientation en matière de réseau routier urbain est une tâche qui exige d'abord un esprit ouvert, novateur, et de la créativité.

Dans n'importe quel domaine, lorsqu'un produit ne donne pas satisfaction, on cherche mieux, on innove. La différence entre l'administration et l'industrie privée, c'est que pour cette dernière si elle s'endort, elle disparaît.

Une ville, elle, voit simplement partir une grande quantité de personnes actives, « sans histoire », en principe bon contribuable, puisqu'ils ont les moyens financiers de déménager dans un endroit où la qualité de vie est meilleure. Et paradoxe suprême, ce sont ces mêmes personnes (ceux qui sont partis) qui vont provoquer un important trafic pendulaire et de transit dans le cadre de leurs activités professionnelles.

Les quartiers touchés par ce phénomène se transforment rapidement en « circuit automobile ».

Pour pouvoir insuffler un nouvel esprit aux administration qui possède bien souvent des éléments de valeur dans leur rang, il faut **exiger un décloisonnement des professions et des services administratifs** ainsi **qu'une adaptation des structures de décision**.

Cela vaut pour tous les niveaux du processus.

Et enfin,

le rôle primordial doit revenir à la participation des citoyens,

également à tous les niveaux du processus.

L'avis des habitants vivant les problèmes au quotidien est un élément indispensable pour que la planification soit adaptée à chaque cas.

Les citoyens habitants doivent pouvoir planifier à long terme leurs projets d'aménagements personnels et professionnels.

Ils ne doivent pas être mis devant des faits accomplis qui vont bouleverser leur quotidien.

C'est le seul gage d'un développement durable et harmonieux de la ville qui elle même vit de la bonne qualité de vie de ses citoyens habitants.

Quand une famille ou un commerce s'installe, la grande majorité du temps, c'est avec la volonté de rester.

Gardons la qualité de vie de l'habitant et le bon développement du commerce de proximité au centre de nos réflexions sur la ville, par opposition à l'aspect technique des zones réservées au transit automobile, à l'industrie et au commerce de masse.

Martigny le 15 mai 2008

Kuonen Richard

Sources partiellement citées :

- différentes loi fédérales et cantonales
- brochure « le temps des rues » de l'IREC (EPFL)
- site internet de l'OFS et de l'office genevois de la santé
- site internet www.pm10.ch