



HAL
open science

En ville, sans ma voiture! Evaluation du 22 septembre 2000 : résultats et analyses

Erwann Fangeat, Sylvie Paillard, Jean-Louis Couderc, Patricia Fréret, Françoise Mermoud, Bruno Vincent, Frédéric Audy, L. de Voogd, Arthur Toscan Du Plantier, Gérald Chirouze, et al.

► **To cite this version:**

Erwann Fangeat, Sylvie Paillard, Jean-Louis Couderc, Patricia Fréret, Françoise Mermoud, et al.. En ville, sans ma voiture! Evaluation du 22 septembre 2000 : résultats et analyses. [Rapport de recherche] Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). 2001, 118 p., tableaux, graphiques, figures, photos, bibliographie p. 87 et 88. hal-02162043

HAL Id: hal-02162043

<https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02162043v1>

Submitted on 21 Jun 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

EVALUATION DE LA JOURNÉE DU

22 SEPTEMBRE 2000

JUIN 2001

NOTICE ANALYTIQUE

Organisme commanditaire : CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques 9, rue Juliette Récamier 69006 Lyon Tel : 0 472 74 58 00 Fax : 0 472 74 59 00		
Titre : « En ville, sans ma voiture ! » Evaluation du 22 septembre 2000		
Sous-titre : Résultats et analyses	Date d'achèvement : mars 2001	Langue : français
Organisme auteur : CERTU : Département Mobilité, Transports et Services Urbains	Rédacteurs : Erwann Fangeat, ADEME Sylvie Paillard, CETE de l'Ouest, Jean-Louis Couderc, CETE du Sud-Ouest, Patricia Fréret, CETE Normandie-Centre Françoise Mermoud, CETE de Lyon Bruno Vincent et Frédéric Audy, Acoucités L. de Voogd et Arthur Toscan du Plantier, Ifop Gérald Chirouze stagiaire au Certu Nathalie Fürst et Jean-Marie Guidez, Certu Rédacteurs et coordonnateurs : Jacques Legaigoux et Béatrice Vessiller, Certu	Relecteur assurance qualité : Maurice Abeille (MOB, CERTU),
<p>Le 22 septembre 1998, 34 villes françaises ont participé à l'opération « En ville, sans ma voiture ? » lancée par le ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement (MATE). En 1999, 66 villes françaises et 93 villes italiennes ont organisé la journée du 22 septembre et en 2000, l'opération a pris un caractère tout à fait européen puisque près de 800 villes dans douze pays d'Europe ont participé à la journée. Le Certu, avec le MATE et l'ADEME a réalisé l'évaluation de cette journée, avec les centres d'études techniques de l'Équipement (CETE) et la Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France (DREIF), ainsi que la Sofres, l'IFOP, BVA, MV2, Acoucités. Cette évaluation a été financée par le MATE, l'ADEME, le Certu et la commission européenne dans le cadre d'un projet Life.</p> <p>Résumé : A partir des enquêtes, des observations et des entretiens réalisés dans une douzaine de villes françaises et plusieurs villes étrangères, les principaux enseignements de la journée sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'opinion publique locale est toujours très favorable à ce type d'opération (plus de 80 %), à l'exception des commerçants ; ce niveau de satisfaction est élevé dans tous les pays d'Europe, même s'il l'est un peu moins en Allemagne (autour de 70 %). - la fréquentation du centre ville est d'un niveau équivalent à un jour ordinaire, avec quelques disparités dans certaines villes selon les types de commerces ou de services, et les grandes surfaces périphériques n'ont pas plus de clients qu'un jour ordinaire; - l'usage de la bicyclette et de la marche s'accroît ainsi que la fréquentation des transports collectifs ; - en matière d'environnement, la baisse du niveau de bruit et surtout le changement d'ambiance sonore est apprécié par les citoyens. On constate une baisse de pollution dans les périmètres réservés. Par contre, cette journée a peu d'influence sur les niveaux de pollution de fond. 		
Mots clés : Sans voiture, évaluation, environnement, usage des modes, commerces, clients, centre-ville, bruit, pollution de l'air, opinion, piétons, vélos, parcs relais, déplacements domicile-travail, PDU, livraisons, sensibilisation, pédagogie	Diffusion : Villes, DDE, DRE, CETE, DIREN, ADEME, autorités organisatrices de transport, ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, associations Sites Internet : www.certu.fr ; www.22september.org	
Nombre de pages : 115	Confidentialité : non	Bibliographie : oui

Avis aux lecteurs

La collection rapports d'étude du Certu se compose de publications proposant des informations inédites, analysant et explorant de nouveaux champs d'investigation. Cependant l'évolution des idées est susceptible de remettre en cause le contenu de ces rapports.

Le Certu publie aussi les collections :

Dossiers : ouvrages faisant le point sur un sujet précis assez limité, correspondant soit à une technique nouvelle, soit à un problème nouveau non traité dans la littérature courante. Le sujet de l'ouvrage s'adresse plutôt aux professionnels confirmés. Le Certu s'engage sur le contenu mais la nouveauté ou la difficulté des sujets concernés implique un certain droit à l'erreur.

Référence : Cette collection comporte les guides techniques, les ouvrages méthodologiques et les autres ouvrages qui, sur un champs donné assez vaste, présentent de manière pédagogique ce que le professionnel courant doit savoir. Le Certu s'engage sur le contenu.

Débats : publications recueillant des contributions d'experts d'origines diverses, autour d'un thème spécifique. Les contributions présentées n'engagent que leurs auteurs.

Catalogue des publications disponible sur : <http://www.certu.fr>

Pour évaluer l'opération « En ville, sans ma voiture ? », ont participé à la définition des enquêtes et observations à engager, à leur réalisation et à leur analyse :

- le centre d'études techniques de l'Équipement de Lyon, et notamment Thierry Gouin, Françoise Mermoud ;
- le centre d'études technique de l'Équipement de l'Est, et notamment François Brunel ;
- le centre d'études techniques de l'Équipement Méditerranée, et notamment Jérôme Cassagnes et Louise Walther ;
- le centre d'études techniques de l'Équipement du Sud-Ouest, et notamment Jean-Louis Couderc et Jean-Christophe Schoell ;
- le centre d'études techniques de l'Équipement Nord-Picardie, et notamment Fabrice Hasiak ;
- le centre d'études techniques de l'Équipement de l'Ouest, et notamment Sylvie Pailard ;
- le centre d'études techniques de l'Équipement Normandie-Centre, et notamment Patricia Fréret ;
- la direction régionale de l'Équipement de l'Île-de-France, et notamment Maryline Combes ;
- le ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, et notamment Jacqueline Denis-Lempereur et Valérie Callabe ;
- Bruno Vincent et Frédéric Audy, Acoucités ;
- Nathalie Fürst du Département Environnement du Certu ;
- le Département Mobilité, Transport et Services Urbains du Certu, et notamment Gérald Chirouze, stagiaire, Jean-Marie Guidez, Jacques Legaignoux et Béatrice Vessiller.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	2
PRÉSENTATION DE L'OPÉRATION ET DE L'ÉVALUATION	11
1. Présentation de l'opération	11
1.1 Pourquoi cette journée ?	11
1.2 Quelle organisation ?	11
2. L'évaluation 2000	13
2.1 Les enseignements des évaluations 1998 et 1999	13
2.2 Les questions à approfondir	13
2.3 Les enquêtes et observations réalisées en 2000	14
3. Le 22 septembre 2000, une journée européenne	16
4. Les villes françaises en 2000	22
4.1 Des villes très différentes	23
4.2 Pourquoi certaines villes ne renouvellent pas l'opération ?	23
LES MODES DE DÉPLACEMENTS	27
1. Un usage certain des modes autres que la voiture	27
1.1 Un plus grand nombre d'utilisateurs des transports en commun	28
1.2 Un plus grand nombre de cyclistes	30
1.3 Un plus grand nombre de piétons ?	31
1.4 Une moindre utilisation de la voiture ?	32
1.5 Le covoiturage	32
1.6 Les modes expérimentaux ou peu traditionnels	32
1.7 Evaluation du « report modal »	34
2. « Au travail, sans ma voiture ! »	35
2.1 Qui a participé en 2000 ?	35
2.2 Quelles actions ont été mises en place ?	35
2.3 Quels enseignements ?	36

COMMERCES ET LIVRAISONS	38
1. Une fréquentation assez stable dans six villes européennes	38
1.1 <i>Methodologie</i>	38
1.2 <i>Une fréquentation stable des commerces en Europe</i>	39
1.3 <i>En France, pas de report vers les grandes surfaces de périphérie</i>	39
1.4 <i>Quelle fréquentation des pôles générateurs du centre en 2000 ?</i>	40
1.5 <i>Quelle clientèle dans les villes d'Europe le 22 septembre 2000 ?</i>	40
1.6 <i>Les clients du 22 septembre 2000 étaient des habitués</i>	41
1.7 <i>Achats et modes de déplacements des clients</i>	42
2. Les marchandises à Tours : des commerçants moins gênés que les entreprises de livraisons	45
2.1 <i>Des commerçants peu gênés pour leurs livraisons</i>	45
2.2 <i>Des entreprises de livraison gênées par l'opération</i>	47
2.3 <i>Une expérimentation de livraisons en véhicules électriques : plus de tournées pour un moindre tonnage livré</i>	48
ESPACES PUBLICS ET ENVIRONNEMENT	51
1. L'usage des espaces publics	51
1.1 <i>L'espace public pour informer et sensibiliser</i>	51
1.2 <i>L'espace public pour expérimenter</i>	53
1.3 <i>L'espace public pour des usages inhabituels</i>	54
2. Une ambiance sonore plus agréable	57
2.1 <i>Contexte et objectifs</i>	57
2.2 <i>Methodologie</i>	57
2.3 <i>Résultats</i>	58
3. Moins de pollution de l'air dans les périmètres réservés	63
3.1 <i>Déroulement de la campagne de mesure</i>	63
3.2 <i>Conditions météorologiques</i>	64
3.3 <i>Résultats et Analyses</i>	64
3.4 <i>Comparaison avec les journées du 22 septembre 1998 et 1999</i>	68
OPINIONS EN FRANCE ET EN EUROPE70
1. Des clients favorables à l'opération	70
1.1 <i>Une bonne connaissance de l'opération par les clients</i>	70
1.2 <i>Des avantages en termes de bruit et de pollution</i>	71
1.3 <i>Peu d'inconvénients à l'opération</i>	72

1.4	<i>Résidents favorisés et commerçants gênés ?</i>	72
1.5	<i>Une bonne idée partout en Europe, mais quelques différences</i>	73
2.	L'opinion des habitants en Europe	76
2.1	<i>Méthodologie</i>	76
2.2	<i>Une opération connue et appréciée</i>	76
2.3	<i>Mais une efficacité qui n'est pas directement perceptible</i>	76
2.4	<i>Et qui suscite de fortes attentes en terme de renouvellement</i>	77
2.5	<i>Tant il est vrai que le niveau de préoccupation en matière de pollution est important</i>	77
2.6	<i>Les acteurs qui peuvent changer les choses : un échelon local privilégié</i>	77
2.7	<i>Un avantage de l'opération spontanément identifié : la diminution de la pollution</i>	77
3.	L'opinion des habitants en France	78
3.1	<i>Une bonne idée qui se confirme sur trois ans</i>	78
3.2	<i>Un renouvellement sollicité</i>	78
3.3	<i>La voiture et la ville</i>	79
 L'OPÉRATION ET LES PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS		81
1.	"En ville, sans ma voiture !", quels apports pour les PDU ?	81
1.1	<i>Les PDU ne préconisent pas la « fermeture » des centre villes</i>	81
1.2	<i>Le 22 septembre, une journée de sensibilisation</i>	81
1.3	<i>Concertation : ressemblances et différences</i>	82
1.4	<i>L'opportunité de tests en vraie grandeur</i>	82
1.5	<i>Le 22 septembre favorable aux PDU ? un bilan nuancé</i>	84
 CONCLUSION		85
 BIBLIOGRAPHIE		87
 ANNEXES		87
	<i>Annexe 1 : cahier des charges de l'opération</i>	89
	<i>Annexe 2 : Enquête commerces et livraisons à Tours</i>	91
	<i>Annexe 3 : Fiches descriptives des villes enquêtées</i>	92

Vendredi 22 septembre 2000



MINISTÈRE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'ENVIRONNEMENT

INTRODUCTION

Le 22 septembre 2000, s'est déroulée en Europe l'opération « En ville, sans ma voiture ! » dans 26 pays, dont la France. Les objectifs de cette journée sont multiples : montrer la possibilité d'une autre pratique de mobilité tout en redécouvrant la ville, ses habitants, son patrimoine. La ville de La Rochelle s'est lancée la première dans une journée sans voiture en 1997, à la suite de quoi le ministère français de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement (MATE) a impulsé le 22 septembre 1998 une opération nationale : 34 villes s'y sont associées. En 1999, l'opération du 22 septembre « En ville, sans ma voiture ! » s'est déroulée dans 66 villes françaises et 93 villes italiennes. En 2000, la journée a pris une dimension européenne beaucoup plus importante puisque, dans 14 pays de l'Union européenne -seuls les Pays-Bas n'ont pas été partie prenante- et dans plusieurs autres pays européens hors de l'union, plus de 800 villes ont participé à la journée, parmi lesquelles 71 en France.

Cette mobilisation témoigne sans doute de l'enjeu que constituent aujourd'hui les déplacements urbains, la place de la voiture en ville, les nuisances générées par la circulation automobile dans un contexte de préoccupations croissantes en matière d'environnement. Ces questions sont d'autant plus prégnantes en France que les agglomérations sont tenues d'élaborer, au regard de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de 1996, un plan de déplacements urbains visant notamment à diminuer la circulation automobile. Dans ce contexte, la journée du 22 septembre présente un caractère expérimental à grande échelle tout à fait intéressant sur différents aspects, notamment la mobilité des habitants lorsqu'une contrainte forte leur est imposée, l'usage qui est fait de la rue libérée de la voiture, l'impact de l'absence de circulation sur l'environnement, en particulier l'air et le bruit, mais également la vie économique des centres, l'activité commerciale, et bien sûr, l'acceptation sociale de l'opération.

Le Certu qui travaille en particulier sur la mobilité urbaine et les plans de déplacements urbains, s'est investi dans l'évaluation de la journée « En ville, sans ma voiture ! » depuis 1998 en collaboration avec le ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'environnement, avec l'appui du réseau technique du ministère, les Centres d'Etudes Techniques de l'Équipement et la Direction Régionale d'Île-de-France. Compte tenu du caractère européen de l'opération, la Direction Générale de l'Environnement de l'Union européenne a également participé au financement de l'évaluation de la journée, dans le cadre du programme Life. Deux rapports d'étude ont été publiés à la suite de l'opération 1999 et en préparation de l'opération 2000, un document sur les résultats et analyses de l'opération 1999 et un rapport méthodologique pour l'évaluation de l'opération (cf.bibliographie). Par ailleurs, avec l'aide du CETE de Lyon et en collaboration avec le ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, le Certu a réalisé un film vidéo sur l'opération dont le titre est « *En ville, sans ma voiture ?* » *Gadget ou symbole ?*, Certu, 1999 . Ce film, d'une quinzaine de minutes, est disponible au Certu.

En 2000, le dispositif d'évaluation mis en place par le Certu, avec le MATE, l'Ademe dans le cadre du programme Life a été européen puisque différentes enquêtes ont été menées dans plusieurs pays, l'une sur la fréquentation des commerces et l'opinion des clients des commerces en France, en Italie et en Allemagne, l'autre auprès des habitants de six villes de pays différents pour recueillir leur avis sur l'opération et plus largement sur les déplacements urbains. En outre, le Certu et le MATE ont réalisé une enquête auprès des usagers des transports collectifs du 22 septembre.

Le présent rapport rassemble la synthèse des différentes enquêtes et observations réalisées en 2000, en France et à l'étranger dans le cadre des enquêtes financées par

le programme Life. Nous ne présentons pas ici de résultats pouvant être issus d'enquêtes réalisées par des villes ou des pays européens en dehors du projet Life, car nous n'avons pas connaissance des évaluations engagées au plan national dans les pays voisins.

Par souci de clarté, le rapport est organisé en chapitres thématiques : les déplacements, l'activité commerciale et les livraisons, l'environnement et le cadre de vie, les liens avec le PDU, l'opinion, chacun de ces chapitres comprenant plusieurs articles.

L'ouvrage s'adresse à tous ceux qui s'intéressent à l'opération « En ville, sans ma voiture ! », dans les collectivités françaises ou d'autres pays et qui souhaitent mieux comprendre son déroulement, son impact, le point de vue des différentes catégories de population, mais également qui envisagent d'organiser une opération de ce type, en s'appuyant sur des expériences déjà connues. Enfin, le document apporte des éclairages pouvant intéresser tous les acteurs qui se préoccupent de déplacements urbains et qui souhaitent mener des actions de sensibilisation à grande échelle, pour favoriser les changements de comportement en matière de déplacements.

PRÉSENTATION DE L'OPÉRATION ET DE L'ÉVALUATION

1. Présentation de l'opération

1.1 Pourquoi cette journée ?

Pour le ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, la journée « En ville, sans ma voiture ! » organisée avec les villes, constitue une opération de sensibilisation à grande échelle, à l'heure où la pollution de l'air et les problèmes de mobilité urbaine préoccupent une majorité de nos concitoyens, soucieux de la dégradation de la qualité de vie (bruit, pollution, stress...) et où les agglomérations de plus de 100 000 habitants doivent se doter d'un plan de déplacements urbains visant à diminuer la circulation automobile et à promouvoir les transports collectifs, la marche et le vélo.

Ainsi, l'opération « En ville, sans ma voiture ? » vise « à faire découvrir la possibilité d'une autre pratique de la mobilité tout en redécouvrant la ville, ses habitants, son patrimoine. Elle vise à favoriser la réflexion relative aux enjeux des plans de déplacements urbains, même dans les agglomérations où ils ne sont pas obligatoires » (cf. cahier des charges en annexe).

« L'objectif est double :

- Pour le grand public : poser la question de la mobilité urbaine, de l'encombrement, de la pollution, de la sécurité...
- Pour les élus : tester in situ de nouveaux modes de déplacement (PDU, bus à gaz, voies piétonnes, pistes cyclables...)

Il ne s'agit pas d'instruire le procès de la voiture ou de condamner sans appel le désir de mobilité des citoyens, mais plutôt de repenser le transport en ville dans le sens d'un meilleur partage de la voirie. » (*Guide méthodologique*-MATE-Cesam)

La journée se déroule pendant la Semaine du Transport Public, qui est également une action de communication de niveau national, visant à promouvoir les transports collectifs urbains et non urbains, par des mesures tarifaires attractives, une information abondante dans les lieux publics, les médias... .

1.2 Quelle organisation ?

Le maire, ou le président de la structure intercommunale (communauté urbaine, communauté d'agglomération) signe avec la ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'environnement un cahier des charges en 10 points (cf. annexe) où il s'engage à respecter les consignes qui caractérisent l'opération. En particulier, il s'agit d'interdire la circulation automobile de 7 heures à 21 heures, dans un périmètre délimité par chaque ville et de mettre à disposition des habitants des modes de déplacements alternatifs et non polluants, sans restreindre leur mobilité. Les villes s'engagent également à diffuser une information large sur l'opération pour inviter la population de l'agglomération à renoncer ce jour-là à l'usage de leur voiture. Les résidents de la zone sont invités à stationner leur véhicule en dehors du périmètre, s'ils n'ont pas de place de stationnement privative. Les villes doivent également réaliser une campagne de mesures en termes de trafic, de bruit, de pollution de l'air.

Dans toutes les villes, les périmètres ont été délimités dans le centre-ville, mais quelques agglomérations ont également défini un ou plusieurs périmètres dans des communes périphériques, par exemple dans l'agglomération de Chambéry.

Quelques villes définissent de grands périmètres, 80 ha à Tours, 100 ha à Nîmes, 250 ha à Montreuil, d'autres se contentent d'étendre légèrement leur secteur piétonnier habituel.

Certaines villes mettent en place une offre spécifique de transports collectifs : navettes, ticket à 10 francs pour la journée, parcs relais, etc., en collaboration avec l'autorité organisatrice et l'exploitant, et également dans plusieurs villes avec les transports interurbains routiers ou ferroviaires. Des villes proposent aussi des prêts ou de la location de vélos.

Outre le dispositif technique, la communication et l'information sont tout à fait essentielles pour la réussite de l'opération. Les campagnes de communication sont à la fois nationales, par le ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement (conférences de presse ministérielles, média nationaux), et locales : les villes diffusent des affiches, des dépliants, utilisent la presse et les radios locales. Un partenariat avec France Télécom permet la mise en place d'un numéro vert national fournissant les informations locales sur l'opération.

Par ailleurs, les collectivités invitent leurs divers partenaires, les autorités organisatrices de transport, les exploitants, les associations de protection de l'environnement, de commerçants ou d'usagers de transport, le réseau de surveillance de la qualité de l'air, des entreprises, des constructeurs automobiles, des magasins de sport, etc., à dresser des stands dans l'espace public libéré de la voiture. Des animations de différentes natures peuvent être ainsi organisées : actions de promotion commerciale avec les commerçants, spectacles de rue, parcours d'initiation à la sécurité routière, visites de patrimoine, expositions sur le bruit, la pollution de l'air, le plan de déplacements urbains, etc.

2. L'évaluation 2000

2.1 Les enseignements des évaluations 1998 et 1999

En 1998 et en 1999, les enquêtes, observations et entretiens réalisés dans une quinzaine de villes participant chaque année à l'opération ont apporté les enseignements suivants :

1. la forte adhésion de la population se confirme, puisque plus de 80 % des habitants interrogés en France et en Italie se déclarent favorables à ce type d'opération, à l'exception des commerçants qui restent la catégorie la plus partagée sur cette journée avec 50% d'opinions favorables ; les commerçants de La Rochelle se démarquent de leurs collègues d'autres villes avec une opinion beaucoup plus positive, à la fois parce que La Rochelle est une « habituée » de cette journée, mais aussi sans doute parce que des actions innovantes en matière de déplacements et d'environnement y sont menées depuis de nombreuses années.
2. la fréquentation des commerces de centre ville est relativement identique ce jour-là à un jour ordinaire, et les grandes surfaces périphériques ne profitent pas spécialement de l'opération du centre ; et surtout les clients du centre sont très favorables à l'opération et se disent particulièrement sensibles à la qualité de vie offerte par la journée du 22 septembre, avec « un centre plus agréable, moins stressant... ».
3. concernant les déplacements, le mode le plus utilisé par les usagers du centre reste le mode habituel, puisque 10% seulement ont changé de mode en se reportant surtout sur la marche puis sur les transports en commun. L'usage de la bicyclette est largement supérieur à un jour habituel, moins par une arrivée de nouveaux cyclistes que par une utilisation plus intensive d'usagers réguliers de la bicyclette.
4. en matière d'environnement, les citadins ont apprécié particulièrement la baisse du niveau du bruit et surtout le changement d'ambiance sonore : « on entend les bruits de pas, des oiseaux, enfants... ». La baisse de pollution est assez nette dans les périmètres réservés et sur les axes où la baisse de circulation est importante. Par contre, cette journée a peu d'influence sur les niveaux de pollution de fond ;
5. concernant les usages de l'espace public, les pratiques spontanées de la rue n'étaient pas sensiblement différentes de celles d'un jour ordinaire. En revanche, les nombreuses animations donnaient un caractère tout à fait exceptionnel à la rue. Partout, régnait une ambiance générale plus détendue et plus conviviale.

2.2 Les questions à approfondir

Après les éditions 1998 et 1999, des résultats méritaient d'être confirmés, ou infirmés, et de nouvelles questions étaient à approfondir. De plus, compte tenu du caractère européen, les questions déjà analysées précédemment en France devaient être explorées dans les pays voisins, notamment en termes d'acceptabilité, de fonctionnement de l'activité commerciale.

1. Concernant l'opinion :
 - L'opinion est-elle toujours, comme les années antérieures, favorable à ce type d'opération ? Qu'en est-il dans les autres pays d'Europe qui organisent la journée pour la première fois ?
 - Les commerçants se distinguent-ils toujours des autres catégories de population en France, ou bien évoluent-ils plus favorablement avec le renouvellement de l'opération ? Les commerçants des pays voisins ont-ils les mêmes réticences ?
 - Y a-t-il toujours une « exception rochelaise » où l'adhésion, même des commerçants, est plus forte qu'ailleurs ?

2. Concernant l'activité commerciale :
 - Quelle est la fréquentation des commerces le 22 septembre et un jour ordinaire, en France et dans d'autres pays ?
 - Les clients sont-ils toujours aussi favorables à l'opération, en France et dans les autres pays ?
 - L'impact de l'opération sur les grandes surfaces périphériques est-il toujours aussi peu important ?
3. Concernant l'usage des modes de déplacements
 - Qui sont les usagers occasionnels des transports collectifs du 22 septembre ?
 - Quelle est leur opinion sur cette journée ? sur un usage plus régulier du transport en commun ?
4. Concernant l'usage des espaces publics, quelles sont les pratiques dans la rue libérée des voitures ?
5. En matière d'environnement, les impacts de l'opération sur le bruit et la pollution de l'air enregistrés précédemment se confirment-ils ?
6. Dans la dynamique actuelle des PDU, la journée contribue-t-elle aux réflexions en cours sur les PDU et en quoi ?

2.3 Les enquêtes et observations réalisées en 2000

Pour répondre à ces différentes questions, plusieurs enquêtes ont été réalisées sur un plan européen, dans des villes d'Espagne, d'Italie, d'Allemagne, du Danemark, de Finlande, ainsi qu'en France.

Concernant les villes françaises, 12 des 71 participantes ont fait l'objet d'une évaluation sur un ou plusieurs thèmes : Calais, Castres, Chambéry, La Rochelle, Lille, Marseille, Montreuil, Nîmes, Niort, Sélestat, Tours, Villeurbanne.

L'évaluation a été financée par le MATE, l'ADEME, le Certu et la commission européenne dans le cadre du programme Life.

Les déplacements

1. Enquête réalisée par BVA auprès de 1256 usagers occasionnels des transports collectifs dans 4 villes, Lille, Tours, Mulhouse, Rouen ;
2. Recensement et analyses des opérations « Au travail, sans ma voiture ! » par le CETE de l'Ouest ;
3. Comptages ou recueil d'informations auprès des exploitants de transport et de stationnement réalisés par le réseau des CETE dans des villes participantes : Castres, La Rochelle, Calais, Nîmes, Niort, Marseille, Montreuil, Sélestat.

L'activité commerciale, les livraisons et la fréquentation des pôles générateurs du centre

4. Enquête de fréquentation des commerces réalisée par MV2 le 22 septembre et deux vendredis ordinaires dans trois pays différents : Turin et Parme pour l'Italie, Hambourg et Nüremberg pour l'Allemagne et Lille et Nîmes pour la France, ainsi qu'une enquête d'opinion auprès des clients des commerces le 22 septembre dans ces 6 villes ;
5. Enquête sur la livraison des marchandises à Tours par le CETE Normandie-Centre, auprès d'entreprises de livraison et de commerçants ; bilan de l'expérimentation de livraison en véhicule électrique ;
6. Recueil de données sur la fréquentation des pôles générateurs du centre par les CETE à Calais, Chambéry, Lille et Niort.

L'environnement et le cadre de vie

7. Impact de l'opération sur la pollution de l'air par l'Ademe, à partir des mesures réalisées par les réseaux de surveillance locaux de la qualité de l'air.
8. Impact de l'opération sur le bruit par Acoucity à Villeurbanne
9. Observations réalisées par le Certu et le réseau des C.E.T.E. dans des villes participantes : Calais, Castres, La Rochelle, Nîmes, Niort, Marseille, Montreuil, Sélestat.

L'opinion

10. Enquête d'opinion réalisée par l'IFOP, auprès de 1910 personnes, âgées de 18 ans et plus, et représentatives de la population des 6 villes européennes participant à l'opération : Barcelone, Copenhague, Hambourg, Helsinki, Lille, Turin;
11. Enquête d'opinion réalisée par la Sofres en France auprès de 800 personnes dans des villes participantes, auprès de 1000 personnes sur la France entière, et de 300 personnes à Avignon ainsi que 300 à La Rochelle.

La journée du 22 septembre et les PDU

12. Enquête du Certu auprès des villes participantes ayant un PDU en cours d'élaboration pour analyser les liens entre l'opération et le PDU

Ajoutons enfin une enquête du Certu auprès des villes qui n'ont pas renouvelé l'opération.

3. Le 22 septembre 2000, une journée européenne

Pour cette troisième édition de la journée « En ville, sans ma voiture ! », le nombre de villes a fortement augmenté. En effet, en 1999, on comptait 66 villes françaises, 92 villes italiennes, et le canton de Genève, comme acteurs de cette journée. En 2000, plus de 800 villes dans 26 pays ont participé à cette journée, dont 651 situées dans 14 des pays de l'Union Européenne. Parmi les membres de l'Union Européenne, les Pays-Bas sont les seuls à ne pas avoir pris part à la journée « En ville, sans ma voiture ! ». Ils ont, toutefois, organisé une journée similaire le dimanche 24 septembre et se sont engagés à rejoindre l'opération en 2001.

Depuis 1998, date de la première édition de cette journée en France, l'intérêt porté à l'opération n'a cessé de s'accroître, pour aujourd'hui dépasser les frontières de l'Union Européenne, avec la participation d'autres pays d'Europe comme Chypre, l'Islande, la Hongrie, Malte, la Pologne, la Roumanie, la Slovaquie et la Suisse. Des pays sur d'autres continents s'intéressent à cette opération : la ville de Pune en Inde a participé le 22 septembre 2000 à « En ville, sans ma voiture ! » et la ville de Bogota en Colombie a organisé en 1999 et en 2000 une journée de ce type, au cours du mois de février.

Voici les principaux points des opérations pour chaque pays d'Europe, présenté selon un classement alphabétique à partir des informations fournies par l'Ademe.

Allemagne

Pour cette première participation à l'opération, ce sont 70 villes qui ont organisé cette journée. Bien que de nombreuses actions pédagogiques sur les déplacements aient été prévues, les médias allemands s'attendaient à voir des rues désertes comme cela était le cas dans les années 70, lors de la crise économique : pour eux, ce n'était donc qu'un succès à "demi-teinte". Toutefois, ils saluèrent les initiatives des petites et moyennes villes participantes, à l'instar des actions "symboliques" organisées par les grandes villes telle que Berlin et Munich.

Si seulement 70 villes labellisées ont organisé cette journée, il convient de préciser que près de 150 villes organisèrent des actions en faveur d'une "nouvelle mobilité", sans être labellisées. Cette "demi participation" s'explique par le fait que la législation allemande impose que des événements particuliers soient organisés dans chaque rue fermée à la circulation. Ceci explique aussi pourquoi, même dans les villes labellisées, les périmètres réservés étaient de taille réduite.

La population a très bien accueilli cette journée, ainsi que les villes participantes : ces dernières ayant déjà déclaré leur intention de participer à nouveau en 2001.

Autriche

En Autriche, ce sont aussi 70 villes qui ont participé à l'opération, ce qui, rapporté à la taille de ce pays, fait de cette opération une réussite. L'acceptation des citoyens envers cette journée a été jugée comme importante par les médias locaux. Toutefois le retentissement positif de l'opération a été quelque peu détérioré par la comparaison de l'opération nationale voire européenne à la mauvaise organisation mise en place par la ville de Vienne, faite par la télévision nationale autrichienne. Apparemment, la ville de Vienne a déclaré tardivement son intention de participation, ce qui fait que l'organisation mise en place ne pouvait pas être satisfaisante.

Belgique

Cette année, la Belgique organisait pour la première fois une "semaine nationale de la mobilité durable", et le 22 septembre en était la journée inaugurale. Cette journée a

rencontré une forte notoriété, d'autant que la semaine précédente, les transporteurs routiers belges étaient en grève. Au total, ce sont 9 villes belges qui ont participé à cette journée. Elle fut globalement un succès notamment auprès des cyclistes, des écoliers et de leurs parents qui en furent les grands bénéficiaires. Une baisse du trafic automobile en bordure des périmètres a été notée, même si aucun chiffre ne permet pour l'instant de quantifier un report modal en faveur des transports communs.

Avant la réalisation de l'opération, les commerçants étaient plutôt récalcitrants, mais une fois la journée passée, leur adhésion se fit beaucoup plus large : ils ont déclaré leur volonté d'être associés à l'organisation pour l'année prochaine.

Les médias locaux et nationaux ont largement couvert cette journée, même si les discours n'étaient pas toujours replacés dans des aspects "plus globalisants" tels que l'économie, la santé publique, la mobilité et l'environnement.

Le faible nombre de villes participantes s'explique en grande partie par le fait que les élections municipales belges avaient lieu deux semaines après l'opération : les bourgmestres avaient peur d'un "vote sanction". Le bilan étant positif, on peut logiquement s'attendre à une plus forte adhésion des villes belges à l'opération en 2001. De plus, il est intéressant de noter que certaines mesures mises en place le 22 septembre 2000 vont être prolongées pendant un certain temps comme le ramassage scolaire à vélo.

Danemark

Cette journée a eu lieu pendant la semaine annuelle du "green transport week" qui se déroulait du 18 au 24 septembre, et parmi les 45 villes participantes à cette semaine, 10 ont organisé l'opération "En ville, sans ma voiture!". Cette semaine a pour objectif de réfléchir sur les habitudes de déplacement. Certaines des villes ont fait des tests de schémas permanents de rues sans voiture. Dans ces aires libérées, avaient lieu des activités autour des transports, du trafic, et de l'environnement : elles ont eu un très gros succès auprès de la population (exposition de véhicules propres, etc..). Dans certaines villes, les transports publics étaient gratuits le 22 septembre; cette mesure s'inscrivant aussi dans la "green transport week".

Cette journée fut un succès, ainsi que la "green transport week".

Espagne

L'Espagne est le pays d'Europe qui a connu la plus forte participation, puisque 215 villes ont organisé cette journée. La couverture faite par les médias fut à la hauteur de la participation des villes. D'après les premiers chiffres, il apparaît que la diminution du trafic automobile est comprise entre 10 % et 45 %, avec une baisse de 15 % pour la ville de Madrid. En ce qui concerne l'usage des transports publics, l'augmentation moyenne de l'usage est de 10 %, et elle a même atteint 29 % à Lerida et 40 % à Gijon.

L'acceptation par la population est bonne puisque 80 % à 85 % de la population est favorable à cette opération. Et les commerçants ont aussi réservé un accueil plutôt positif à cette opération, même si quelques mécontents se firent entendre. D'ailleurs, une étude montre que l'impact de cette journée sur l'activité économique apparaît faible (mais nous ne disposons pour l'instant d'aucun chiffre).

Toutes les villes contactées par le coordinateur national espagnol, après l'opération, se sont déclarées favorables au renouvellement de l'opération, et du soutien européen mis en place pour l'occasion.

pouvant être mises en place facilement pour une journée, par exemple des itinéraires cyclables. Mais c'est surtout la logique de sensibilisation et de pédagogie qui a prévalu : informer les habitants de ce qu'est un PDU, les objectifs et les actions qu'il définit et, en même temps, les amener à réfléchir à leurs propres pratiques de déplacements. Après les éditions de 1998 et 1999, l'adhésion de la population française se confirme avec 85 % d'opinion favorable à l'organisation de cette journée.

Finlande

Les objectifs de cette journée en Finlande, où 17 villes ont participé à l'opération, étaient de voir qu'elles étaient les perspectives possibles de restriction de l'usage de la voiture, notamment au niveau de la "planification", mais aussi d'inciter les gens à plus utiliser les transports en commun ainsi que le vélo et la marche à pied, durant les jours ouvrables de semaine.

D'une façon générale, le retour de l'opération qui a été recueilli via un site internet est positif, et bon nombre des répondants se sont d'ailleurs déclarés favorables à une interdiction totale de la voiture dans les centres villes durant les jours suivant l'opération.

Grèce

Le coordinateur de l'opération en Grèce était le ministère français de l'environnement : ce dernier a aidé les 61 villes participantes à mettre en place cette journée. Le succès de l'opération est tel, que le ministère de l'environnement a d'ores et déjà décidé de mettre en place une cellule nationale. Cette cellule, aura entre autre comme projet le renouvellement de l'opération en 2001, et cela notamment en inscrivant l'opération dans une plus longue durée.

La population s'est déclarée favorable dans une large mesure à cette opération. Nous ne disposons pas pour le moment d'informations complémentaires.

Irlande

Les 5 villes qui ont participé représentaient plus de la moitié de la population. Tous les participants ont déclaré que cette journée était un succès, même si quelques mécontentements ont été enregistrés. Tous les transports en commun de Dublin, la capitale, étaient gratuits ce jour-là, et l'augmentation de fréquentation des bus a été estimée à 9 %. Les villes de Cork et Galway ont mis en place des expérimentations de parkings et de services aux déplacements. La ville de Portlaoise qui ne dispose pas de réseau de transport en commun avait mis en service un bus pour desservir la ville.

En moyenne, 82% de la population s'est déclarée favorable à cette journée, et 89 % sont pour son renouvellement. La couverture médiatique s'est avérée importante et variée.

Italie

Pour la deuxième participation de l'Italie à cette journée, 160 villes ont organisé la journée. Malgré cette importante mobilisation, il semblerait, d'après les informations disponibles, que les résultats obtenus ne soient pas à la hauteur de ceux escomptés. Mais nous ne savons dans quelles mesures. Toutefois, les coordinateurs nationaux estiment que 80 % des villes de tailles moyennes ont organisé des "initiatives satisfaisantes".

Les villes participantes n'ont dans leur ensemble eu aucune réelle difficulté le jour de l'opération. La population était largement informée, et les mises à disposition de vélos et de véhicules électriques furent particulièrement appréciées. Dans certaines villes, les transports publics gratuits, ou une tarification promotionnelle était mise en place.

En plus des évènements sportifs, culturels et commerciaux mis en place un peu partout, de nombreux débats sur l'environnement et les déplacements ont été organisés, le plus souvent à l'initiative des étudiants.

Luxembourg

Si 4 villes avaient annoncé leur participation à l'opération, il semblerait qu'aucune d'entre elles n'aient finalement organisé une journée respectant vraiment les directives de la charte européenne. Malheureusement, aucune information ne nous ait parvenu jusqu'à présent.

Portugal

Il semblerait que les périmètres mis en place dans les 7 villes participantes soient assez importants en terme de superficie : le cas de Lisbonne étant le plus frappant avec un périmètre de 2 200 hectares! Tous les périmètres sont restés fermés pendant 12 heures, apparemment sans difficulté. Dans toutes les villes, le trafic automobile était aux abords du périmètre assez nettement inférieur à un jour "normal".

Malgré des périmètres réservés de grandes tailles, l'usage de la bicyclette a été important : ce qui fut d'ailleurs une des grandes surprises de cette journée. De même, le nombre de marcheurs a augmenté d'environ 300 % par rapport à un jour de référence. De nombreuses activités ont eu lieu comme des expositions de véhicules propres...

D'après les premières informations fournies, le nombre d'usagers de la voiture a diminué de 25 %. L'utilisation, par rapport à un jour de référence, étaient de +13 % des transports publics, de 10 % pour la marche à pied, et de 2 % pour le vélo.

Royaume-Uni

Seules 9 villes de Royaume-Uni ont participé à cette journée, car la législation britannique rend très difficile la fermeture de voies publiques. Par conséquent, bon nombre de villes ont renoncé à organiser cette journée.

Dans toutes les villes participantes, dont Londres, l'ambiance fut relativement festive, et l'accueil par la population de cette opération favorable : ce qui répondait aux attentes des organisateurs.

Le maire de Londres a d'ailleurs réaffirmé sa volonté d'inscrire à nouveau sa ville dans cette opération en 2001, tout en mettant en place une "organisation centrale" et en soutenant financièrement les futures villes participantes.

Apparemment, les villes participantes n'ont pas réalisé d'évaluation de cette journée.

Suède

10 villes suédoises ont organisé l'opération, dont la ville de Karlstad, qui a déclaré que "désormais, cette opération faisait partie intégrante de sa politique de déplacements concernant le centre-ville". Ainsi, le centre ville a été investi par plus de 1000 élèves, dont 70 étaient chargés de sensibiliser les automobilistes circulant en bordure du périmètre réservé.

Un grand débat public a également eu lieu en présence d'élus, de représentants de l'agence suédoise de l'environnement, et d'un large public.

Pays hors union européenne

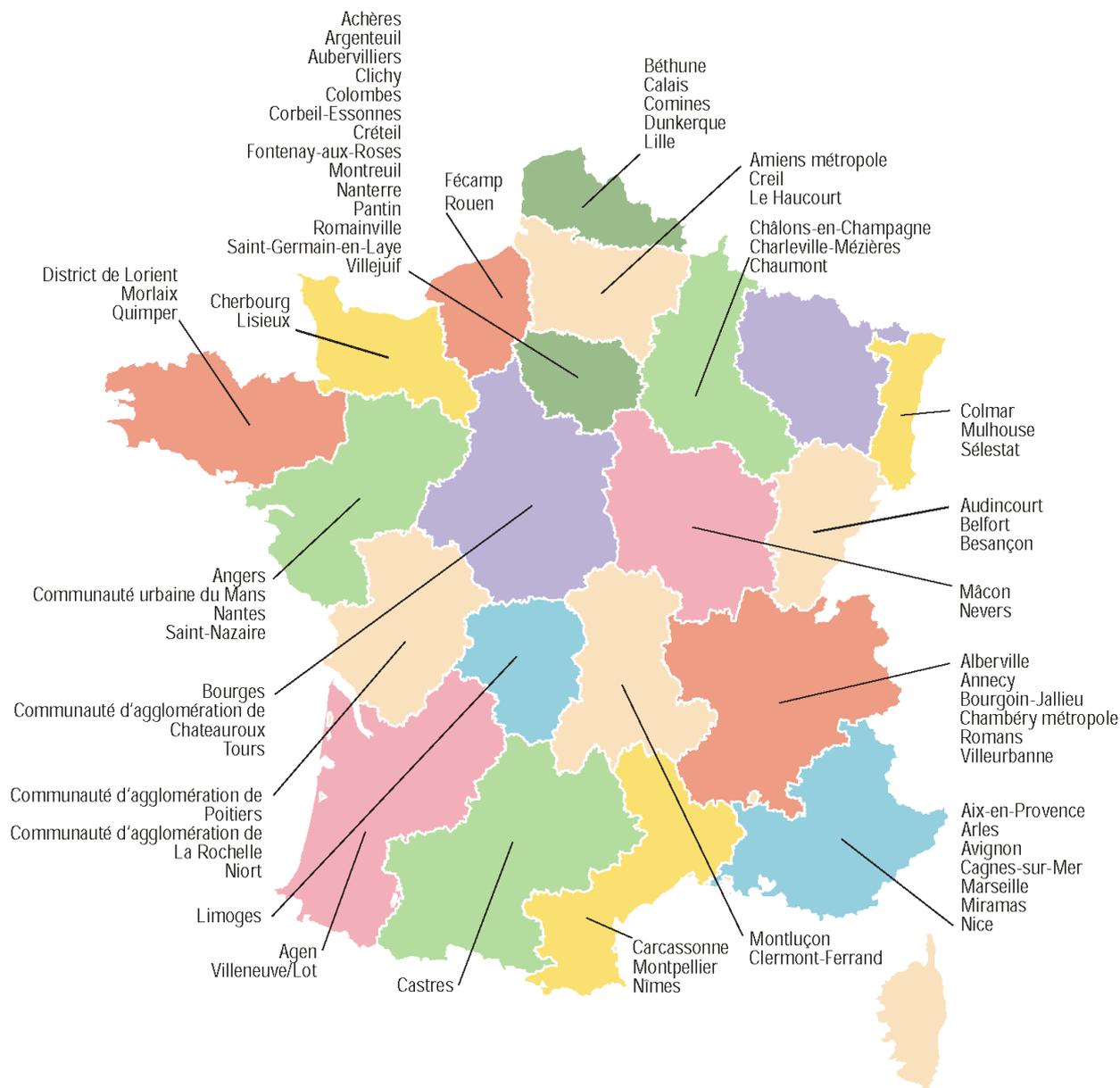
Même si la plupart des pays hors de l'Union Européenne n'ont pas eu de coordination nationale, plusieurs villes participantes ont communiqué des informations qui mettent

en évidence un accueil positif de cette opération par les autorités et populations locales, en particulier Iasi et Bistrita en Roumanie, Szeged en Hongrie, Karlovac en Croatie.

La journée du 22 septembre 2000 a réellement eu un retentissement européen, au vu du nombre de villes participantes, mais aussi de l'adhésion des différentes populations aux problèmes liés aux déplacements. On ne peut donc qu'attester d'une sensibilisation "générale" face à des problèmes et des enjeux dépassant en partie des contextes locaux.

4. Les villes françaises en 2000

Les 71 villes participant à l'opération en 2000



Une typologie de villes variées

En France, 71 villes ont participé à l'opération. le nombre de villes est stable, mais des évolutions se sont produites entre 199 et 2000 :

- 55 villes ont renouvelé la journée en 2000,
- 16 nouvelles villes ont intégré le groupe des villes participantes dont près d'un tiers sont des communes d'Ile-de-France.

Notons aussi que plusieurs villes ont réalisé une opération de type « journée sans voiture » sans avoir été labellisée par le ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, car elles ne souhaitent pas fermer expressément un périmètre à la circulation ou parce que leur journée se situait, non pas le 22 septembre, mais le dimanche suivant ou précédent, comme à Bordeaux ou Toulouse.

4.1 Des villes très différentes

Comme chaque année, les villes participantes ont une répartition assez équilibrée sur le territoire et ont des tailles diverses. Ainsi, un tiers des villes sont situées dans des agglomérations de moins de 100 000 habitants, et même pour une quinzaine de moins de 50 000 habitants. La question des déplacements urbains, de la voiture dans la ville intéresse bien toutes les communes, et pas seulement les grandes agglomérations. Pour les deux autres tiers, il s'agit de communes situées dans des agglomérations avec un PDU obligatoire, celui-ci étant en cours d'élaboration ou déjà approuvé pour deux d'entre elles. Les villes participantes sont hétérogènes par leur taille, mais aussi par le type de politique de déplacements qu'elles ont déjà mise en place : des villes plutôt volontaristes sur le développement des transports collectifs ou la maîtrise de la voiture, comme Besançon, Nantes, Lorient, Chambéry, Rouen..., et d'autres où la préoccupation est moins affirmée ou plus récente, tel Marseille ou Dunkerque.... Soulignons que près de la moitié des grandes villes françaises –entendons les villes-centres d'agglomérations de plus de 200 000 habitants- ont participé à la journée.

4.2 Pourquoi certaines villes ne renouvellent pas l'opération ?

Parmi les 66 villes ayant organisé l'opération en 1999, 11 ne l'ont pas renouvelé en 2000 : Cahors, Chelles, Clermont-Ferrand, Dax, Figeac, Grenoble, Haguenau, Issy-les-Moulineaux, Paris, Saint-Claude, Valenciennes. Même si ce nombre est faible, il est intéressant d'analyser les raisons de ce choix. Pour cela une enquête semi-directive a été réalisée par le Certu au cours de l'été 2000 auprès des personnes ayant eu en charge l'opération en 1999. Les 11 villes n'ayant pas renouvelé l'opération ont été contactées à l'automne 2000, et toutes, excepté Paris, ont répondu à l'enquête.

4.2.1 Un a priori plutôt favorable de l'opération ...

Dans tous les cas, les villes ont connu cette opération par un courrier du ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'environnement et également par la presse (3 cas), et par l'intermédiaire des services internes des collectivités locales (3 cas).

Avant leur participation à la journée "En ville, sans ma voiture !", toutes les villes avaient une idée assez positive de cette opération : son caractère pédagogique, l'intérêt de la thématique des déplacements par rapport aux préoccupations locales...

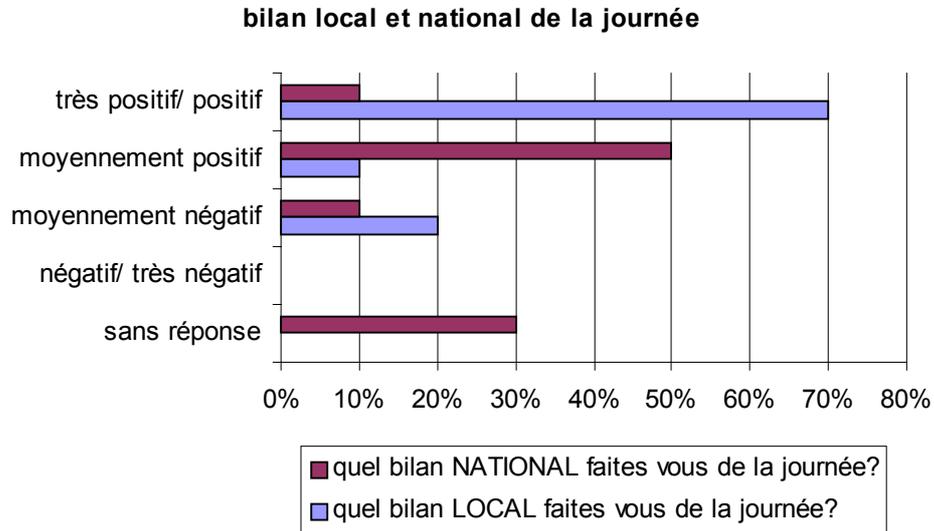
Dans la moitié des cas, cette appréciation n'a pas été modifiée une fois la journée réalisée, car les villes savaient "à quoi s'attendre" que ce soit en positif ou en négatif : "type d'opération très lourde à mettre en place", "déception car les gens n'adhèrent au projet que par obligation", "connaissance des contraintes liées aux commerces et aux riverains", "bonne réponse aux attentes et aux objectifs fixés", "cela a permis de faire émerger une réflexion".

Parmi les 5 autres villes, 3 n'ont pas voulu se prononcer et 2 ont affirmé que leur perception avait changé une fois l'opération réalisée, et de façon négative, notamment à cause des difficultés d'informer la population de manière satisfaisante. Il apparaît aussi que certaines villes n'avaient pas une réelle idée de la logistique nécessaire à ce type d'opération.

La décision des élus locaux de participer à l'opération en 1999 était fondée sur plusieurs arguments : des réflexions en cours, voire une politique de déplacements, sur la maîtrise de l'usage de la voiture, des difficultés liées au trafic automobile dans la commune. En revanche, aucune demande de la part de la population (associations, etc..) ne s'est exprimée pour que la ville participe ou renouvelle cette journée.

4.2.2 Un bilan positif mais une organisation lourde

8 villes sur 10 font un bilan positif de l'opération au niveau local, tandis que 6 sur 10 jugent l'opération seulement moyennement positive au niveau national. Pour les personnes enquêtées, l'intérêt de l'opération est moindre au niveau national, car il n'y a pas assez de villes participantes (et notamment les grandes villes) par rapport aux autres pays d'Europe, que les applications et les effets de l'opération sont limités et que la communication est insuffisante.



Parmi les points positifs que revêt l'opération au plan local, citons l'intérêt d'engager une réflexion sur l'automobile, l'environnement, et le changement des comportements. D'ailleurs, toutes les communes jugent qu'il est nécessaire de limiter l'utilisation de la voiture en ville, pour des raisons de congestion, de pollution et de qualité de vie. Toutefois, à cet objectif très général, l'opération du 22 septembre n'apporte pas de réponse satisfaisante, puisqu'une journée ne permet pas de changement de comportement par rapport à la voiture. Donc, malgré son intérêt pédagogique, l'opération a des inconvénients qui ont conduit les élus à choisir de ne pas reconduire la journée en 2000. Les divers arguments développés selon les villes sont les suivants

- la lourdeur de l'organisation (3 villes sur 10)
- la proximité des élections municipales de mars 2001, et le risque de déplaire à une partie de l'électorat (3 villes sur 10)
- les résultats mitigés de l'opération en 1999 et/ ou en 1998 (3 villes sur 10)
- les pressions extérieures, en particulier l'opposition des commerçants (1 ville)

Précisons que, concernant les mécontents, les villes ont eu des plaintes, surtout des commerçants, mais aussi, dans une moindre mesure, des professions médicales et de certains riverains, notamment ceux situés sur les voies de délestage du trafic.

Quant à la lourdeur de l'organisation, qui est le thème assez récurrent dans le discours des personnes enquêtées, elle est moins ressentie dans le déroulement-même de la journée que dans sa préparation. Ainsi, les principales difficultés rencontrées par les villes concernent le partenariat, notamment avec les commerçants, les coûts humains et financiers importants, puis la communication, que ce soit en termes de connaissance de l'opération par le public, ou d'outils de communication arrivés souvent tardivement.

En réponse à ces contraintes de mise en place de l'opération, quelques villes font des suggestions pour l'avenir : amélioration des outils de communication, nécessité que "cette opération soit plus qu'une simple journée ponctuelle". Les problèmes du partenariat à mettre en place et l'aspect réducteur du nom de l'opération sont également mentionnés.

4.2.3 Participation en 2001 ?

Parmi les 10 communes, 3 d'entre elles éprouvent des regrets de ne pas avoir participé à l'opération en 2000. Quelques villes ont réalisé une opération équivalente, sans être labellisées par le MATE, certes mais avec une totale liberté sur les règles d'organisation.

Ainsi pour 2001, une seule des 10 communes interrogées affirme qu'elle participera à l'opération l'année prochaine, et cela en étant labellisée. Pour la plupart des autres communes, les personnes interrogées ne se sont pas prononcées puisqu'il appartiendra aux futurs élus du scrutin de mars 2001 d'en décider. On notera également quelques intentions de participation, mais sans le label du ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'environnement.

LES MODES DE DÉPLACEMENTS

1. Un usage certain des modes autres que la voiture

L'analyse des modes utilisés le 22 septembre repose à la fois sur l'enquête BVA auprès des utilisateurs de TC lors de l'opération « *En ville sans ma voiture !* » et sur les observations et comptages réalisés par le réseau des centres d'études techniques de l'Équipement et la direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France, dans des villes participantes : Castres, La Rochelle, Marseille, Montreuil, Nîmes et Sélestat. Soulignons toutefois qu'à Castres, l'opération s'est déroulée le mercredi 20 septembre, et s'est prolongée les 21 et 22, mais sans filtrage strict aux barrières pour ces deux dernières journées.

Comme les années précédentes, l'interdiction de faire circuler les voitures dans une zone centrale urbaine a induit, de la part des usagers, un changement dans les modes de transport qu'ils utilisaient pour leurs déplacements : restriction de l'utilisation de la voiture et développement de l'usage des transports en commun, des bicyclettes et de la marche à pied.

Mais cette opération a aussi eu d'autres conséquences : modification de l'itinéraire utilisé habituellement en voiture liée à la modification du lieu de stationnement, report du déplacement sur une autre journée ou une autre destination, ou, au contraire, incitation à venir dans la zone contrôlée compte tenu de la nouvelle ambiance.

Il est difficile d'évaluer quantitativement avec précision chacune de ces modifications, compte tenu qu'elles sont marginales par rapport aux nombreux déplacements réalisés chaque jour dans une ville : la zone contrôlée ne couvre qu'une petite partie de la ville ; le mode de transport utilisé est en grande partie fonction des modes de transport disponibles (on ne va pas acheter un vélo pour ce jour-là, le réseau de transports collectifs ne dessert jamais l'ensemble de la population dans de bonnes conditions, les capacités de stationnement du centre devenues difficiles d'accès sont faibles par rapport à l'ensemble de la capacité d'accueil des voitures à proximité du centre) ; les déplacements autres que les déplacements domicile - travail et domicile - école, soit plus de la moitié, ne sont que relativement réguliers d'une journée à l'autre), car soumis à de nombreuses influences (météo, besoins, animation commerciale ...).

Nous donnons donc ci-après quelques photographies ponctuelles de l'utilisation des différents modes, qui fournissent essentiellement des tendances générales pouvant être confrontées aux résultats des années précédentes.

1.1 Un plus grand nombre d'utilisateurs des transports en commun.



A Calais , le périmètre présentait la particularité de comporter deux zones distinctes et éloignées de 300 mètres environ. Une voie réservée aux bus a été mise en place le 22 septembre pour relier les deux secteurs sans voiture.

L'enquête BVA réalisée sur le thème des modes de transport le 22 septembre auprès de 1586 « utilisateurs occasionnels des transports collectifs » dans quatre villes différentes, Lille, Mulhouse, Rouen, Tours, montre que, parmi ceux-ci :

- 17 % ont pris le bus occasionnellement en raison de l'opération « En ville sans ma voiture ? », les autres personnes interrogées prenant effectivement les transports collectifs (TC) à l'occasion.
- 24 % ont pris le bus par obligation, suite à l'interdiction de la circulation automobile,
- 33 % l'ont fait pour respecter l'esprit de l'opération.

Cette journée est donc l'occasion d'accueillir une nouvelle clientèle sur les transports collectifs et ces nouveaux clients souhaitent essentiellement l'amélioration des services (horaires, accessibilité, nouvelles lignes : 50 % d'entre eux), des prix moins élevés (41 % d'entre eux, principalement des jeunes), et l'amélioration de la sécurité (25 % d'entre eux, principalement des personnes âgées).

Par ailleurs, 85 % des personnes interrogées considèrent que, pour améliorer la circulation en ville, il faut limiter l'usage de la voiture ; il y en a autant pour dire qu'il faut continuer à développer les transports en commun. Si la circulation automobile était limitée en permanence, les usagers des TC interrogés auraient des réactions contrastées :

- 67 % utiliseraient davantage les TC (ce qu'ils font au moment de l'enquête),
- 37 % utiliseraient un autre mode de transport (ce qui sous-tend qu'ils ne sont pas satisfaits du niveau de service offert par les TC qu'ils sont en train d'utiliser),
- 5 % renonceraient à se déplacer en centre ville (autrement dit, les TC ne peuvent pas être considérés comme un mode de transport utilisé régulièrement).



Montreuil : mise en sens unique de l'avenue de Paris et couloir bus



La Rochelle : navette mise en place pour la journée

A La ROCHELLE, la gratuité des transports urbains et un tarif unique de 10 francs pour les liaisons interurbaines ont eu pour conséquence une augmentation de la clientèle estimée à 40 % .

A MARSEILLE, la carte-journée vendue habituellement 25 F et 10 F le 22 septembre a eu un succès certain : près de 7000 cartes vendues, soit plus de dix le nombre vendues quotidiennement ; en revanche le nombre total de validations de billets ou cartes de toute nature a légèrement baissé le 22 par rapport à un jour ordinaire (398 000 contre une moyenne d'environ 410 000), conséquences indirectes de la tempête qui a frappé Marseille et tout le sud de la France deux jours avant ? Par ailleurs, la navette gratuite mise en place pour la journée n'a pas connu le succès escompté, sans doute du fait d'une information insuffisante sur la gratuité et l'itinéraire proposé. Le même constat a été fait à NIORT où trois navettes gratuites circulaient dans le périmètre sur l'arrêt à la demande : le manque d'information auprès de la population de ce service est souligné par les organisateurs.

1.2 Un plus grand nombre de cyclistes.

Plusieurs dispositifs étaient proposés par les villes participantes pour favoriser l'usage du vélo : prêt ou location de vélos, parkings à vélo gardé, itinéraires cyclables aménagés pour la journée, stand d'entretien et de réparation de vélos...

LA ROCHELLE. Les vélos jaunes mis à disposition gratuitement par la ville ont été très sollicités : 373 vélos empruntés le 22 septembre contre une moyenne journalière de 66 pendant l'année 2000.



La Rochelle : un parking à vélo gardé est situé place des Dames Blanches

Nîmes : place de l'Horloge le 6 octobre à 15 heures



le 22 septembre 15 heures



SELESTAT. Les vélos sont en plus grand nombre qu'à l'ordinaire et circulent tout à fait librement, principalement l'après-midi.

NIMES. Dans les rues commerçantes habituellement circulées et les secteurs piétons (autorisés aux deux-roues), l'augmentation du trafic deux-roues le 22 septembre est très nette.

MONTREUIL. Les observations comparatives vont dans le sens d'une augmentation modérée de la pratique des deux-roues. Celle-ci, pourtant encouragée par le prêt de vélos et les conditions météorologiques optimales du 22 septembre, est restée un phénomène plutôt marginal.

13 Un plus grand nombre de piétons ?

NIMES. De façon générale, le comportement des piétons diffère peu entre le 22 septembre et le 6 octobre. Au niveau de la quantité, les flux piétons semblent identiques d'une journée à l'autre.

CASTRES. Si le nombre de piétons (et de cyclistes) observés le jour de l'opération, le 20 septembre (le mercredi) est légèrement inférieur aux journées ordinaires comparables, notons au moins deux explications : d'une part, la pluie abondante toute la journée n'incitait pas à la promenade à pied ou à vélo, d'autre part, le décalage de la journée par rapport à la journée nationale n'a pas permis de s'inscrire localement dans la dynamique nationale. Soulignons toutefois que les jours de référence, les comptages piétons et vélos montre une fréquentation plus importante en 2000 que lors des jours de référence de 1998 et 1999, alors que le nombre de véhicules comptés est, lui, inférieur en 2000 par rapport aux comptages des deux années antérieures. Ainsi, on peut se demander s'il n'y a pas un début d'effet dans la durée de l'opération « En ville, sans ma voiture ! » : au quotidien, dans le centre, avec un peu moins de voitures et plus de piétons et de cyclistes. N'est-ce pas là un des objectifs de l'opération « En ville, sans ma voiture ! » ?



Calais : les piétons marchent sur la chaussée libérée des voitures

A Marseille, ce sont les rollers !





Niort : rue Ricard le 29 septembre



le 22 septembre : plus de piétons dans une rue habituellement circulée

1.4 Une moindre utilisation de la voiture ?

Dans l'ensemble des villes, l'interdiction de pénétrer dans le périmètre en voiture a été plutôt bien respectée. Toutefois, dans quelques villes, il y a eu quelques problèmes aux barrières, soit par manque de personnel affecté à ces postes (Villeurbanne...), soit par insuffisance d'informations générales sur l'opération. Ainsi à Marseille, les barrières ont été enlevées à la mi-journée devant les protestations des automobilistes mal préparés à l'événement.

Concernant le trafic enregistré ce jour-là, les comptages montrent des situations très contrastées d'une ville à l'autre.

LA ROCHELLE. Les comptages, situés entre la rocade et la zone de pré-filtrage, permettent d'observer une baisse de 40 % du trafic entrant.

SELESTAT. Le trafic sur les principales voies n'a pas enregistré de fluctuation significative.

CASTRES. La suppression de la circulation dans le centre ville n'a eu aucune incidence sur la circulation des boulevards qui ceinturent la zone contrôlée.

NIMES : les cinq parkings souterrains du centre ont eu une baisse de fréquentation de 41 à 90 % selon les parkings.

1.5 Le covoiturage.

LA ROCHELLE. Une partie du parking de la place de Verdun était réservée le 22 septembre aux co-voitureurs ayant retiré un macaron en Mairie (3 personnes au moins par véhicule). Cette expérience ne semble pas avoir atteint son but, car, au cours de la matinée, aucune demande d'accès au parking de la part de co-voitureurs n'a été formulée.

1.6 Les modes expérimentaux ou peu traditionnels.

LA ROCHELLE. La fréquentation du passeur traversant le port a été multipliée par 10 (300 utilisateurs un jour normal, 3000 le 22 septembre) et celle du bus de mer a été multipliée par 2 (920 utilisateurs un jour normal, 2030 le 22 septembre). Par ailleurs, les voitures électriques avec chauffeur (mises gratuitement à disposition dans le centre ville) ont effectué 170 courses. Les usagers étaient principalement des per-

sonnes âgées ou des parents accompagnés de jeunes enfants avec poussette. Quant au parc relais et à la navette de desserte du centre-ville, leur fonctionnement a été jugé satisfaisant.



A Marseille, le pavage des rues piétonnes n'est peut-être pas adapté à tous les modes !



CASTRES. Les « Touc », ou « Golfettes », petits véhicules électriques permettant de transporter 3 ou 4 personnes avec leurs bagages, ont assuré quelques déplacements à l'intérieur de la zone contrôlée, ou à proximité, en complément de la voiture stationnée dans un parc relais, ou en remplacement de la marche jugée un peu longue.

Notons enfin que, dans toutes les villes et surtout de la part des jeunes, l'innovation de l'année 2000 a été la trottinette !

Calais : la trottinette, un mode ... à la mode !



1.7 Evaluation du «report modal».

A MONTREUIL, l'interview de 250 piétons dans la zone contrôlée, donne une modification de la répartition modale :

	A pied	A vélo	En T.C.	En voiture
Mode de transport utilisé le 22 septembre	32 %	5 %	53 %	9 %
Mode de transport habituellement utilisé pour effectuer le même déplacement	30 %	4 %	35 %	30 %
Ecart entre le 22 septembre et les jours ordinaires	+ 2 %	+ 1 %	+ 18 %	- 21 %

Ces résultats, qui concernent un site particulier (commune de la banlieue parisienne avec un réseau TC très développé), confirment ceux des enquêtes plus détaillées réalisées en 1999 : forte diminution de l'usage de la voiture au profit des autres modes de transport disponibles (les TC pour le cas de Montreuil).

Ainsi, l'opération « En ville sans ma voiture ! » est l'occasion, pour certains, d'utiliser un nouveau mode de transport pour effectuer un déplacement habituel.

Ceux qui font cette démarche semblent satisfaits ; ceci est dû en partie aux conditions particulières qui leur sont faites : plus d'agrément pour les marcheurs et les cyclistes, des tarifs réduits pour les usagers de transports en commun... Toutefois, pour le renouvellement de telles pratiques dans la durée, des mesures pérennes de limitation de la voiture sont sans aucun doute indispensables, c'est ce que pensent les usagers occasionnels des transports collectifs, mais également une majorité de citoyens, comme le montre l'enquête d'opinion présentée plus loin.

A Niort, journée sans voiture mais en bateau... électrique !



2. « Au travail, sans ma voiture ! »

Ce bilan a été dressé à partir des informations collectées par le réseau des CETE auprès des collectivités locales et des services de l'Etat, complétées par des contacts directs avec les collectivités locales ayant annoncé des actions sur ce thème dans leur programme, ainsi qu'avec certains services de l'Etat. Ce recueil n'est pas exhaustif mais permet de dresser un premier panorama des diverses initiatives et de leurs impacts.

Le thème de l'organisation des déplacements domicile-travail avait émergé lors de la journée « En ville sans ma voiture ? » du 22 septembre 1999, où des employeurs, la plupart du temps publics, avaient mis en place des mesures d'incitation au report modal en direction de leurs salariés.

2.1 Qui a participé en 2000 ?

En 1999, 5 villes seulement avaient choisi d'agir sur ce thème. En 2000, elles étaient 19 (sur les 72 participantes) à faire état de projets concernant la mobilité des salariés, en interne, ou en direction d'autres entreprises situées sur leur territoire. Cependant, il s'agissait rarement d'actions « phares » à l'échelle de leur programme d'action.

En 2000, les préfets ont renouvelé leur appel aux services de l'Etat, leur demandant d'inciter leurs agents à venir travailler sans voiture dans un souci d'exemplarité. L'appel a manifestement été entendu. La participation a été particulièrement importante au sein des services de l'Equipement et de l'Environnement. La mobilisation des préfetures est restée plus modeste.

Aucune expérience ou participation particulière d'entreprise privée ne nous a été signalée.

2.2 Quelles actions ont été mises en place ?

Le bilan des actions menées le 22 septembre dernier permet de distinguer 3 niveaux dans l'organisation des expériences « au travail sans ma voiture » :

2.2.1 Le « *minimum vital* » :

C'est dans cette catégorie que l'on retrouve la plupart des actions engagées par les villes, ainsi qu'une partie de celles portées par les services de l'Etat.

Elles se résument à un appel au sens civique et à la bonne volonté des agents. Pour cela, une lettre (du Maire, de la direction...) les appelait à modifier leurs pratiques de déplacements le 22 septembre en leur rappelant le rôle d'exemplarité de leur collectivité ou de leur administration. Ce courrier était parfois complété par la diffusion d'un article dans le journal interne ou sur le site intranet, voire par l'organisation de réunions et de conférences sur le thème des déplacements. Dans ce contexte, la participation des agents n'a que rarement été évaluée.

Certaines villes ont lancé un appel à la participation d'autres employeurs, sous forme d'un courrier (villes de Nantes, Nanterre, Niort...) mais, là encore, sans mise en place d'une organisation particulière pour assister ces employeurs et sans qu'un bilan soit dressé à l'issue de l'expérience.

2.2.2 Le « pied à l'étrier » :

Certains services ont saisi l'occasion de cette journée pour initier un diagnostic plus ou moins ambitieux des déplacements de leurs agents au moyen de questionnaires (ville de Romans, DIREN et DRE Lorraine...). L'appel à se mobiliser pour changer de comportement s'intégrait alors dans une démarche plus globale portée par la structure, avec mise à disposition d'informations sur les différents modes de transport et notamment les transports collectifs (ville de Poitiers...), de titres de transport (DDE des Bouches du Rhône, ville de Nîmes...), mise en relation de candidats covoitureurs, voire aménagements d'horaires (CIFP d'Aix en Provence). Ces journées ont généralement fait l'objet d'une évaluation.

Les changements de comportements observés sont le plus souvent marginaux (8% des agents enquêtés au sein des administrations de Moselle...). L'intérêt de la journée est essentiellement pédagogique. Elle marque l'intérêt porté par l'employeur aux déplacements de ses salariés et sa faculté à s'engager sur ce thème. Elle replace la question, souvent perçue comme strictement individuelle, du trajet domicile-travail au sein d'une approche collective. Par la connaissance qu'elle apporte des pratiques de déplacement habituelles, cette journée peut alors être à l'origine d'une démarche de plus longue haleine visant à les modifier (ce qui fut le cas de la DDE du Gard lors de sa première participation en 1998). Ainsi, le service Etudes et Prospectives de la DDE de Seine et Marne est aujourd'hui chargé de conduire une démarche de plan de mobilité avec la Poste et France Télécom implantés à proximité. La participation de la DDE des Bouches-du-Rhône en 1999 a été suivie par la constitution d'un groupe de travail en vue de l'élaboration d'un plan de mobilité.

2.2.3 L'aventure continue...

Enfin, pour certains services, la journée a été l'occasion de communiquer en interne sur une démarche de plan de mobilité déjà engagée (et initiée par exemple lors de la précédente édition). C'est ainsi le cas de la DDE de Haute-Garonne : présentation du plan de mobilité élaboré au cours de l'année écoulée, campagne de sensibilisation (expositions, animations...) et test par des volontaires de nouveaux moyens de transport (200 sur 1600 salariés à la cité administrative).

La DDE du Gard, a diffusé en 1999 une information sur les plans de mobilité auprès de 40 services publics de l'agglomération ; en 2000, les efforts ont été recentrés sur les 12 services qui se sont engagés dans un plan de mobilité, ce qui a permis de tester l'implication des correspondants mobilité de ces services.

2.3 Quels enseignements ?

2.3.1 Les effets discutables d'une participation « minimum »

L'incitation simple, sans autre implication de l'employeur, renvoie la mobilisation des salariés à un engagement strictement personnel, et n'intègre pas celui-ci dans une démarche collective autre que purement théorique et abstraite (loi sur l'air, exemplarité de la collectivité...). La décision de participation est ainsi reportée à la sphère « privée » (alors même que l'argumentaire employé concerne l'exemplarité de la structure, collectivité ou administration). Cet engagement est sensé apporter au salarié une satisfaction morale individuelle, mais pas de reconnaissance collective ou de contrepartie au sein de la structure qui l'emploie. L'absence d'un suivi ou d'un bilan est à ce titre symptomatique du désengagement de l'employeur. Dans ces conditions, la mobilisation est le plus souvent le fait de militants individuels.

En l'absence de bilan quantitatif de l'impact de ce type d'incitation « minimum », les organisateurs interrogés considèrent que la mobilisation des salariés reste très faible. Ce type d'appel, surtout s'il se répète plusieurs années de suite, peut contribuer à dégrader l'image de l'opération auprès des salariés, percevant la démarche comme une attitude « alibi » plutôt qu'un véritable engagement de leur employeur.

2.3.2 La nécessité de progresser

De façon générale, et exception faite des services engagés dans une véritable démarche interne, on constate une certaine démobilité. Des services ayant participé à l'opération l'année dernière se sont désengagés de ce thème en 2000.

En effet, choisir de participer deux années consécutives à ce type d'action implique de ne pas refaire la même chose sous peine d'essoufflement. Il faut donc que la réflexion et la mobilisation interne aient pu mûrir et progresser entre les 2 rendez-vous. Il semble préférable, pour renouveler plusieurs années de suite une participation sur ce thème, d'inscrire cette journée dans une perspective d'action à plus long terme permettant de valoriser les acquis de la journée. Sans quoi celle-ci risquerait d'apparaître comme une opération « bonne conscience » ou une démarche de communication sur un thème à la mode, voire comme un rendez-vous de militants, sympathique mais sans lendemain.

2.3.3 La difficulté de pérenniser le rendez-vous

Lorsque la structure s'est engagée dans une démarche de longue haleine (type plan de mobilité), le 22 septembre peut devenir un rendez-vous thématique autour de cette démarche. Avec une nouvelle difficulté : faire coïncider cette date fixe avec l'avancement de la démarche pour faire état de sa progression, et mobiliser de façon ponctuelle des personnes engagées dans la durée...

Enfin, de façon plus pragmatique, pour les employeurs participant pour la première fois à l'opération, il est important de ne pas axer la communication en direction des salariés sur le seul covoiturage. En effet, cette solution aux déplacements domicile-travail est complexe à mettre en place et comporte de nombreuses contraintes pour les utilisateurs (freins organisationnels, psychologiques...). Pour une meilleure adhésion, il est préférable de la faire apparaître parmi d'autres au sein d'un dispositif aussi complet que possible, faisant la part belle aux transports collectifs et aux modes doux sous toutes leurs formes.

COMMERCES ET LIVRAISONS

1. Une fréquentation des commerces assez stable dans six villes européennes

1.1 Méthodologie

Les résultats qui suivent sont issus de l'analyse d'une enquête, réalisée par la société MV2, sur une commande du CERTU, et de comptages réalisés par le réseau des CETE.

1.1.1 Comptages et enquêtes auprès des clients des périmètres réservés le 22 septembre (MV2) :

L'objectif de cette enquête était de mesurer l'impact de l'opération « En ville, sans ma voiture ! », dans les centres villes en terme de fréquentation des magasins, de types d'achats (effectués ou intentionnels), de moyens de transports utilisés (le 22 septembre et d'habitude), et de perception de l'opération.

La méthodologie retenue a consisté à intervenir dans deux villes de trois pays distincts :

- en France : Lille et Nîmes,
- en Allemagne : Nuremberg et Mayence,
- en Italie : Turin et Parme.

Dans chacune de ces villes, deux dispositifs ont été mis en place :

- un questionnaire auprès de 150 passants ayant fait ou allant faire des achats en centre ville le jour de l'opération. Les questionnaires ont été administrés en face à face de 10h00 à 18h30, le jour de l'opération uniquement ;
- un comptage auprès des clients des commerces, afin de mesurer l'impact de l'opération sur leur fréquentation. Ces comptages ont été réalisés de 10h00 à 19h00 le jour de l'opération, ainsi que les vendredi 29 septembre et 6 octobre (jours de référence).

1.1.2 Comptages de trafic à l'entrée des grandes surfaces de périphérie dans les villes de Lille et Sélestat :

Ces comptages ont pour objectif de montrer s'il existe ou non un report des clients du centre ville vers les centres commerciaux de périphérie. Ils ont été réalisés sur une période de treize jours, englobant à chaque fois deux vendredis. Ainsi, il nous est possible de constater si l'opération induit un report des clients, le jour même, vers les grandes surfaces de périphérie, et si des reports d'achats ont eu lieu la veille ou le lendemain de l'opération.

1.1.3 Comptages de clients, de véhicules et de tickets de caisse dans les périmètres réservés ou à proximité

Par ailleurs, des comptages de clients, de véhicules, et parfois de tickets de caisse, ont été réalisés dans les villes de Chambéry, Calais, et Niort. Ces comptages ont pour objectif de montrer quels impacts l'opération peut avoir sur la fréquentation et l'activité des commerces le 22 septembre 2000.

1.2 Une fréquentation stable des commerces en Europe

Les comptages effectués devant les commerces le jour de l'opération et les deux autres jours de référence (vendredi 29 septembre et 6 octobre 2000) semblent montrer de très faibles variations de fréquentation.

Variations de fréquentations des commerces le 22 septembre 2000

	FRANCE		ALLEMAGNE		ITALIE	
	<i>Lille</i>	<i>Nîmes</i>	<i>Mayence</i>	<i>Nuremberg</i>	<i>Parme</i>	<i>Turin</i>
Le 22/ 09/ 00	-7,6 %	+5,0 %	-3,5 %	+5,5 %	-5,3 %	+5,8 %
Moyenne des jours de référence (base 100)	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Source : MV2 2000

Face à ces résultats, on peut donc estimer que l'opération n'a pas de réel impact sur la fréquentation des commerces. Toutefois, une fréquentation quasi-similaire le jour de l'opération par rapport à des jours de référence ne signifie pas un chiffre d'affaires réalisé identique. Nous ne disposons pas d'informations pouvant nous permettre d'identifier un réel impact de cette journée sur le chiffre d'affaires des commerces.

Conditions climatiques déterminées par les observateurs de terrain

	FRANCE		ALLEMAGNE		ITALIE	
	<i>Lille</i>	<i>Nîmes</i>	<i>Mayence</i>	<i>Nuremberg</i>	<i>Parme</i>	<i>Turin</i>
22/09/00	très froid, pluie dans l'après-midi	très moyen, pas de pluie	assez ensoleillé	mauvais, froid	soleil	soleil
29/09/00	pluie	très mauvais, pluie abondante	beau	beau, soleil	nuageux	pluie
06/10/00	nuageux	moyen, pas de pluie	mauvais, froid	mauvais, froid	nuageux	pluie

Source : MV2 2000.

Le climat peut parfois apparaître déterminant dans la fréquentation des commerces. Néanmoins, comme le montre le tableau ci-dessus, il est impossible de généraliser l'impact de ce facteur.

1.3 En France, pas de report de clientèle vers les grandes surfaces de périphérie

D'après les comptages réalisés par les CETE, à Lille et à Sélestat, aucun report de clientèle vers les grandes surfaces de périphéries n'a été constaté.

En effet, les résultats enregistrés à Lille montrent que la fréquentation des grandes surfaces de périphérie était, le 22 septembre 2000, identique à un autre vendredi. De plus, il est peu probable qu'il y ait eu des reports d'achats d'un jour sur l'autre, puisque la structure des déplacements de la semaine du 22 septembre, est identique à une semaine « ordinaire ».

Dans le cas de Sélestat, il s'avère que la fréquentation des grandes surfaces de périphérie a été la plus faible le jour de l'opération, et cela sur une période de 13 jours de comptages.

Par conséquent, tout comme l'année dernière, aucun report de la clientèle du centre ville vers les grandes surfaces de périphérie n'a été constaté. Il en va de même pour ce qui est des reports d'achats sur la veille ou le lendemain de l'opération.

1.4 Quelle fréquentation, en France, des pôles générateurs du centre en 2000 ?

Des comptages de clients, de véhicules, et parfois de tickets de caisse, ont été réalisés dans les villes de Chambéry, Calais, et Niort.

A Niort, les comptages de véhicules effectués auprès d'un supermarché situé à proximité du périmètre réservé ont montré une baisse de 16 % du nombre de véhicules entrants, par rapport à un même jour de référence. Toutefois, les trafics sont trop faibles pour pouvoir en tirer des conclusions réalistes. Seule une analyse du chiffre d'affaires les jours de comptages permettrait de confirmer cette baisse de fréquentation.

A Chambéry, les résultats sont issus du comptage de tickets de caisses de quatre pôles générateurs (comptages effectués les 15, 22 et 29 septembre). On retiendra que les résultats obtenus le 22 septembre se situent toujours entre les résultats obtenus les deux autres jours de références, mis à part dans le cas des Galeries Lafayette, où le nombre de tickets de caisses le jour de l'opération est supérieur aux jours de références.

A Calais, la situation apparaît similaire. En effet, la fréquentation des commerces étudiés est stable (-1,5 % le 22 septembre), voire en hausse dans le cas d'un supermarché (+16 %). Notons toutefois une baisse assez nette de la fréquentation d'une pharmacie du centre (-28 %).

D'une façon générale, on peut donc dire que la fréquentation des commerces était stable le 22 septembre. Toutefois, on peut supposer que certains commerces, du fait de leur typologie, peuvent être « victimes » de cette opération.

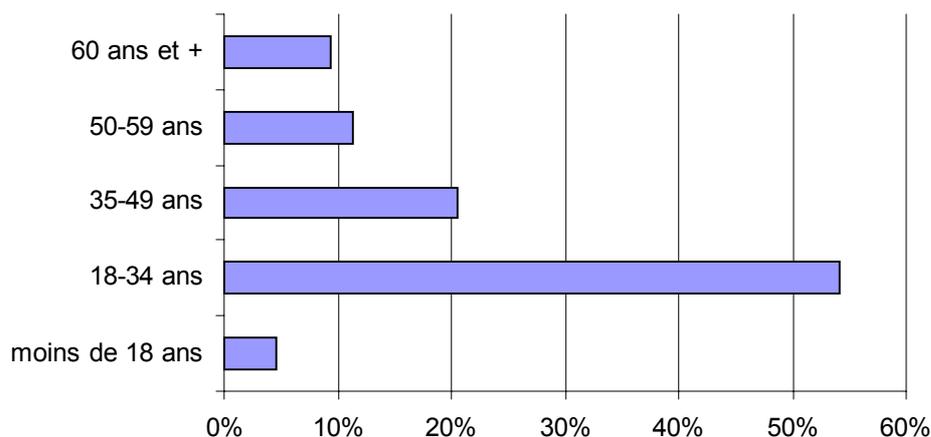
1.5 Quelle clientèle dans les villes d'Europe le 22 septembre 2000 ?

En ce qui concerne la structure des populations interrogées, il convient de préciser que le nombre d'hommes et de femmes interrogés dans les échantillons retenus, est à peu près similaire pour toutes les villes, sauf en France, où les femmes représentent 67 % des personnes interviewées.

1.5.1 Une clientèle surtout composée d'actifs et d'étudiants

D'une façon générale, il apparaît que les populations les plus représentées lors de cette journée sont celles âgées de 18 à 49 ans (75 % de l'échantillon total). Dans le détail, ce sont les 18-34 ans qui sont les plus représentés (54,2%).

Répartition par âge des clients



Source : MV2 2000

La répartition entre les actifs et les inactifs montre une sur-représentation des actifs lors de cette journée (environ la moitié des personnes présentes), ainsi qu'une forte présence des élèves et étudiants (27 % des personnes).

On peut donc dire que cette journée a, dans chacun des trois pays, attiré essentiellement des actifs et des élèves/étudiants, c'est-à-dire des personnes âgées généralement entre 25 et 49 ans et entre 18 et 24 ans.

1.5.2 Des clients résidant majoritairement dans la ville organisatrice

Des différences entre les pays sont à noter. En effet, alors qu'en France et en Italie, plus de 17 % des clients du 22 septembre habitent dans le périmètre interdit à la voiture ce jour-là, ils sont à peine 3 % en Allemagne. En moyenne sur les trois pays, 60 % des clients du 22 septembre habitent dans la ville organisatrice mais hors périmètre. Mais les clients résidant dans une autre commune sont beaucoup plus nombreux dans les villes françaises (41 %) que dans les villes allemandes (24 %) et italiennes (18 %).

1.6 Les clients du 22 septembre 2000 étaient des habitués

Pour les trois pays, il apparaît que les clients du 22 septembre sont majoritairement des clients habituels du centre (au minimum une fois par semaine) : 77 % des Français et 70 % pour les Italiens et les Allemands. Néanmoins, il apparaît que les clients français du 22 septembre sont des clients qui fréquentent beaucoup plus souvent le centre que leurs homologues italiens et allemands : 34 % des clients français fréquentent le centre ville presque tous les jours contre 11 % pour les allemands et 16 % pour les italiens.

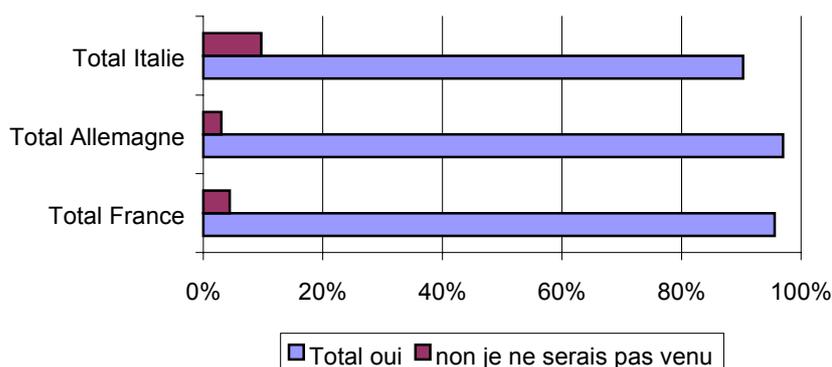
Fréquentation habituelle du centre par les clients du 22 septembre 2000

	Total	Total France	Total Allemagne	Total Italie
tous les jours ou presque	20,3 %	34,2 %	10,8 %	16,0 %
plusieurs fois par semaine	32,1 %	28,5 %	31,3 %	36,3 %
une fois par semaine	20,3 %	14,2 %	28,3 %	18,3 %
2 à 3 fois par mois	13,2 %	10,5 %	13,5 %	15,7 %
une fois par mois	6,7 %	4,1 %	9,4 %	6,7 %
moins souvent	6,2 %	6,8 %	6,1 %	5,7 %
jamais	1,2 %	1,7 %	0,7 %	1,3 %

Source : MV2 2000

Le fait qu'en moyenne, 94 % des interrogés seraient venus dans le centre-ville, ce jour-là, même si l'opération n'avait pas eu lieu, semble indiquer que les clients du 22 septembre ne sont pas venus parce que l'opération avait lieu : « ils sont venus comme d'habitude ».

Seriez-vous venu dans le centre aujourd'hui, si l'opération n'avait pas eu lieu ?



Source : MV2 2000

1.7 Achats et modes de déplacements des clients

1.7.1 Des montants de paniers d'achats moins élevés en France

Quels que soient les pays, les achats le jour de l'opération ont été principalement orientés vers les « vêtements/chaussures » (40 %), les « loisirs/culture » (29 %), et les « achats d'appoints alimentaires » (25 %).

La répartition de ces produits achetés peut légèrement varier selon les villes et les pays, mais ces trois types d'achats restent majoritaires. Il convient de noter que tous ces achats ne sont en général pas des produits « lourds » et « encombrants ».

Montants des paniers d'achats des clients du 22 septembre 2000

	Total	France	Allemagne	Italie
moins de 200 F	4,4 %	58,2 %	41,0 %	34,0 %
de 200 à 499 F	35,6 %	31,2 %	37,9 %	37,8 %
de 500 à 1000 F	14,4 %	7,2 %	15,5 %	20,6 %
plus de 1000 F	5,5 %	3,4 %	5,5 %	7,6 %

Source : MV2 2000

En ce qui concerne le montant de ces achats, on retiendra la prédominance des achats d'une valeur de moins de 500 F, et plus particulièrement celle des achats de moins de 200 F. Des différences assez nettes entre les pays sont, sur ce sujet, importantes à noter. Ainsi en France, les achats de moins de 200 F sont largement majoritaires (58 %), tandis qu'en Allemagne, les achats entre 200 et 500 F sont presque aussi nombreux que les achats de moins de 200 F. Enfin en Italie, ce sont les achats entre 200 et 500 F qui sont les plus nombreux.

On notera que si en France les achats de plus de 500 F sont peu nombreux (11 %), ils le sont plus en Allemagne (21 %), et encore plus en Italie (28 %).

Il semble donc que les clients du 22 septembre aient fait des achats plus chers en Allemagne et Italie, qu'en France.

En ce qui concerne les types de magasins fréquentés, de nombreuses différences sont à relever entre les différents pays : il n'y a pas vraiment de tendance. Ces variations sont sans doute imputables, en partie, à des différences dans la structure commerciale des centres-villes, et dans les comportements d'achats, selon les pays.

Types de magasins fréquentés le 22 septembre 2000

	Total	Total France	Total Allemagne	Total Italie
petit commerce indépendant	40,3 %	41,0 %	34,1 %	45,7 %
grande surface spécialisée	25,3 %	31,2 %	20,4 %	24,3 %
magasin de marques	24,9 %	14,6 %	33,4 %	26,7 %
grand magasin	24,2 %	9,8 %	42,5 %	20,0 %
supérette, supermarché	13,1 %	6,8 %	19,4 %	13,0 %
magasin populaire	4,1 %	12,5 %	0,0 %	0,0 %

Source : MV2 2000

Pour information, on retiendra qu'en France et en Italie, ce sont les petits commerces indépendants qui sont les plus fréquentés, tandis qu'en Allemagne ce sont les grands magasins.

1.7.2 Transports en commun et marche à pied : les modes les plus utilisés

Le mode de déplacements habituellement utilisé par les clients pour se rendre dans le centre ville est resté dominant le 22 septembre. Ainsi, 83 % des français, 92 % des allemands et 68 % des italiens n'ont pas changé de mode. Ce sont donc les italiens qui ont été les plus nombreux à changer de mode.

Mode de déplacement utilisé par les clients pour se rendre dans le centre le jour de l'opération

	Total	Total France	Total Allemagne	Total Italie
uniquement à pied	24,9 %	40,7 %	12,3 %	22,0 %
en TC	39,7 %	33,2 %	45,7 %	40,0 %
VP + TC	4,5 %	2,0 %	4,0 %	7,3 %
VP + Marche	21,2 %	21,7 %	28,0 %	14,0 %
2 roues motorisés + Marche	4,4 %	0,7 %	2,3 %	10,0 %
2 roues motorisés + TC	0,3 %	0,0 %	0,3 %	0,7 %
Vélo	5,0 %	1,7 %	7,3 %	6,0 %

Source : MV2 2000.

En France, la marche à pied est le mode de déplacements le plus utilisé (41 %), contrairement à l'Allemagne où seulement 12 % des clients interrogés l'ont utilisé.

Les clients allemands et italiens déclarent utiliser beaucoup plus les transports en commun que les français.

Quant au vélo, son usage en France est resté faible, alors qu'en Allemagne et en Italie il représente plus de 6 % de part modale.

Conclusion

Les enquêtes de fréquentation des commerces ont montré, comme les années précédentes, que l'opération « En ville, sans ma voiture ! » n'avait pas de réelle incidence sur la fréquentation des commerces du centre-ville, et cela dans les villes françaises comme dans des allemandes et italiennes.

De la même façon, cette journée n'a vraisemblablement entraîné aucun report de clientèle, ni aucun report d'achats vers les grandes surfaces de périphérie.

Pour connaître les réels impacts de cette journée sur l'activité commerciale de centre-ville, il faudrait pouvoir disposer des chiffres d'affaires des commerces concernés. Mais ces informations ne sont en général pas disponibles.

Les clients du 22 septembre se caractérisent par un nombre important d'actifs et d'étudiants. Ils sont très nombreux à habiter dans la ville organisatrice. Ce qui peut expliquer que les clients du 22 septembre 2000 étaient des habitués du centre-ville, et que leur présence ce jour-là n'était pas exclusivement due à l'opération.

Ces clients ont en général fait des achats d'une valeur variant entre 200 et 500 F, et essentiellement dans de petits commerces indépendants.

Les modes de déplacements les plus utilisés sont majoritairement les transports en commun et la marche à pied. Ces modes utilisés le 22 septembre par les clients s'avèrent être dans la plupart des cas les modes habituels pour se rendre dans le centre-ville.

2. Les marchandises à Tours : des commerçants moins gênés que les entreprises de livraisons

Une enquête a été réalisée par le CETE Normandie-Centre auprès de 449 commerçants sélectionnés selon la dépendance de leur activité vis à vis des livraisons et leur représentativité par rapport à l'ensemble des commerces situés dans le périmètre interdit aux voitures (cf. annexe 2).

Par ailleurs, une enquête a été faite auprès de huit transporteurs : ceux-ci ont rempli des fiches de traçabilité indiquant les parcours et les différentes livraisons composant les tournées. Ces derniers les ont remplies un vendredi normal (15 septembre 2000) et le vendredi 22 septembre, pour la journée « En ville, sans ma voiture ! » sur l'ensemble de leur zone de chalandise.

Il faut noter que le vendredi 22 septembre 2000, les 8 transporteurs ont livré dans le périmètre sans voiture du centre ville avec leurs véhicules habituels avant 9 heures, et avec un véhicule électrique mis à leur disposition après 9 heures. Sur la base d'un questionnaire, un entretien individuel a été effectué avec les 8 entreprises de livraisons.

2.1 Des commerçants peu gênés pour leurs livraisons

2.1.1 L'approvisionnement en temps normal

- Les trois quarts des approvisionnements sont réguliers (surtout de 1 à 10 par semaine). Il est important de noter que 4 % des commerçants se font livrer de 11 à 40 fois par semaine.
- 18 % (30) des commerçants ont de 1 à 5 enlèvements par semaine. On remarque que 78 % des commerçants n'ont pas répondu à cette question.
- Le type de transport est pour 38 % en compte d'autrui (assuré par les transporteurs indépendants), 37 % en compte propre expéditeur (assuré par les fournisseurs), 25 % en compte propre destinataire (les commerçants assurent eux-mêmes leurs approvisionnements).
- Le nombre de transporteurs varie de 1 à 10 selon les commerçants ; ils sont localisés sur l'agglomération tourangelle ou la région parisienne. Il faut noter que seulement 14 % des commerçants ont la possibilité de choisir leurs transporteurs. Pour les autres, ce sont les fournisseurs, le siège, les fabricants qui décident.
- Près de la moitié des commerçants ont plus de 5 fournisseurs, ce qui explique le nombre important d'approvisionnements et de livraisons. 78 % (136) des commerçants ont plus de 2 fournisseurs.
- En ce qui concerne le conditionnement, les produits sont surtout emballés dans des cartons (47 %), mais aussi dans des caisses (8 %) et par palette (7 %).
- La manutention des produits est assurée par le chauffeur (47 %) ou par le commerçant (39 %).
- Pour la moitié des livraisons, le nombre de colis est relativement faible (moins de 20) et le poids ne dépasse pas 500 kg. Peu de commerçants ont répondu sur le nombre de colis et leurs poids total par livraison, ainsi 35 % n'ont pas renseigné sur les colis et 54 % sur le poids total des colis.

- Les trois quarts des commerçants reçoivent leurs marchandises avant midi dont 41% entre 9 et 11 heures (23 % des commerçants n'ont pas renseigné cette question).
- Parmi les contraintes de livraisons évoquées par les commerçants, le stationnement est cité par 51 % d'entre eux, puis ce sont les horaires de livraison (8 %) et enfin la manutention (14 %).
- La plupart des transporteurs stationnent sur le trottoir (44%) ou en double file (42%). Seuls 4 % se garent sur un emplacement réservé.
- Les solutions indiquées par les commerçants pour améliorer les livraisons sont : plus d'emplacements de livraison (47 %), respecter le stationnement actuel (12%), et changer les horaires de livraison (plus tôt voire horaires libres) (11 %).

2.1.2 Une organisation des livraisons peu perturbée le 22 septembre

- L'organisation des approvisionnements le jour de la journée « En ville, sans ma voiture ! » s'est passée comme d'habitude pour 30 %, tandis que 54 % (94) ont dû reporté leurs livraisons ou ont modifié leur organisation ce jour-là.
- 55 % (96) des commerçants n'ont pas eu connaissance des initiatives de la ville ce jour-là pour organiser les livraisons et ne les ont donc pas utilisées. Seuls 23 % (41) en ont eu connaissance. 21 % (37) n'ont pas répondu à cette question.
- 66 % (116) des commerçants n'ont eu aucun contact que ce soit avec les transporteurs ou les fournisseurs pour organiser les approvisionnements ce jour-là. Seuls 23 % (40) ont eu un contact avec les fournisseurs et 13 % (23) avec les transporteurs.
- Sur le bilan de l'opération, 40 % (69) des commerçants enquêtés ont fait de nombreuses observations que nous avons classées en deux types : les critiques et les propositions.

Des critiques concernant :

- *Le stationnement* : ils trouvent qu'il y a « trop de stationnements payants ». Les commerçants se plaignent des « problèmes de stationnement pour les clients ».
- *Animations* : les animations ont bloqué le centre ville
- *Circulation* : ils constatent que la circulation a été difficile, il n'y avait pas assez de moyens pour la faire respecter. Il y avait « un bouchon devant le magasin ». Ils considèrent que « les interdictions de stationner et de circuler dans la zone n'ont pas été respectées ». Certains auraient souhaité que l'accès soit « interdit place Jean Jaurès et sur les rues transversales à la rue Nationale ».
- *Les limites de l'opération* :
 - ♦ Il y a eu des « réactions vives des commerçants face aux élus ».
 - ♦ Les commerces se plaignent de la « difficulté de faire comprendre cette journée à la clientèle ».
 - ♦ Pour quelques-uns, « le but de l'opération est de nuire plus que d'être efficace ». Ils trouvent que « l'on ne pense pas aux commerçants qui font la ville », « une ville sans voiture est une ville morte »...
 - ♦ D'autres se demandent si « la pollution due aux embouteillages était prise en compte pour la journée », ils pensent que « l'opération n'est pas poussée à fond (...) car les voitures viennent mais on déplace leur zone de stationnement », « qu'un jour ne suffit pas à enrayer la pollution (halte à l'hypocrisie) », que les « les voitures électriques sont aussi polluantes que les autres », et enfin, que « ce n'est pas en bloquant l'activité un jour par an que les mentalités changeront »...

Des propositions concernant :

- *Le choix du jour* : certains souhaitent que cette journée soit le dimanche comme à Bordeaux, d'autres le samedi pour ne pas gêner le commerce, et enfin le lundi pour disposer d'un long week-end.
- *Les animations ce jour-là* : certains aimeraient que cette journée soit jumelée avec une manifestation commerciale, et faire des animations.
- *Les interdictions de circulation et de stationnement* : ils demandent que ce jour-là les commerçants puissent passer ainsi que les livreurs. Par ailleurs, ils souhaitent que soient mieux pris en compte les riverains et leurs problèmes de parking.
- *Les messages à faire passer ce jour-là* : Les commerçants désirent que l'écologie et la lutte contre la pollution soient mises en avant.
- *Le périmètre* : ils aimeraient un élargissement du périmètre à toute la ville.
- *La communication et l'information sur la journée* : ils souhaitent que les gens soient mieux informés car ils ne savaient pas que le bus était à 1 franc ce jour-là.
- *Le renouvellement de l'opération* : certains commerçants aimeraient que l'opération soit renouvelée plusieurs fois par an, afin d'obliger les gens à utiliser les solutions mises à leur disposition.
- En termes de mesures pérennes sur le stationnement, ils souhaiteraient une plus grande accessibilité aux parkings, un meilleur contrôle du respect du stationnement par les pouvoirs publics, par exemple en augmentant les tarifs des amendes. Ils réagissent en indiquant qu'un centre ville sans voiture est idéal, à condition de faire des parkings proches et des transports en commun plus appropriés.

2.2 Des entreprises de livraison gênées par l'opération

2.2.1 L'organisation habituelle des tournées dans le centre

- Le nombre de tournées en centre ville sur une journée varie de 1 à 4 en continue de 8 h à 18 h. Une tournée dure pour la moitié d'entre eux de 3 à 5 h et pour l'autre de 6 à 8 h.
- Le nombre moyen de colis livrés par jour est entre 100 et 600 (Dusolier) mais surtout entre 100 et 400.
- Leurs principaux clients en centre ville sont les commerces franchisés, les commerces indépendants, les grands groupes, et les PME.
- La manutention se fait à la main et avec un petit équipement de leur entreprise.
- Les types de véhicules utilisés en centre ville sont de gabarits divers (de 8 à 35 m³) la moyenne étant de 20 m³. Ils sont utilisés uniquement pour les tournées en centre ville.
- Il n'y a aucun lot complet sur les huit entreprises.
- Les critères de choix pour l'organisation des tournées sont surtout l'heure de livraison imposée par le commerçant, et les contraintes horaires des livraisons en centre ville.
- Les véhicules partent tous de la même plate-forme.
- Les contraintes et difficultés pour livrer en centre ville indiquées par les transporteurs sont le manque de place, la circulation, les horaires et le stationnement, les emplacements de livraison actuels étant en nombre insuffisant et toujours occupés par des voitures.
- Les propositions évoquées par les transporteurs pour améliorer les livraisons en centre ville sont : harmoniser les horaires, limiter l'accès aux professionnels, repousser la limite à 12h-12h30, une concertation globale, plus d'espace de livraison, verbaliser les véhicules non autorisés sur les emplacements livraison.

- Ils ne souhaitent pas s'associer avec d'autres transporteurs pour créer une plateforme commune de distribution dans le centre ville.

2.2.2 L'organisation des livraisons le 22 septembre

Les transporteurs estiment que l'information sur cette journée (périmètre, horaires) est bien passée. Ils ont été mis au courant de cette journée par la mairie, vers les mois de mai, juin. Pour l'organisation de cette journée, une majorité a fait une partie des livraisons (petits colis avec véhicules électriques), mais a manqué des livraisons. Seuls trois ont décalé leur livraisons et deux ont fait comme d'habitude.

Concernant les réactions des clients par rapport aux problèmes de livraison, la moitié ont été satisfaits et/ou compréhensifs car les prestations ont été assurées, l'autre moitié était insatisfaite. Pour organiser cette journée, la majorité n'a pas contacté leurs clients.

Pour les trois quarts des transporteurs, l'opération « En ville, sans ma voiture ! » est une bonne idée. Pour quelques-uns, il faudrait toujours interdire cette zone aux voitures et maintenir cette opération une fois par an un jour de semaine.

La majorité ne retire aucun avantage de cette journée. Deux sur les huit trouvent que cette journée permet de se poser les bonnes questions et par ailleurs, que l'accès ce jour-là fut facilité, du fait du faible nombre de véhicules.

Les inconvénients de cette journée évoqués par les transporteurs sont : une organisation lourde, un coût trop important, les volumes, les impératifs et les problèmes d'autonomie, des livraisons non effectuées dans les délais, l'organisation des tournées, l'impossibilité de satisfaire les clients, les véhicules mis à disposition qui ne correspondaient pas aux volumes nécessaires.

Certains transporteurs ont ajouté les observations suivantes : « Pourquoi cette journée (PDU) ? », « Il faut passer une journée avec le chauffeur pour appréhender les contraintes de livraisons. », « Il faudrait laisser l'accès aux professionnels seulement. », ou encore « Il y a des risques de délocalisation des commerces du centre ville vers les zones commerciales périphériques si on ne peut pas les livrer, ce qui viderait les centres des villes. »...

2.3 Une expérimentation de livraisons en véhicules électriques : plus de tournées pour un moindre tonnage livré

A partir des fiches de traçabilité renseignées par les entreprises de livraison, on constate une augmentation du nombre de tournées le 22 septembre 2000, passant de 17 le 15 septembre à 26 le 22 septembre (cf. synthèse des fiches en annexe 2). D'une part, les véhicules électriques ne pouvant contenir qu'un faible volume (3 m³), les transporteurs sont obligés de revenir à leur plateforme plus souvent pour se réapprovisionner. D'autre part, certains transporteurs ont utilisé, avant 9 heures, leurs véhicules habituels en plus du véhicule propre mis à leur disposition.

Si l'on compare le nombre de positions (livraisons et enlèvements) réalisées le 22 par rapport au 15 septembre, on peut affirmer que, dans l'ensemble, les transporteurs ont réalisé 80 % de leurs livraisons et 30 % de leurs enlèvements.

Concerant le poids de marchandises livrées habituellement en centre-ville, on peut estimer que le 22 septembre, les transporteurs ont choisi de livrer les colis les moins lourds ou moins volumineux, compte tenu des véhicules propres mis à leur disposition. En effet, les véhicules électriques ne peuvent contenir que 3 m³, ce qui est relativement faible par rapport aux véhicules utilisés habituellement (9 à 20 m³).

Ainsi, le 22 septembre, seulement 12,5 tonnes de marchandises ont été livrées, contre 21,5 tonnes le vendredi précédent (le 15 septembre 2000), soit à peine plus de la moitié (58 %).

Les livraisons de marchandises les plus lourdes ont alors été reportées au lendemain.

Seuls les transporteurs qui ont utilisé leurs véhicules habituels avant 9 heures ont pu assurer un service normal (JET SERVICES, MORY TEAM, THERY et UPS).

Les autres ont été limités par la faible capacité des véhicules propres.

On constate que 85 % des livraisons se font le matin, et inversement les enlèvements se font principalement l'après-midi. Les durées de livraison par client sont restées stables, ou ont légèrement diminué pour une entreprise. En effet, en temps normal, les transporteurs parviennent à stationner à proximité des commerces livrés, souvent en double file ou sur les trottoirs, pratiques que l'on a observées aussi le 22 septembre, alors qu'après 9 heures, il y avait des places « normales ». Mais on ne change pas les habitudes en un jour...

Pour conclure sur cette expérimentation de livraison en véhicule électrique, il ressort que celle-ci a montré ses limites, qui sont indépendantes de la courte durée de la mise en place : la capacité limitée de ce type de véhicule oblige les entreprises à multiplier les tournées, ce qui augmente le nombre de voitures en circulation, alors qu'on voudrait globalement le diminuer. C'est un des enseignements intéressants à tirer pour élaborer le volet marchandises des PDU.

ESPACES PUBLICS ET ENVIRONNEMENT

1. L'usage des espaces publics

Si l'espace public libéré des voitures n'a pas donné lieu à des pratiques d'appropriation spontanée importantes par les habitants, en revanche, souvent des places et des rues ont été occupées par des animations à vocation festive, pédagogique, et également informative pour des associations qui ont saisi l'opportunité de cette journée pour s'exprimer sur leurs positions, leurs actions : la rue était alors lieu de débat mais ce qui a dominé sans doute, ce sont les actions en direction des enfants des écoles. Et effectivement, les enseignants ont été nombreux à amener leurs classes dans le périmètre sans voiture, afin de montrer à leurs élèves à la fois la ville sans voiture et les différents stands (ou installations de mesures de l'air et du bruit) qui permettaient de mieux comprendre la pollution, le bruit, de tester des parcours de la prévention routière, de répondre au questionnaire envoyé dans la mallette pédagogique adressée à toutes les écoles...

1.1 L'espace public pour informer et sensibiliser

Des associations de promotion des modes alternatifs ont profité de la journée pour communiquer sur leurs activités, pour mener des actions pédagogiques... Plusieurs animations ont été organisées autour de la sécurité routière, afin que les enfants testent sur un circuit ad hoc leur capacité à se déplacer dans la rue, à utiliser la signalisation...



Distribution d'écarteurs de danger place de Verdun à La Rochelle par l'association « Place au vélo » qui présente en même temps le schéma directeur cyclable de l'agglomération



Au-delà de la présence organisée des associations, les individus s'expriment aussi !



Nîmes : près des arènes, la prévention routière et la police organisent un parcours d'apprentissage de la conduite destiné aux jeunes enfants



Niort : une association profite de la journée pour défendre la réouverture d'une ligne ferroviaire



Marseille : association AirMarAix de surveillance de la qualité de l'air

Les associations de surveillance de la qualité de l'air ont montré des capteurs, expliqué les processus d'émissions et de transformations de polluants...



Montreuil : le camion d'Airparif communique sur la qualité de l'air

Les autorités organisatrices qui ont un PDU approuvé ou en cours d'élaboration ont exposé les enjeux de leurs plans de déplacements urbains et les mesures envisagées à travers une exposition grand public.



Le PDU de La Rochelle intitulé « Bougeons dans le bon sens » est exposé au salon Qualiville du 21 au 23 septembre, en même temps que la journée nationale « En ville, sans ma voiture ! »

1.2 L'espace public pour expérimenter

La journée vise à faire découvrir et expérimenter des modes de déplacements inhabituels pour les habitants. Outre des expositions sur les véhicules propres (à gaz, électriques...) permettant au public intéressé de les essayer, des points de prêts vélo sont proposés, avec des idées parfois originales, comme l'arbre à vélo exposé à Montreuil, ou bien des modes habituellement réservés aux touristes (calèches, ba

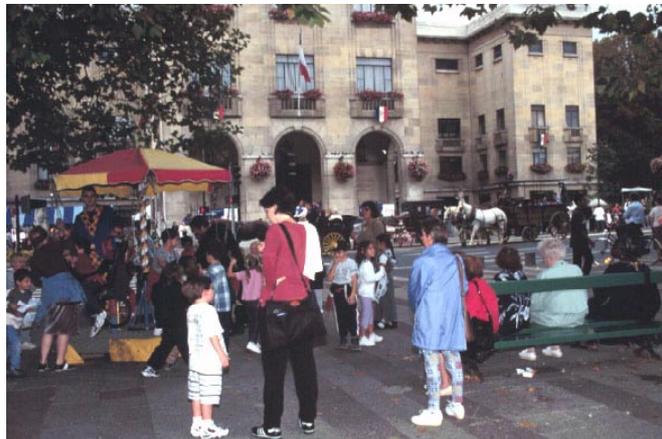
teaux, petit train).



Présentation de l'arbre à vélo à Montreuil : par l'intermédiaire d'internet, l'abonné réserve et loue son vélo sur l'une des villes concernées ; il débloque son vélo avec sa carte d'abonnement. Cette idée originale permet une sécurité parfaite pour les vélos, un gain de place pour le stockage des vélos et un service de location pratique de réservation à distance.

13 L'espace public pour des usages inhabituels

L'espace public libéré des voitures n'est qu'un lieu pour se déplacer. Ce jour-là, la rue, les places peuvent être appropriées pour de nouveaux usages : animations, notamment à destination des enfants, expositions...



Montreuil : des animations qui ont renforcé la centralité de la place J. Jaurès



Calais, Place d'Armes Vendredi 29 septembre : du stationnement



22septembre : cours de danse pour les enfants



Niort - place du Donjon
Vendredi 29 septembre : du stationnement



22septembre : animation pour les enfants



Niort : course d'orientation dans la ville....



... et pique-nique dans les jardins du donjon

Ainsi, le 22 septembre, la rue revêt un caractère inhabituel : calme et animé à la fois, sans voiture mais avec des piétons, des cyclistes, des bus plus nombreux, faite de lieux d'exposition, d'information, d'expérimentation, de débat, autant d'aspects qui lui donne une dimension exceptionnelle. Mais sans doute est-ce nécessaire pour renforcer sa dimension pédagogique : une journée tout à fait ordinaire marquerait peut-être moins les esprits. Mais la question reste ouverte...



2. Une ambiance sonore plus agréable

Comme les années précédentes, des mesures de bruit ont été effectuées cette année dans quelques villes participant à l'opération, notamment Lille, Tours et Villeurbanne. Les évaluations ont été menées par les laboratoires du réseau technique du ministère de l'Équipement ainsi que par l'association lyonnaise Acoucity. Les résultats, en cohérence avec ceux des deux années précédentes, ont montré que :

- dans les zones extérieures au périmètre d'accès réservé, on observe une diminution faible des niveaux sonores, de 0,5 à 2 dB(A) voire un maintien des niveaux par rapport à des situations hors journée « En ville, sans ma voiture ! » ;
- dans le périmètre réservé, on note globalement une diminution des niveaux sonores, consécutive à la disparition de la circulation routière. Les gains acoustiques s'échelonnent de 1 à 11 dB(A) avec un gain moyen de 7 dB(A). Les situations sont cependant très variables d'un site à un autre selon la présence humaine et les activités de ces lieux. Dans les zones habituellement fréquentées par les véhicules et où le bruit routier est remplacé par un bruit d'origine « humaine » (discussions, commerces), les gains acoustiques sont plus réduits mais la nature du bruit change et l'environnement sonore humain est mieux accepté par les riverains. Dans les zones où circulent généralement les véhicules et où la disparition de la circulation n'est pas remplacée par l'activité humaine, les gains sont les plus importants et génèrent la création d'une zone urbaine calme. Dans les zones habituellement peu fréquentées par les véhicules ou les piétons, on constate peu d'évolution des niveaux sonores et la mise en évidence d'une zone calme de la ville.

Voyons plus en détail la méthode et les résultats obtenus avec les mesures réalisées sur Villeurbanne.

2.1 Contexte et objectifs

Acoucity a réalisé, en collaboration avec la Mairie de Villeurbanne et le financement de la mission Bruit du ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, un bilan comparatif acoustique (sonométrie) mais aussi qualitatif (enregistrements audios et enquêtes) des variations de l'environnement sonore urbain de la journée "En ville, sans ma voiture !" du 22 septembre 2000 :

- ◆ évaluation de l'émergence de nouvelles sources sonores urbaines
- ◆ mesure de phénomènes acoustiques de propagation sur des voies en U sans trafic
- ◆ quantification du bénéfice acoustique global sur un site urbain

2.2 Méthodologie

Les présents travaux, inspirés de la bibliographie¹, utilisent les méthodes suivantes :

- Mesures sonométriques, enregistrements audios et comptages ("Sans voitures" et "témoin") :
 - Seize mesures de courte durée (1 heure) avec enregistrement audio.
 - six points fixes de longue durée
 - deux chaînes d'acquisition pour mesure de la propagation
 - 10 boucles de comptages

¹ « En ville, sans ma voiture ? " Evaluation du 22/09/ 1999 Résultats et analyses , Certu/MATE, 1999.
Evaluation acoustique de la journée "En ville, sans ma voiture ?". Acoucity
Commande MATE N°127/98, 1999

- Enquête : les passants ont été sollicités pour répondre à un questionnaire. Les données ainsi obtenues contribuent à caractériser les qualités sonores des espaces publics urbains.
- Cartographie des données sonométriques, audio, d'enquête et d'observation, illustrant la diversité et la variabilité du paysage sonore urbain du site.

2.3 Résultats

Les résultats des mesures, des comptages routiers, des observations et des données d'enquête permettent un découpage du périmètre urbain concerné en quatre zones, selon les évolutions et les variations acoustiques de l'environnement sonore observé.

La zone 1 inclut toutes les voies de circulation formant la limite du périmètre

L'observation des axes de circulation met en évidence deux modes de report de circulation :

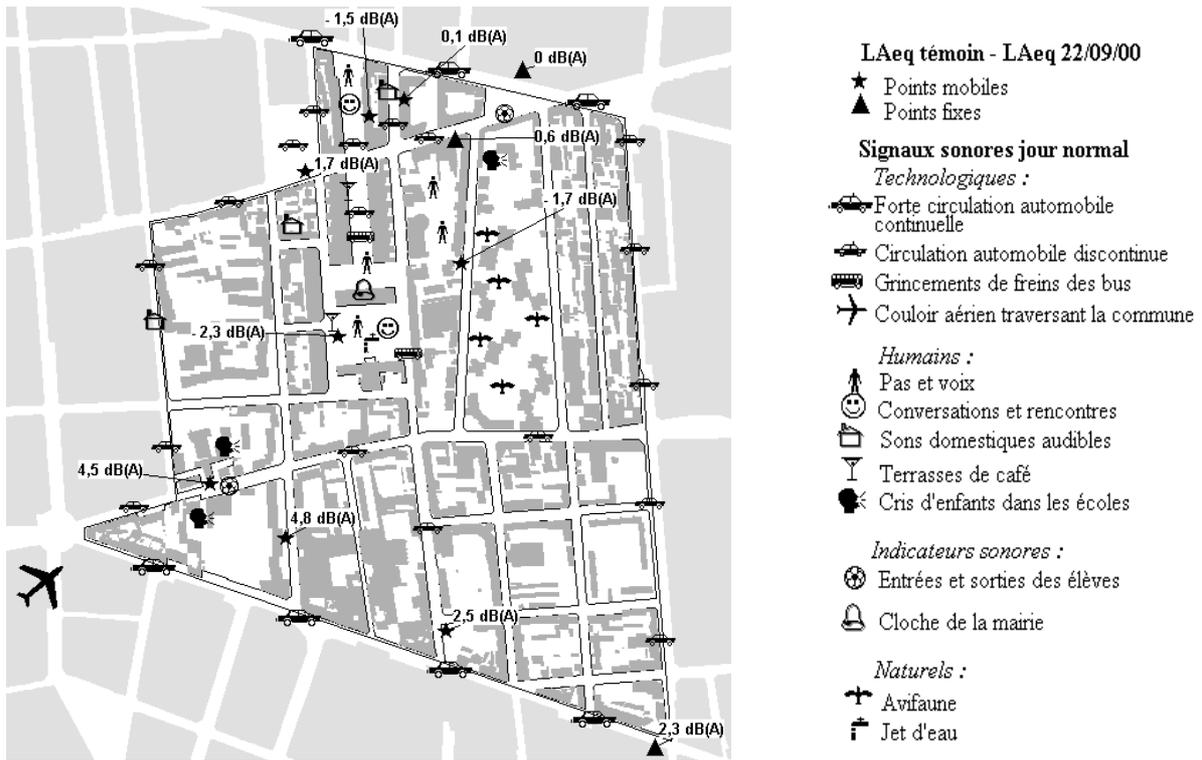
- ♦ une augmentation du débit routier associée à des diminutions ponctuelles de la vitesse ;
- ♦ une diminution du débit moyen associée à des augmentations ponctuelles de la vitesse.

Dans les deux cas, on observe une diminution des niveaux sonores moyens (gain de 2dB(A)) sans que ces améliorations n'engendrent de réelles modifications du paysage sonore, qui reste dominé par le bruit de la circulation routière. La modification du trafic routier a pu influencer le comportement des conducteurs, durant la journée du 22 septembre : les klaxons (entre 11h et 13h) représentent un total de 10 minutes à 80dB(A).

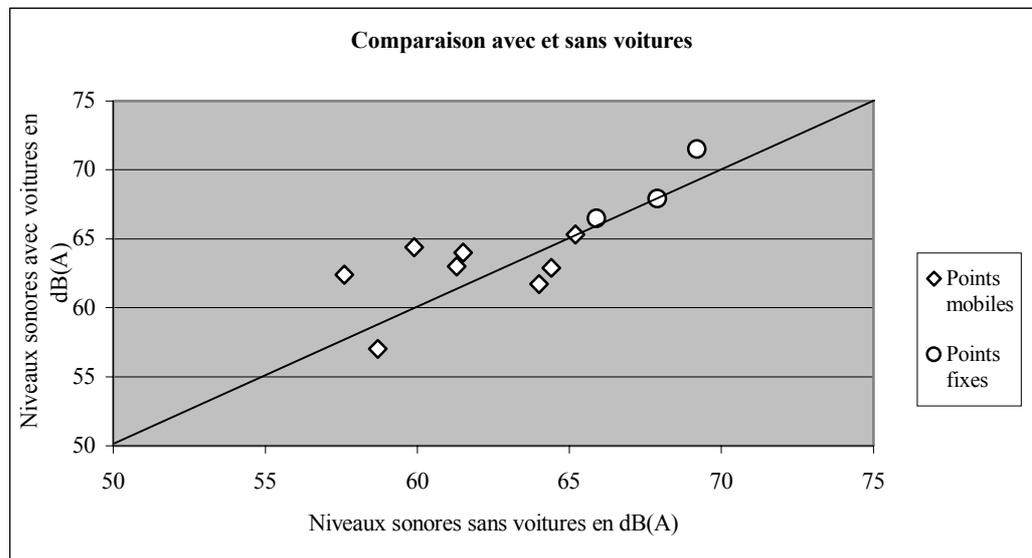
La zone 2 représente le territoire où la présence humaine est toujours très marquée. Ce site, largement emprunté par les véhicules en temps normal, est une zone privilégiée d'utilisation par les piétons (hyper-centre), sans conflits d'usages apparents et notoires : les commerces et l'aménagement urbain donnent une dimension humaine à un paysage sonore pourtant marqué par la voiture. Néanmoins, en temps normal, le site forme un univers extrêmement réverbérant où l'intelligibilité de la parole se borne à de très courtes distances et où les sources sonores dominantes sont les trafics de desserte. Lors de l'enquête, de nombreux usagers ont souligné l'amélioration du confort d'usage et de la communication, bien que la recrudescence d'activités humaines ait engendré une augmentation des niveaux sonores le 22 septembre.

Sur la zone n°3 aucune dimension sonore particulière n'émerge : ni trafic automobile important, ni sources sonores d'origines humaines ou naturelles, peu de piétons (journée normale ou "sans voitures"). Le 22 septembre met en évidence un site urbain pour lequel l'absence de caractéristiques acoustiques dominantes pourrait être soit valorisée et préservée (réserve urbaine calme) soit enrichie (création d'une identité sonore).

C'est sur la zone 4 dont l'utilisation est largement dédiée à la voiture, en temps normal, que les gains acoustiques les plus importants sont obtenus et l'intelligibilité devient bonne, mais ils ne sont remplacés par aucune autre source sonore : il se crée donc une zone urbaine de calme. Sur cette zone, les variations du niveau sonore sont fortement corrélées à celles du débit routier.



Le graphique suivant présente une synthèse des niveaux sonores comparés entre une journée normale et une journée "sans voiture". Les trois points en dessous de la droite représentent une augmentation des niveaux de bruit, durant la journée sans voiture, consécutifs à une augmentation des bruits de nature "humaine".



Dans leur ensemble, les niveaux sonores diminuent significativement et rapidement à l'intérieur du périmètre. Cette tendance est confirmée par la mesure acoustique et par les données d'enquête mais cette réduction n'est pas constante et s'accompagne d'une modification du paysage sonore.

A l'intérieur du périmètre concerné, il apparaît :

Une réduction du bruit sur la plupart des points, habituellement dominés par le bruit de la circulation.

Une augmentation du bruit sur quelques points, liée à la fréquentation piétonnière et à des activités.

En limite du périmètre, on observe :

- une réduction ou une stagnation des niveaux de bruit malgré une augmentation du trafic, sur certains points, compensée par un ralentissement des flux. Mais le bruit a pu être perçu comme plus "fort" car l'ambiance sonore était marquée à certaines heures par des comportements automobiles "agressifs" ;
- une réduction des niveaux de bruit rapide, et prévisible selon la distance, à l'intérieur des voies en "U" débouchant sur les artères restant circulées.

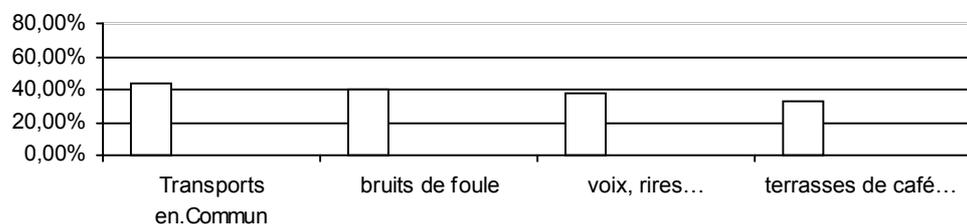
Les résultats montrent donc que l'environnement sonore passe d'une dominante "routière" à une dominante "humaine" (tendance confirmée par les enregistrements audio et l'enquête). Les craintes d'un report massif de la circulation et donc, d'une augmentation du bruit en limite du périmètre, ne sont pas confirmées. Néanmoins, le ralentissement du trafic s'accompagne parfois de comportements de conducteurs "agressifs" qui peuvent contribuer à des augmentations temporaires relativement fortes des niveaux de bruit et à la perception d'une dégradation de la qualité sonore.

La présence de véhicules "résiduels", malgré les fortes réductions du trafic observées, s'accompagne aussi parfois d'une augmentation de la vitesse qui engendre des émergences sonores fortes, sur un bruit de fond réduit. Cet état de fait est principalement constaté sur les espaces habituellement investis par la voiture et sur lesquels l'appropriation piétonnière n'a pas pu se faire durant la journée "sans voiture".

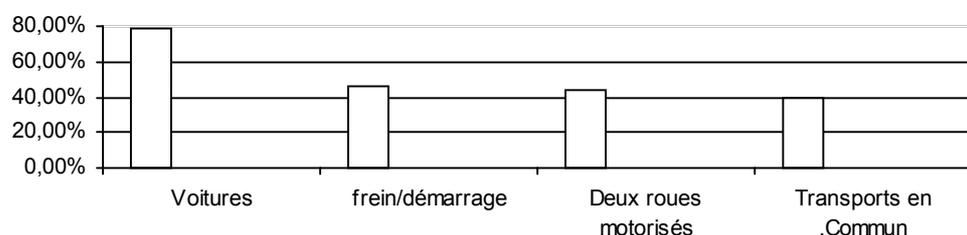
Dans de très fortes proportions, les personnes enquêtées (50 personnes) se sont déclarées très favorables à cette journée et ont trouvé l'ambiance sonore "plus agréable" "plus confortable". L'ambiance sonore urbaine d'une journée normale est caractérisée par des bruits à faible valeur informative, liées au trafic, alors que le 22 septembre l'ambiance sonore est caractérisée par des bruits d'origine humaine à forte valeur informative (voix, jeux d'enfants...), de laquelle peuvent néanmoins émerger des bruits plus "industriels" liés aux transports collectifs et aux modes de transports alternatifs (rollers, vélo...).

Les deux graphiques suivants présentent les principales sources sonores les plus fréquemment citées par les répondants pour caractériser une journée "normale" et une journée "sans voiture".

Identité sonore journée "sans voitures"



Identité sonore journée témoin



On observe alors la permanence du bruit des transports en commun (en terme de fréquence de citation) qui passe de la quatrième place le jour témoin à la première place le 22 septembre. Cette enquête montre aussi que:

- Le bruit automobile se trouve au centre des préoccupations concernant la qualité de l'environnement sonore urbain
- Les répondants s'avèrent particulièrement sensibles à l'émergence des bruits d'origine humaine, qu'ils jugent plutôt positivement.
- Une plus grande difficulté à s'exprimer sur l'environnement sonore que sur les nuisances sonores.
- Une forte adhésion au principe de limitation de l'automobile en ville, sans que les répondants puissent aisément se représenter et s'impliquer sur les modalités et les incidences réelles que ces orientations imposeraient sur le plan individuel.

La journée "En ville sans ma voiture !" constitue aussi une situation expérimentale "*in situ*" adéquate pour mesurer la propagation du bruit et les gains acoustiques à différents endroits le long d'une rue en "U" fermée au trafic mais débouchant sur une artère circulée. Les mesures acoustiques réalisées ont constitué une base de données d'échantillons de LAeq (125ms) :

- Maillage d'une rue où le trafic est interdit mais débouchant sur une artère fréquentée.
- Codage « in situ » de toutes les sources sonores à l'intérieur du périmètre bouclé.
- Calcul de l'atténuation du LAeq et des indices statistiques sur le bruit résiduel et des déformations en amplitude et en durée des signatures sonores des sources hors périmètre.

A partir des valeurs obtenues en différents points, deux droites de « gains acoustiques » ont été calculées pour chaque distance (20 m et 40 m de la source).

Il s'agit alors d'un modèle linéaire de régression. On observe des atténuations moyennes (tous niveaux sonores à source confondus) de l'ordre de 6 dB à 20 mètres et de 11 dB à 40 mètres. L'extrême simplicité des formules ainsi obtenue donnant les gains acoustiques (fonction linéaire constante) en fonction de la distance et des niveaux à l'émission, devrait permettre (sous réserve d'une validation expérimentale plus approfondie) de fournir des abaques ou une fonction de propagation pouvant être intégrée à des logiciels de simulation prenant en compte les propagations transversales aux sources de bruit principal.

Conclusion

Ce bilan met en évidence une amélioration notoire de la qualité sonore des espaces publics qui s'exprime par :

- Une réduction globale des niveaux sonores
- Une amélioration de l'intelligibilité
- Une stagnation des niveaux en périphérie de la zone limitée
- Une augmentation de la vie sociale et de son expression sonore sur les lieux habituellement investis.
- Une diminution rapide et facilement prévisible (par un modèle nécessitant d'être validé) des niveaux sonores sur les voies en "U" en limite de périmètre.

Ces modifications du paysage sonore peuvent parfois s'accompagner d'une augmentation des niveaux de bruit d'origine humaine et d'émergences plus fortes, face à un bruit de fond amoindri, des bruits engendrés par les quelques véhicules "résiduels" et quelques conduites "agressives".

Ces éléments peuvent inciter les décideurs et aménageurs à réfléchir à l'identité sonore de la ville et aux futures sources de gênes potentielles (bruits humains, transports alternatifs, transports en commun...), si l'accessibilité aux voitures devait être fortement réduite. Les améliorations observées seraient encore plus significatives si :

- la consigne d'interdiction était plus fidèlement respectée,
- les véhicules encore présents adoptaient tous et de partout une vitesse plus lente,
- les klaxons étaient moins utilisés.

Il s'agit donc d'un bilan sonore et acoustique (très) positif qui montre d'une part une diminution du bruit d'origine routière et d'autre part une modification du paysage sonore urbain. La journée sans voiture constitue une bonne situation d'expérimentation *in situ* de l'impact de la voiture sur le paysage sonore urbain..

3. Moins de pollution de l'air dans les périmètres réservés

Ce rapport est une synthèse des campagnes de mesure organisées par les différentes associations agréées de surveillance de la qualité de l'air afin de quantifier l'impact de la journée sans voiture.

Les mesures prises par les différentes agglomérations pour cette journée sans voiture sont assez hétérogènes. La surface du périmètre interdit à la circulation va d'une zone étendue représentant la totalité du centre ville à des zones beaucoup plus réduites. En réalité, il s'agit le plus souvent d'une extension ponctuelle des zones piétonnes.

Les horaires d'interdiction de circuler sont en général de 7 heures à 19 heures mais quelques villes ont décidé de ne rouvrir les périmètres à la circulation qu'à 21 heures. Ceci a eu pour conséquence que la pointe de pollution du soir a été en général relativement semblable à celle des autres jours (et même plus prononcée dans certaines villes) alors que la pointe du matin a été systématiquement plus faible.

Liste des villes ayant réalisé une campagne de mesure

- ◆ Amiens, Creil
- ◆ Bourges, Chateauroux, Tours
- ◆ Montluçon
- ◆ Mulhouse
- ◆ Belfort
- ◆ Nantes, Angers, Le Mans
- ◆ Marseille, Aix-en-Provence
- ◆ Lille
- ◆ Macon
- ◆ Chalons-en-Champagne
- ◆ Bourgoin-jallieu
- ◆ Limoges
- ◆ Béthune
- ◆ Romans
- ◆ Villeurbanne
- ◆ La Rochelle, Niort, Poitiers
- ◆ Cherbourg

3.1 Déroulement de la campagne de mesure

Dans la plupart des cas, les campagnes de mesures pour quantifier l'impact de cette journée sur la pollution atmosphérique, ont été effectuées sur au moins une semaine.

Les moyens de surveillance des différentes associations sont alors mobilisés au moyen d'une station de proximité, souvent mobile, située dans la zone d'interdiction, d'un site de proximité en dehors de la zone d'interdiction et d'un ou plusieurs sites de fond également en dehors de la zone.

Les polluants mesurés sont, pour toutes les campagnes, le monoxyde d'azote et le dioxyde d'azote, dans la plupart des cas, le monoxyde de carbone et enfin, quelques campagnes ont été faites avec des stations complètes mesurant également les particules en suspension, l'ozone et le dioxyde de soufre.

Afin de déterminer l'impact d'une réduction du trafic automobile, il faut comparer des résultats obtenus lors de cette journée avec ceux obtenus durant d'autres journées semblables en termes de conditions météorologiques et de trafic potentiel.

Les comparaisons ont été faites avec les autres journées de la campagne de mesure et plus particulièrement le jeudi 21, les conditions météorologiques étant assez souvent proches de celles rencontrées le 22 septembre.

Les concentrations mesurées lors des campagnes faites par les associations, ont été relativement faibles. Il a donc été plus difficile d'établir de réelles tendances lors de ces campagnes.

3.2 Conditions météorologiques

Le vendredi 22 septembre, le ciel est parfaitement dégagé sur la moitié sud. Une humidité résiduelle persiste le matin sur la moitié nord. Des faibles pluies affectent la Bretagne, la Basse Normandie, les Pays de la Loire mais également la Champagne et la Lorraine.

L'après midi, le soleil est présent sur les trois quarts sud de la France. Seules les régions côtières, du Finistère au Pas de Calais, subissent encore quelques petites pluies.

Les conditions météorologiques ont été globalement moins favorables à la dispersion des polluants que les autres jours de la semaine.

3.3 Résultats et Analyses

3.3.1 Polluants primaires directement émis par le trafic (CO et NO)

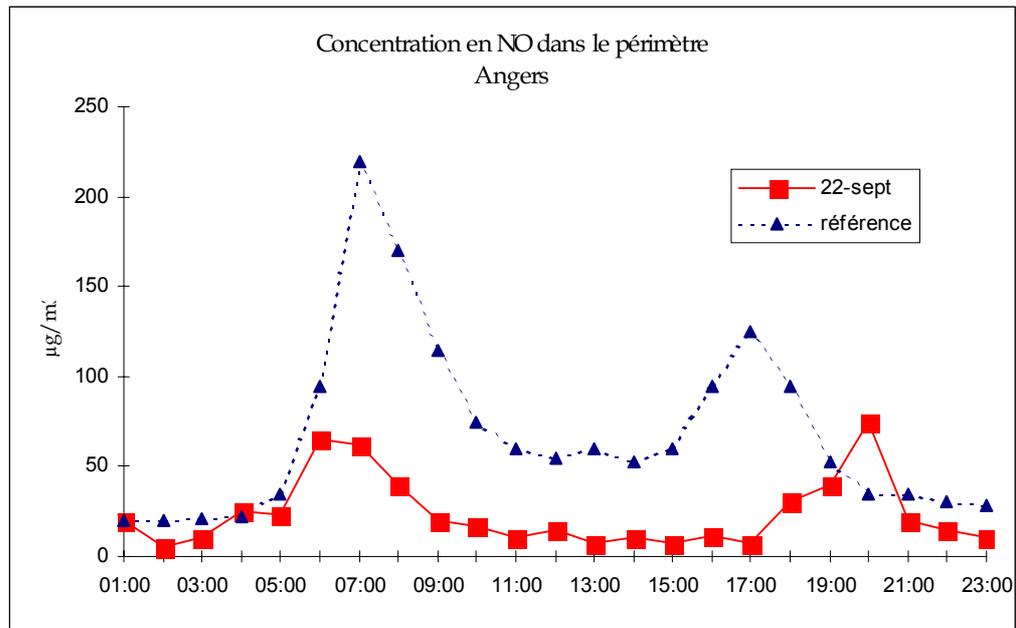
Le monoxyde de carbone et le monoxyde d'azote sont des polluants traceurs de la pollution automobile. Ce sont donc les polluants les plus sensibles à une réduction du trafic.

Dans le périmètre interdit à la circulation

Dans le périmètre interdit à la circulation, la majorité des campagnes montre une nette diminution des concentrations en NO et CO le 22 septembre.

Les valeurs obtenues sont en diminution d'un facteur 2 à 3 et sont souvent proches ou inférieures à des concentrations mesurées un dimanche.

Le pic du matin est moins long et moins intense alors que le pic du soir est souvent décalé dans le temps. Ceci est dû au retour de la circulation dans les villes où l'interdiction prenait fin à 19 heures.



Hors périmètre interdit à la circulation

Les comparaisons entre les sites de fond situés en dehors de la zone ne montrent pas de variations significatives entre la journée du 22 et les autres journées.

A part les agglomérations de Nantes et Tours, peu de villes ont eu une hausse des concentrations à proximité du périmètre indiquant ainsi un report de trafic.

En résumé, pour CO et NO, l'impact d'une réduction de trafic a donc été très significatif dans la zone d'interdiction uniquement. Cet impact a été très faible en dehors de la zone pour les polluants primaires traceurs de la pollution automobile.

3.3.2 Dioxyde d'azote

Le dioxyde d'azote est un polluant secondaire issu de l'oxydation du monoxyde d'azote. Il est émis majoritairement, dans nos régions, par les véhicules et plus particulièrement à cette période de l'année. Les conditions météorologiques étant globalement moins favorables ce jour-là que les jours précédents, à une bonne dispersion atmosphérique, les concentrations en NO_2 rencontrées sur les agglomérations sont un peu plus importantes.

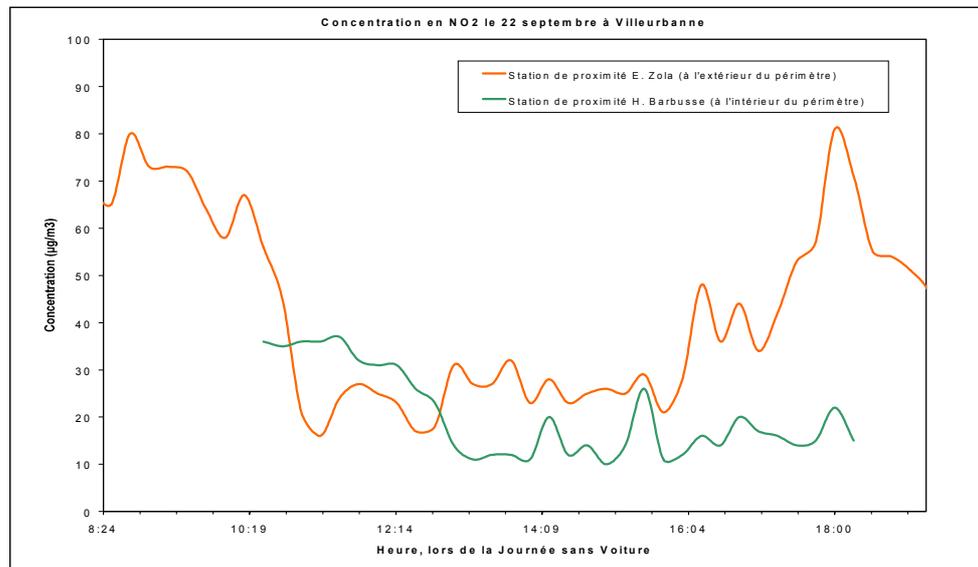
Les différentes campagnes de mesures faites lors de la journée sans voiture montrent presque toutes deux tendances. Tout d'abord, les sites installés dans le périmètre d'interdiction ont des concentrations en baisse le 22 septembre par rapport à des journées équivalentes.

Ensuite, les sites installés en dehors du périmètre ne montrent pas de variations significatives de leurs concentrations en polluant.

Dans le périmètre interdit à la circulation

Sur les stations situées dans le périmètre d'interdiction, la baisse des teneurs en dioxyde d'azote a surtout été sensible le matin. Le pic du soir est parfois un peu plus marqué et un peu plus tard indiquant une reprise importante du trafic après la levée de l'interdiction de circuler. Quelques villes dont le périmètre interdit est relativement faible n'ont pas connu d'amélioration : Béthune, Romans, Montluçon, Chalons en Champagne. Ceci peut également être dû aux conditions de dispersions moins bonnes ce jour-là.

A Villeurbanne, les mesures faites avec la technique LIDAR (Light Détection and Ranging), ont mis en évidence une nette discontinuité des concentrations en dioxyde d'azote entre la zone d'interdiction et les zone en dehors.



Hors périmètre interdit à la circulation

Pour les stations situées en dehors du périmètre, certaines villes comme Nantes ou Tours ont même eu des concentrations en NO₂ en hausse. Cela peut s'expliquer par une dégradation des conditions de dispersion atmosphérique ou par une dégradation des conditions de circulation due notamment à des reports de trafic. Pour les autres agglomérations, la journée sans voiture n'a pas eu d'influence significative sur les concentrations en NO₂ en dehors du périmètre interdit à la circulation.

Comme pour les polluants directement émis par la circulation (CO et NO), les campagnes de mesures effectuées lors de la journée sans voiture montrent donc qu'une interdiction de circuler à une incidence sur les niveaux en dioxyde d'azote uniquement dans la zone d'interdiction.

Les périmètres interdits étant souvent trop petits et le temps d'interdiction trop court, l'impact sur le reste de la ville est quasiment nul.

3.3.3 Particules en suspension et SO₂

Les particules en suspension et sur le SO₂ n'ont pas été mesurés dans toutes les villes ayant organisé des campagnes.

Le SO₂ étant émis en faible quantité par la circulation automobile, les concentrations mesurées sur les différents sites sont assez faibles. Peu de variations ont donc été observées lors de la journée sans voiture.

A cette période de l'année où le chauffage est faible, les particules en suspension PM₁₀ émises en ville proviennent surtout de l'automobile, et notamment des véhicules diesels.

Dans le périmètre interdit à la circulation

Les campagnes de mesure faites dans le périmètre interdit à la circulation ne montrent pas, en règle générale, de variations significatives. Les concentrations en PM₁₀ étant très dépendantes aux conditions locales de vents et de type de voiries (rue

large, rue canyon...), il est très difficile d'établir un réel impact de la journée sans voiture.

Hors périmètre interdit à la circulation

Les campagnes de mesure faites sur les différentes agglomérations montrent que sur les stations hors périmètre, peu de variations ont également été observées.

La réduction du trafic n'a donc pas diminué de façon déterminante, les niveaux de particules PM10 du fait d'une probable remise en suspension des particules par le mouvement local ajoutée aux émissions réduites. De plus, les particules en suspensions issues du trafic, essentiellement émises par les véhicules diesels, ont une taille très fine et une masse très faible. La mesure des PM10 étant une mesure massique, il est très probable qu'une forte diminution en nombre de particules issues du diesel n'a que peu d'influence sur la masse totale de particules prélevées.

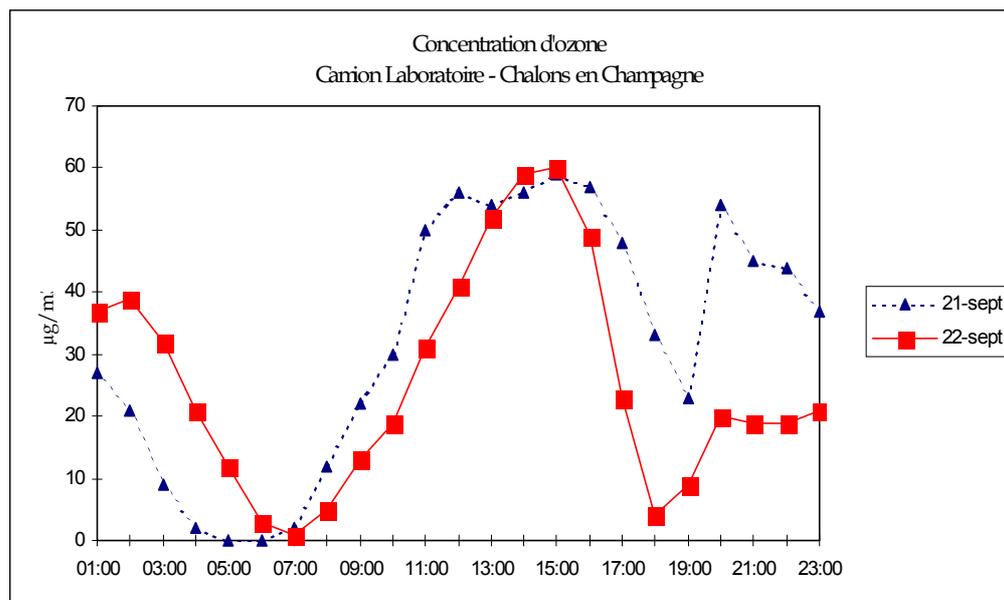
3.3.4 L'ozone

L'ozone provient des réactions chimiques entre plusieurs polluants d'origine anthropique sous l'effet des rayons ultraviolets du soleil (photolyse du NO₂). Il réagit très vite avec le monoxyde d'azote, majoritairement présent dans les gaz d'échappement suivant la réaction : $\text{NO} + \text{O}_3 \rightarrow \text{NO}_2 + \text{O}_2$

Les campagnes de mesure ne montrent pas de variations significatives sur les concentrations en ozone. Il n'y a également pas de variations des niveaux de fond à l'intérieur du périmètre par rapport à l'extérieur.

Les conditions météorologiques, ce jour-là, ainsi que les jours précédents, n'étaient pas favorables à la formation photochimique d'ozone, donc les concentrations étaient assez faibles.

La fermeture des centres villes à la circulation ne semble donc pas avoir d'impact majeur, ce jour, sur les concentrations en ozone. Les conditions météorologiques exercent une plus grande influence sur l'augmentation ou la diminution des concentrations en ozone.



3.3.5 L'indice ATMO

Les agglomérations qui calculent quotidiennement l'indice ATMO ont eu une qualité de l'air de très bonne à assez bonne. L'indice était gouverné par de l'ozone de fond et il n'y a pas eu de réel impact sur la qualité de l'air moyenne des agglomérations ayant participé à la journée sans voiture. Il faut noter que les conditions météorologiques étaient ce jour-là, ainsi que les jours précédents peu propices à une forte formation photochimique d'ozone.

L'interdiction de circuler dans les périmètres interdits n'a pas d'impact significatif sur la qualité de l'air à l'échelle d'une agglomération (au travers de l'indice ATMO), du fait de la prédominance de l'ozone dans l'élaboration de cet indice.

3.4 Comparaison avec les journées du 22 septembre 1998 et 1999

Par rapport aux journées des 22 septembre 1998 et 1999, le nombre de villes participant en 2000 a doublé puisqu'il est passé de 35 en 1998 à 71 en 2000.

Les surfaces du périmètre interdit à la circulation ont nettement augmenté en 2000 par rapport à 1998 mais peu par rapport à 1999. Seul les horaires n'ont pas augmenté.

L'organisation générale de cette journée n'a également pas subi de modification.

Les conditions météorologiques étaient cette année différentes de celles de 1998 et de 1999, ce qui rend difficile la comparaison entre ces journées sans ma voiture. Cependant, les journées du 22 septembre 1998, 1999 et 2000 montrent toutes qu'une réduction du trafic automobile a un impact significatif sur les concentrations en polluants primaires à l'intérieur de la zone d'exclusion. En revanche, l'extension limitée de cette zone, ainsi que la durée trop courte de l'expérience, n'ont pas pu mettre en évidence un impact sur l'extérieur, même proche, du périmètre interdit à la circulation.

Beaucoup moins de campagnes de mesures ont été effectuées par les associations de surveillance de la qualité de l'air cette année par rapport à l'an dernier, puisque l'on dispose de bilans pour 25 agglomérations au lieu de 37 en 1999. En effet, de nombreuses associations ont, au vu des résultats des deux années précédentes, préféré utiliser cette journée comme une journée de sensibilisation et de présentations au public de la mesure de la qualité de l'air dans leur ville.

Conclusion

Les différentes études faites par les associations de surveillance de la qualité de l'air montrent que la journée sans voiture n'a eu un impact majeur sur les concentrations en polluants que majoritairement dans le périmètre d'exclusion et pendant les heures d'interdiction. Cet impact est souvent difficilement appréciable en raison des faibles niveaux de fond rencontrés.

On a pu observer lors de cette journée une baisse relativement importante des concentrations journalières des polluants directement influencés par le trafic automobile (CO, NO, NO₂) dans le périmètre interdit à la circulation (de 20 à 50% suivant les polluants et les agglomérations).

En revanche, à l'extérieur du périmètre interdit, les concentrations en polluants ont peu diminué en raison du périmètre limité des zones d'interdiction et de conditions dispersives légèrement moins favorables ce jour-là par rapport aux autres jours dans certaines villes.

Il n'a pas été observé de nette variation des concentrations en ozone durant cette journée, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur du périmètre, ceci en raison notamment du caractère régional de l'ozone et de la prédominance des conditions météorologiques sur la formation d'ozone.

L'indice de la qualité de l'air des grandes agglomérations, ATMO, n'a donc pas bénéficié de cette baisse du trafic dans les centres villes ce jour-là. En effet, l'ozone est le polluant qui gouverne la valeur de l'indice à cette époque de l'année.

Par rapport à l'an dernier, beaucoup moins de campagnes de mesures ont été organisées pendant cette journée sans voiture puisque l'on dispose de bilans pour 25 agglomérations au lieu de 37 en 1999. Les efforts ont beaucoup plus porté cette année sur l'information du public. En effet, de nombreuses associations de surveillance de la qualité de l'air ont proposé des animations ayant trait à la qualité de l'air. De nombreux stands présentant des expositions, des stations de mesure ou des camions laboratoires étaient donc présents aux centres des périmètres interdits à la circulation.

Pour les prochaines journées sans voiture, il conviendrait que les périmètres interdits à la circulation soient encore plus étendus.

Pour voir un réel impact sur les concentrations en polluants, il serait également souhaitable d'interdire la circulation pendant une période plus longue comme semble le souhaiter une grande partie du public.

OPINIONS EN FRANCE ET EN EUROPE

Un des intérêts de l'évaluation de l'opération à un niveau européen est de recueillir l'opinion des Européens à partir de questions posées dans les mêmes termes à plusieurs catégories de personnes dans des pays différents. Ainsi, une enquête d'opinion a-t-elle été réalisée auprès d'habitants de six villes situées dans six pays différents ; de plus, dans le cadre de l'enquête auprès des clients des commerces, ceux-ci ont été interrogés avec les mêmes questions d'opinion que les habitants de l'enquête mentionnée précédemment, et, enfin, une autre enquête a été réalisée en France, auprès d'habitants de villes participantes et de villes non-participantes, avec des échantillons plus importants sur deux villes participantes particulières.

1. Des clients favorables à l'opération

Une enquête auprès de clients du centre a été réalisée par MV2 à la demande du Certu dans six villes : Nüremberg et Hambourg en Allemagne, Turin et Parme en Italie et Lille et Nîmes en France. Dans chaque ville, 150 passants ont été interrogés le 22 septembre à l'entrée ou à la sortie des commerces.

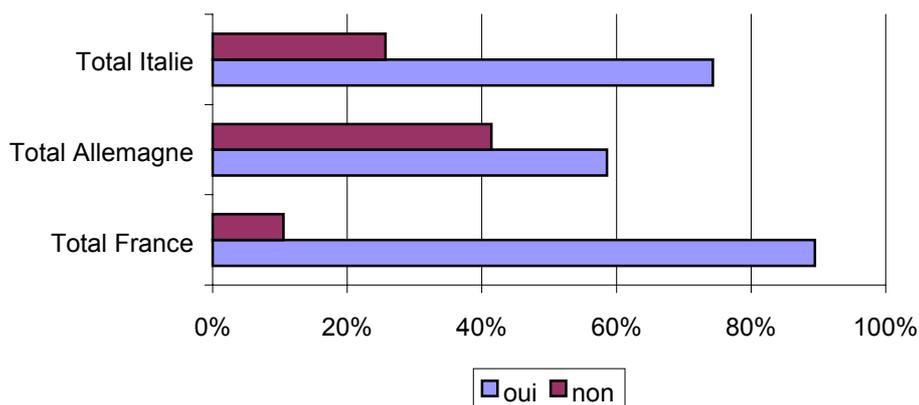
1.1 Une bonne connaissance de l'opération par les clients

D'une façon générale, la majeure partie des clients avaient entendu parler de l'opération. Néanmoins, des différences significatives entre les pays sont à noter.

En France, 90 % des clients étaient au courant de l'opération, contre 74 % en Italie et 59 % en Allemagne.

Cette connaissance de l'opération nous semble être directement liée à « l'implication » de ces pays dans cette opération. En effet, la France participe à cette opération depuis 3 ans, l'Italie depuis 2 ans, et l'Allemagne pour la première fois.

Aviez-vous entendu parler de cette opération ?



Source : MV2 2000

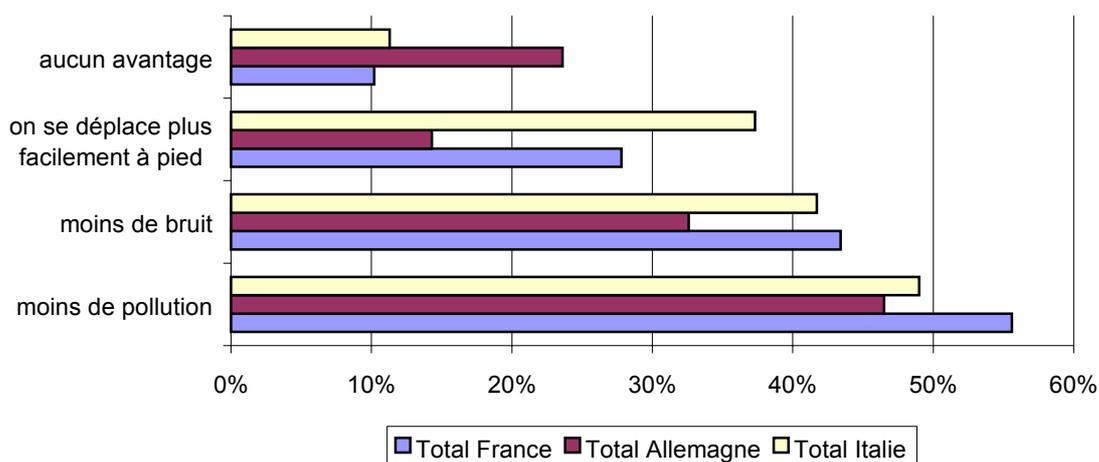
Sans doute l'antériorité de la journée en France et en Italie explique-t-elle les disparités.

1.2 Des avantages en termes de bruit et de pollution

Parmi tous les avantages cités par les personnes interrogées, il est possible de dire qu'il existe un certain consensus autour de trois avantages : « moins de pollution », « moins de bruit », et « on se déplace plus facilement à pied » (en ordre décroissant).

Ce qui est à notre sens le plus étonnant dans ce constat des avantages liés à l'opération c'est le fait que tout le monde mette en avant « moins de pollution » du fait de cette journée. En effet, bien que les écarts de pollution avec un jour normal apparaissent comme faibles et très variables, la population semble percevoir une baisse beaucoup plus importante de la pollution. Ce constat met très bien en avant le fait que les personnes interrogées sont consciente de la pollution engendrée par un fort trafic automobile : conséquence, lorsqu'elles ne voient plus de voiture, la pollution baisse.

Avantages de l'opération les plus cités par les clients du centre en 2000



Source : MV2 2000.

Si le bruit est le deuxième avantage le plus cité, c'est sans doute parce que la baisse du bruit est surtout caractérisée par un changement de l'ambiance sonore, ce jour-là. Toutefois, il convient de rappeler que les mesures de bruit, ce jour-là, ont démontré que le bruit lié aux nombreuses animations pouvait être important, et que certains bruits « agressifs » tels que des travaux étaient plus perceptibles du fait de l'absence du fond sonore engendré par une circulation automobile normale.

Enfin, le fait de pouvoir se déplacer plus facilement à pied est le troisième avantage cité par tous les clients. On peut supposer que ce sont sans doute les personnes habituées à se déplacer le plus dans le centre, et selon ce mode qui sont les plus nombreuses à citer cet avantage. Le fait que les clients allemands soient les moins nombreux à citer cet avantage semble être directement lié à l'usage de ce mode. En effet, ils n'étaient que 12 % à avoir utilisé uniquement la marche à pied pour se rendre dans le centre ville le jour de l'opération, bien qu'ils soient presque 74 % à habiter ailleurs dans la ville : la morphologie urbaine apparaît ici comme un élément essentiel du choix du mode de déplacements.

Il convient également de noter que les clients allemands sont plus de 23 % à ne trouver aucun avantage à cette opération.

1.3 Peu d'inconvénients à l'opération

Les clients français et allemands sont les plus nombreux à ne trouver aucun inconvénient à cette opération (58 % pour les français et 44 % pour les allemands), contrairement aux italiens (27 %).

Le fait de ne pas pouvoir utiliser sa voiture pour aller travailler est l'inconvénient le plus cité par les français (12 %) et surtout par les italiens (22 %).

Pour les clients allemands, les plus gros inconvénients sont caractérisés par le problème de l'emport des achats lourds (15 %), et par les difficultés liées au stationnement (10 %) : pour cette population, on peut penser que ces deux inconvénients sont directement liés.

Les clients italiens sont 17 % à souligner également les difficultés liées aux achats lourds. Ils sont également 14 % à estimer qu'il n'y a pas assez de transports en commun ce jour-là.

Les inconvénients les plus cités par ces populations mettent en avant les problèmes du transport de marchandises encombrantes par les clients, et la nécessité de disposer d'une offre alternative de déplacements satisfaisante par rapport à la voiture.

1.4 Résidents favorisés et commerçants gênés ?

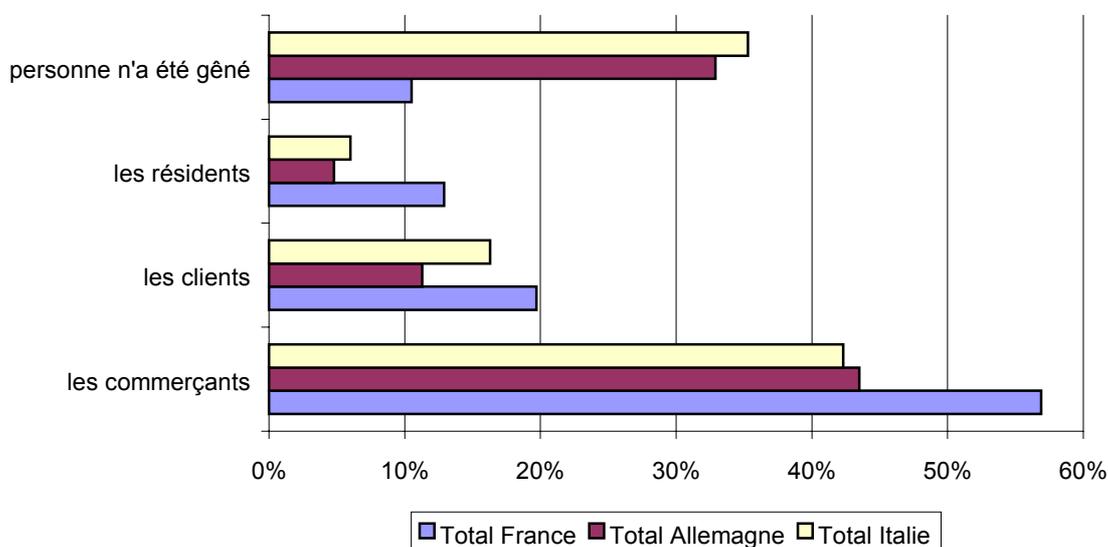
En moyenne, 60 % de l'ensemble des personnes interrogées estiment que ce sont les résidents qui sont les plus favorisés par l'opération « En ville, sans ma voiture ! » : on ne constate pas de gros écarts entre les villes des différents pays.

En ce qui concerne les autres personnes les plus favorisées par cette journée, on retiendra que les clients français citent les commerçants dans 20 % des réponses, tandis que les clients allemands et italiens citent les clients eux-mêmes.

Notons également que les clients allemands se distinguent en estimant à près de 15 % que finalement personne n'est favorisé par cette opération.

Les commerçants apparaissent pour tous les clients comme les grands « perdants » de cette journée, et notamment pour les clients français.

Avis des clients du 22 septembre 2000 sur les personnes les plus gênées par cette opération



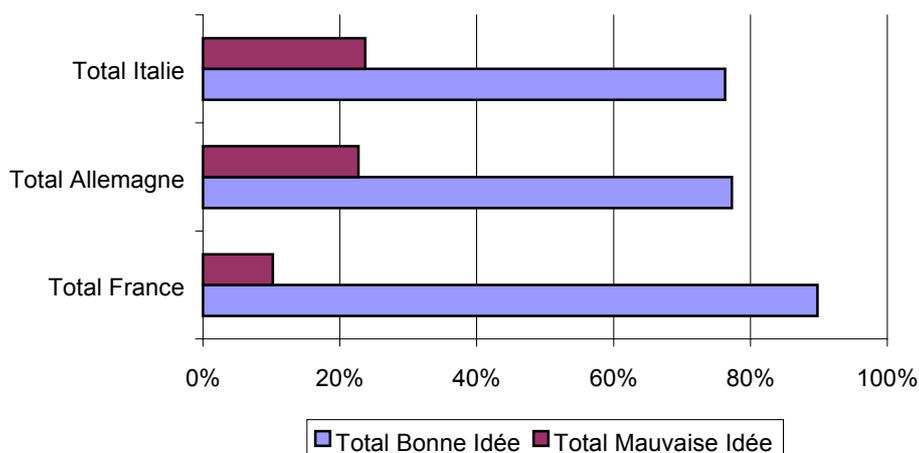
Source : MV2 2000.

Les clients allemands et italiens sont nombreux à estimer que cette journée n'a en fait gêné personne (33 % en Allemagne et 35 % en Italie), à l'inverse des français (11 %).

1.5 Une bonne idée partout en Europe, mais quelques différences

Si tous les clients ont une opinion très positive de l'opération, il n'en demeure pas moins que de légères différences sont à noter entre les différents pays.

Opération perçue comme une bonne ou une mauvaise idée par les clients

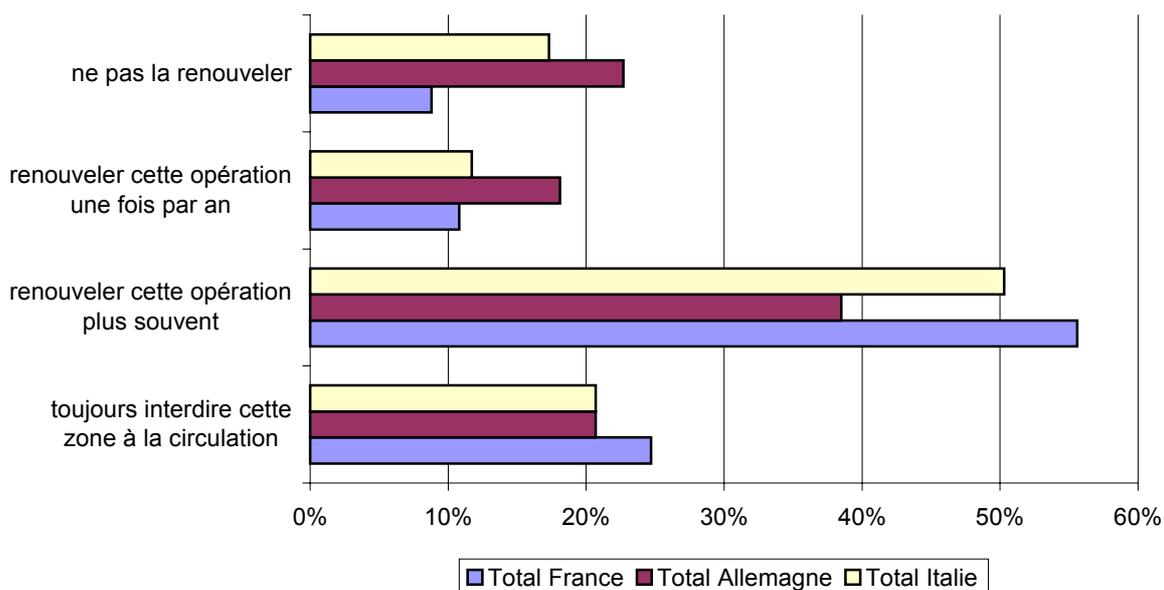


Source : MV2 2000

Les clients français apparaissent comme ceux ayant l'opinion la plus positive, puisque 90 % estiment que c'est une bonne idée, mais surtout parce que 59 % trouvent que c'est une très bonne idée : contre 33 % de clients allemands et 34 % de clients italiens. D'ailleurs ces derniers sont ceux qui ont l'image la plus négative de cette journée.

Cette opinion négative de la journée donnée par les clients allemands et italiens semble se traduire par un souhait « plus important » de non-renouvellement : 17 % des clients italiens et surtout 23 % des allemands.

Fréquence de renouvellement de l'opération souhaitée par les clients



Source : MV2 2000.

Comme on peut le constater, tous les clients sont favorables à un renouvellement plus souvent de cette journée : là encore, les clients allemands sont les moins nombreux par rapport aux italiens et surtout aux français.

La fréquence de renouvellement la plus désirée semble être une fois par mois. Mais ce sont surtout les allemands et les français (dans une moindre mesure) qui sont de cet avis : 66 % des clients allemands et 46 % des français. Quant aux italiens, ils s'avèrent être nombreux à vouloir que cette journée se reproduise une fois par semaine.

En ce qui concerne le choix du jour pour organiser cette journée, il apparaît que les clients français sont les plus favorables à un renouvellement un jour de semaine (45 %) ou dans une moindre mesure, le samedi (39 %). Chez les clients allemands, la tendance est inverse puisqu'ils sont 46 % à citer le samedi et 39 % à désigner un jour de semaine.

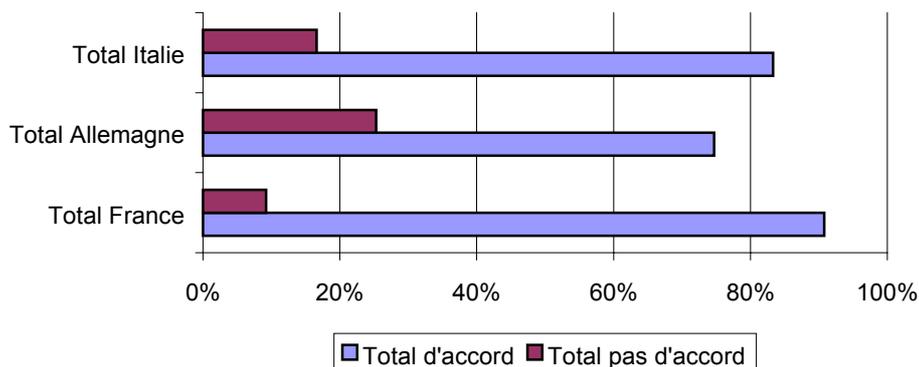
Les clients italiens, s'ils sont très favorables au renouvellement de cette opération, désiraient apparemment que cette journée se déroule le dimanche (53 % des réponses).

Le centre ville plus agréable sans voiture ?

Pour toutes les personnes interrogées, interdire cette partie du centre ville à la circulation automobile, c'est la rendre plus agréable.

Si les parts des clients français et italiens sur cette question sont assez proches, les clients allemands apparaissent comme étant ceux qui sont le « moins » de cet avis.

Interdire cette partie du centre-ville à la voiture, c'est la rendre plus agréable



Source : MV2 2000

En ce qui concerne le risque de nuire à l'activité économique en interdisant la voiture dans cette partie du centre-ville, les résultats apparaissent assez partagés pour chacun des pays.

En effet, 53 % des clients français, et 55 % des italiens, pensent que cela peut effectivement nuire à l'activité économique de ce quartier, tandis que 54 % des clients allemands sont d'un avis contraire.

Que faire pour améliorer la circulation en ville ?

Pour la majorité des répondants (78 %), il faut limiter l'usage de la voiture pour améliorer la circulation en ville. 90 % des Français sont favorables à cette solution. Par contre, seuls 76 % des Italiens et 68 % des Allemands y sont favorables.

Comme précédemment, les personnes interrogées sont également très nombreuses (83 %) à estimer qu'il faut continuer à développer les transports en commun, même s'il faut pour cela gêner les automobilistes.

Là encore, les clients français apparaissent encore comme les plus favorables à cette solution (91 %). Les clients allemands apparaissent également très favorables à cette mesure (73 %), à l'inverse des clients italiens, qui ne sont que 56 % à être de cet avis.

Si les clients français semblent plus favorables que leurs homologues allemands et italiens à des mesures conjuguées pour améliorer la circulation en ville, l'analyse est à relativiser en fonction des politiques déjà menées par les différentes villes enquêtées. En effet, Hambourg notamment est déjà une ville où la maîtrise de la circulation est forte. En revanche, à Turin, la ville a un retard assez important dans le développement de son réseau de transports collectifs, rendant aujourd'hui difficile les alternatives à l'automobile...

2. L'opinion des habitants en Europe

2.1 Méthodologie

L'IFOP, chargé par le Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, a interrogé des habitants de six villes européennes participant à l'opération « En ville sans ma voiture ! » :

- Lille, France : 400 interviews
- Barcelone, Espagne : 300 interviews
- Turin, Italie : 301 interviews
- Hambourg, Allemagne : 306 interviews
- Helsinki, Finlande : 300 interviews
- Copenhague, Danemark : 303 interviews

Les entretiens ont été réalisés par téléphone au domicile le 22 septembre au soir, auprès d'un échantillon représentatif de la population âgée de 18 ans et plus.

2.2 Une opération connue et appréciée...

Pour la troisième année consécutive, l'IFOP enregistre des taux de satisfaction importants.

D'abord, la publicité faite autour de cette grande manifestation désormais européennes semble avoir porté ses fruits. En effet, que l'on soit Lillois, Barcelonais ou habitant d'Helsinki, l'opération bénéficie d'une notoriété très forte : entre 89% et 92% des habitants des villes concernées déclarent avoir entendu parler de l'opération « En ville, sans ma voiture ! ». Cependant, cette opération semble avoir pâti au Danemark et en particulier à Copenhague, de la concurrence beaucoup plus forte de la semaine des transports « verts », ce qui se ressent directement sur les résultats obtenus sur cette ville (seulement 61% de taux de notoriété), contrairement à la situation française où la semaine des transports publics ne semble pas avoir éclipsée la notoriété de l'opération « En ville, sans ma voiture ! ».

Ensuite, l'accueil du public européen apparaît clairement favorable à cette initiative : 86% des habitants de Lille, 80% des Turinois, 89% des habitants d'Helsinki pour ne citer qu'eux, estiment qu'il s'agit d'une bonne idée. Seuls les Barcelonais et les habitants d'Hambourg se montrent quelque peu plus réservés : respectivement 77% et 70%. Ces chiffres sont comparables à ceux que l'on avait pu recueillir en France, en 1999, auprès des habitants des villes concernées par l'opération.

2.3 Mais une efficacité qui n'est pas directement perceptible...

Si l'opération « En ville, sans ma voiture ! » est accueillie favorablement, plus d'un interviewé sur deux reste dubitatif quant à son efficacité pour lutter contre les nuisances générées par l'usage de l'automobile en ville. En effet, ils sont 42% (toutes villes confondues) à estimer que cette opération peut avoir un effet positif sur ces nuisances, contre 54% qui sont de l'avis contraire.

On notera qu'à Helsinki (48%) et Turin (49%), les habitants se montrent davantage convaincus qu'à Lille (42%), Copenhague (37%) et surtout Hambourg avec seulement 29%.

2.4 Et qui suscite de fortes attentes en terme de renouvellement...

Loin de critiquer l'opération en tant que telle, les interviewés s'interrogent sur sa trop faible fréquence. En effet, une forte majorité des habitants des villes interrogés par l'IFOP, souhaite que l'on renouvelle ce type d'opération (82% en moyenne) et ce, respectivement, au moins une fois par trimestre (25%), voire une fois par semaine le week-end (20%), une attente particulièrement forte à Lille (32%) ou à Turin (42%). Seuls les habitants de Copenhague et d'Hambourg sont plus nuancés puisque respectivement 19% et 20% d'entre eux ne souhaitent pas de renouvellement de l'opération contre 14% en moyenne.

Dans le sud de l'Europe et en particulier à Barcelone (21%) et Turin (23%), une part non négligeable de la population formule même le vœux de voir cette opération se généralisée un jour chaque semaine, entre le lundi et le vendredi.

2.5 Tant il est vrai que le niveau de préoccupation en matière de pollution est important

En effet, 78% des habitants des villes européennes testées se déclarent préoccupés par les nuisances générées par l'usage de l'automobile en ville. Ce résultat masque cependant des différences significatives au sein même de l'Europe et surtout entre le sud et le nord : 87% des Turinois se déclarent préoccupés à Turin contre 75% à Helsinki ou 53% à Hambourg.

2.6 Les acteurs qui peuvent changer les choses : un échelon local privilégié

Les habitants interrogés estiment que l'on doit faire avant tout confiance aux automobilistes eux-mêmes (33%) et aux villes (29%) pour réduire les nuisances générées par l'usage de l'automobile en ville. Les capacités de l'Etat (23%) et surtout de l'Europe (10% de citations) pour régler ce problème ne semblent pas convaincre les interviewés.

Ces résultats masquent cependant certaines disparités. La dimension européenne est davantage mise en avant par les Lillois (15%), tandis que les habitants d'Helsinki font essentiellement confiance à eux-mêmes (56%). Enfin, les Turinois pensent que les municipalités (44%) sont plus à même de réduire les nuisances générées par l'usage de l'automobile en ville.

2.7 Un avantage de l'opération spontanément identifié : la diminution de la pollution

La majorité des interviewés ne perçoivent pas d'inconvénients majeurs à l'organisation de cette opération. Seuls quelques uns dans certaines villes comme Lille ou Turin regrettent de ne pas avoir pu prendre leur voiture pour aller travailler (22% de citations à Lille) ou de pas avoir pu tout simplement aller en ville (36% de citations à Turin).

En revanche, les habitants des villes sélectionnées reconnaissent spontanément que le principal intérêt réside dans la baisse du niveau de pollution qu'elle permet (40%). Une preuve que ce type d'initiative peut permettre de lutter efficacement contre les nuisances générées par les automobiles pour peu qu'elle soit renouveler régulièrement.

3. L'opinion des habitants en France

Une enquête a été réalisée par la SOFRES auprès de 800 personnes dans les villes participantes à l'opération, de 1000 personnes sur la France entière, et de 300 personnes à La Rochelle, ainsi que 300 personnes à Avignon, la première ayant développé depuis plusieurs années des politiques de déplacements et de communication sur l'environnement, la seconde ayant moins investi ces champs-là.

3.1 Une bonne idée qui se confirme sur trois ans

L'opération est-elle une bonne idée ?

% d'accord	France entière	Villes participantes
1998	89 %	85 %
1999	78 %	83 %
2000	89 %	85 %

L'acceptabilité de cette opération reste très forte, que ce soit dans les villes concernées, qui « savent de quoi elles parlent », ou dans la France entière, qui en a entendu parler par la presse et, surtout, la télévision. Le chiffre « France Entière » de 1999 nous avait interpellé : l'opération, en particulier sur Paris, avait été commentée de manière « mitigée » dans les médias. Nous sommes revenus en 2000 au chiffre antérieur. On ne constate donc pas de « lassitude » déclarée pour l'opinion.

3.2 Un renouvellement sollicité

Faut-il renouveler l'opération ?

France entière

	Plus souvent	Jamais
1998	82 %	9 %
1999	65 %	21 %
2000	73 %	14 %

Villes participantes

	Plus souvent	Jamais
1998	78 %	13 %
1999	74 %	14 %
2000	65 %	13 %

La proportion des « opposants irréductibles » reste très faible. Par contre, la proportion des « enthousiastes » a une tendance à légèrement diminuer, dans les deux

cas. Il sera intéressant de revenir sur d'éventuelles raisons de cet « éroussement » dans l'opinion.

3.3 La voiture et la ville

Dans les villes participantes	% D'ACCORD
Interdire une partie du centre ville aux voitures, c'est le rendre plus agréable	89%
Il faut continuer à développer les transports en commun, même si on est obligés pour cela de gêner les automobilistes	83%
Pour améliorer la circulation en ville, il faut limiter l'usage de la voiture	82%
Interdire une partie du centre ville aux voitures risque de nuire à l'activité économique du quartier	57%

Si l'opinion est largement favorable à des mesures contraignantes pour limiter l'usage de la voiture, pour le rendre plus agréable, elle souhaite une alternative en transports collectifs, mais elle est plus partagée sur l'impact en termes d'activités économiques. La question a toute son acuité, et doit être débattue avec l'ensemble des acteurs concernés, notamment dans le cadre des plans de déplacements urbains .

D'ici 2010, réussira-t-on à diminuer vraiment la part de la voiture particulière en ville ?

La Rochelle	73 %
Avignon	67 %
Villes participantes	59 %
France entière	50 %

	Moins de 100 000 habitants		Plus de 100 000 habitants	
	Villes participantes	France entière	Villes participantes	France entière
Oui	55 %	50%	59 %	48 %
Non	44 %	49 %	38 %	51 %
Ne se prononce pas	1%	1%	3%	1 %

La question revient à se demander si les PDU sont réalistes ou utopiques ? Pour les habitants des villes participantes à la journée du 22, l'objectif est beaucoup plus réaliste que dans l'ensemble du territoire national, avec 59% d'habitants des villes participantes contre seulement 48 % dans l'ensemble de la France qui pensent qu'on va réussir à faire baisser l'usage de la voiture à moyen terme, ce qui constitue un écart significatif sur le plan statistique. Ainsi, la dimension de « test grandeur nature » de la journée du 22 septembre aiderait à « faire changer dans les têtes », à

imaginer qu'une autre mobilité est possible, « puisqu'on l'a essayé ». Ce ne serait pas là la moindre des vertus pédagogiques de l'opération « En ville, sans ma voiture ! ». Autre analyse possible : les habitants des villes participantes sont plus enclins à répondre favorablement à cette question, parce que leur ville a une culture locale, une antériorité dans le travail de pédagogie sur la durée, la journée du 22 septembre faisant partie de cette pédagogie. Plus la ville est concernée, plus elle a une « histoire » dans les politiques de sensibilisation à la limitation de la voiture, plus les gens trouvent l'objectif réaliste...Ce que d'aucuns appelleraient un cercle vertueux.

Entre les deux interprétations, la réponse est sans doute variable selon les agglomérations, compte tenu de la diversité des villes participantes et des politiques qu'elles ont menées jusque-là, soit en matière de déplacements, d'environnement ou de communication.

Conclusion

En conclusion, il ressort que l'opération est toujours très bien acceptée, mais peut-être avec un tassement de l'enthousiasme pour son renouvellement plus souvent. Il n'est pas évident pour tous de passer d'une opération ponctuelle à un changement plus quotidien, plus « profond ». Le but ultime n'étant bien évidemment pas de limiter brutalement la voiture, mais de moduler progressivement son usage.

Il y a désormais consensus pour limiter la voiture en ville, avec bien sûr une alternative transports en commun. Reste à lever l'hypothèque (réelle ou pas) du fonctionnement économique de la ville.

Pour faire passer le message, une communication progressive dans la durée est indispensable. L'acquisition par le grand public d'une « culture déplacements urbains » est indispensable et possible. L'image étant centrale dans l'acceptabilité ou non de la mesure, il semble important, au-delà des considérations techniques ou politiques, d'investir (au moins intellectuellement) dans la communication et la pédagogie autour de cette journée. Le but n'est pas de passer en force, ou de bloquer inutilement, mais de convaincre...

Plus que jamais, la vertu première de cette journée étant d'être pédagogique, et de faire débat, il convient de passer (notamment au travers des PDU) des intentions aux actes, avec progressivité et fermeté, dans l'équilibre bien compris des modes de transport (se traduisant surtout par le partage bien compris de l'espace public). Le grand débat sur la place de la voiture en ville ne pourra être esquivé, dans la vie de tous les jours, toute l'année...

LES PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS

1. "En ville, sans ma voiture !", quels apports pour les PDU ?

Sur les 71 villes ayant participé en 2000 à l'opération « En ville, sans ma voiture ! », 42 sont situées dans des agglomérations où l'élaboration d'un plan de déplacements urbains est obligatoire. Pour analyser les liens entre l'opération "En ville, sans ma voiture !" et leur PDU, une enquête téléphonique a été réalisée auprès de villes de province relevant d'un PDU obligatoire, le cas de l'Île de France étant spécifique du fait de son périmètre.

14 villes ont répondu à cette enquête. Il s'agit d'Aix-en-Provence, Amiens, Annecy, Besançon, Calais, Dunkerque, La Rochelle, Marseille, Mulhouse, Nantes, Nice, Nîmes, Poitiers et Rouen. En décembre 2000, au moment de l'enquête, seuls 3 PDU étaient en application dans ces agglomérations, et 6 autres devaient l'être dans le courant de l'année 2001. Dans les autres agglomérations, les réflexions autour du PDU étaient néanmoins déjà bien avancées.

Toutes les villes enquêtées avaient participé à au moins deux éditions de l'opération « En ville sans ma voiture ! », la plupart même depuis l'origine de l'opération.

1.1 Les PDU ne préconisent pas la « fermeture » des centres villes

L'interdiction de la voiture en centre ville n'est pas un objectif retenu dans les PDU des villes enquêtées, même si la diminution générale du trafic automobile, rendue obligatoire par la loi sur l'air, s'impose à tous. Cet objectif est traduit différemment suivant les PDU, par exemple par le transfert modal sur les transports collectifs, la suppression du trafic de transit dans les quartiers,....

Quelques PDU envisagent l'extension de leurs zones piétonnes centrales. Mais la piétonisation complète du centre n'est retenue par aucun PDU. En effet, selon les personnes interviewées, une telle décision aurait un impact négatif sur la fonction résidentielle du centre ville. La plupart des PDU portent plutôt sur la continuité des cheminements piétons ou sur le respect des zones piétonnes existantes. Quant au trafic au centre ville, les dispositions inscrites dans les PDU cherchent à le réduire, par la hiérarchisation du réseau, un partage de la voirie plus favorable aux autres modes de transport, et surtout à le « calmer », avec des projets de zones 30 assez nombreux.

La plupart des villes estiment que les mesures décidées dans leurs PDU sont réalistes, même si la moitié d'entre elles affirment être conscientes que leur réalisation risque d'être "problématique", soit du fait de leur coût, soit du fait de la difficulté politique à les faire accepter. Trois villes interrogées sur quatre estiment que certains aspects de leurs PDU doivent être approfondis. Dans les aspects à approfondir, très disparates, le volet "livraisons de marchandises", très important pour le fonctionnement économique du centre ville, arrive en tête, comme étant le moins développé jusqu'à présent.

1.2 Le 22 septembre, une journée de sensibilisation

Si la fermeture des centres à la voiture n'est pas une mesure retenue dans leur PDU, pourquoi ces villes ont-elles choisi de participer, année après année, à l'opération « En ville sans ma voiture ! » ?

La décision de participer à l'opération est avant tout un choix politique des élus en place, en particulier par sensibilité environnementale ou écologiste, ou relayant la

demande d'associations. Mais faire prendre conscience des difficultés liées au trafic automobile est également un argument cité dans la moitié des réponses « c'est le moment de montrer qu'on peut se déplacer autrement ».

Pour la majorité des communes, l'objectif principal de cette opération est de permettre de faire de la pédagogie, de la sensibilisation et de la communication sur les problèmes de déplacements et la nécessaire évolution des comportements. Mais c'est aussi, pour quelques unes, le moyen de faire connaître leur PDU.

Dans plus de la moitié des cas, les villes estiment que cette journée ne les a pas aidées à élaborer leurs PDU, qui étaient largement engagés, voire terminés. Pour les autres, en plus de la sensibilisation aux questions de déplacements déjà évoquée, l'opération « En ville, sans ma voiture ! » a permis de tester quelques-unes des mesures envisagées dans le PDU.

En elle même, l'opération n'a aucune incidence sur les politiques de déplacements choisies "on n'est pas à la même échelle de temps". Toutefois, elle peut aider à conforter les élus/décideurs dans certains de leurs choix.

1.3 Concertation : ressemblances et différences

L'élaboration du PDU s'est accompagné en général d'actions de sensibilisation auprès de la population, via des campagnes d'affichage ou par des journaux.

Des consultations de la population ont été organisées en général au moment de l'enquête publique, par exemple par l'organisation d'une exposition sur le PDU. La mise sur pied d'une large concertation avec les différents partenaires locaux des déplacements (commerçants et chambres de commerce, représentants institutionnels, usagers des transports, comités de quartiers,...) a également été la règle générale.

En ce qui concerne l'organisation de l'opération "En ville, sans ma voiture !", il apparaît que dans deux villes sur trois, les partenaires associés sont les mêmes que pour le PDU. Mais la participation apparaît beaucoup moins importante en diversité que pour le PDU, soit que la ville ait invité moins largement (les comités de quartier ne sont pas tous concernés), soit que ses interlocuteurs aient été moins intéressés. La Rochelle fait figure d'exception, avec un dispositif de concertation identique pour l'opération et pour le PDU.

Les partenaires du 22 septembre sont surtout des associations environnementalistes et des associations d'usagers. Les commerçants sont quelquefois présents. Ainsi d'après l'enquête, il semblerait que les associations effectivement participantes sont celles qui se sentent le plus concernées par l'opération, même quand un large appel avait été lancé au départ.

Notons que dans quelques cas, des associations écologistes ont refusé d'être associées à l'opération, car pour elles, les mesures mises en place n'allaient pas assez loin.

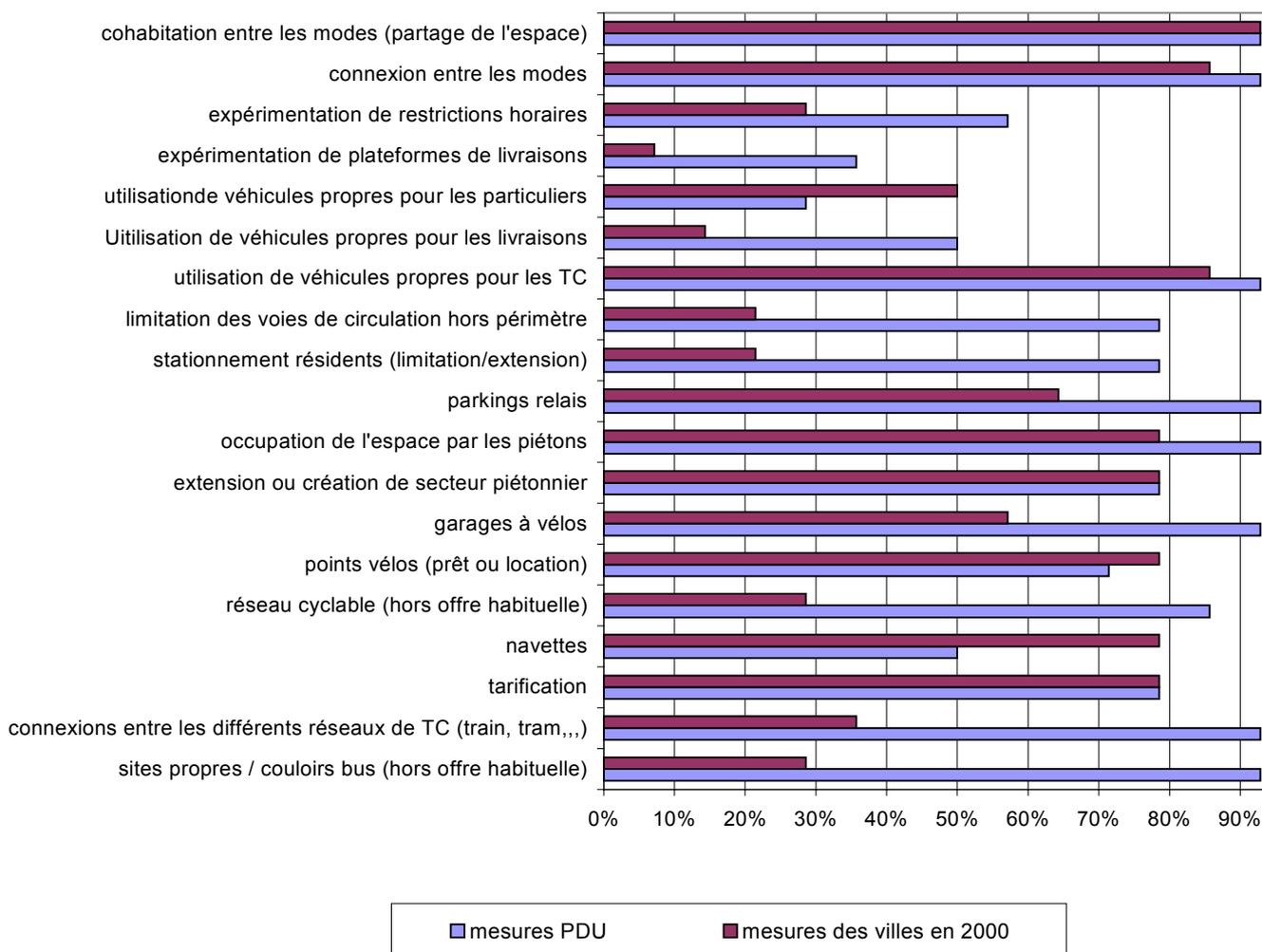
1.4 L'opportunité de tests en vraie grandeur

Dans trois cas sur quatre, les villes interrogées estiment que l'on peut se servir de cette journée pour expérimenter différentes mesures de leur PDU. Ces expérimentations concernent essentiellement le vélo, la marche à pied et les transports publics et ont un objectif uniquement qualitatif, étant donné le caractère ponctuel de l'opération. Les mesures testées ont en général la caractéristique d'être "faciles", c'est-à-dire avec des conditions de mise en place et des coûts acceptables. Elles concernent majoritairement le centre ville lui-même, en dehors de certains tests de pistes cyclables, de couloirs bus ou de parcs relais.

Bien sûr, toutes les mesures des PDU ne peuvent pas donner lieu à expérimentation ponctuelle, parce qu'elles sont trop lourdes (on ne va pas créer une ligne de tramway ou améliorer l'intermodalité entre modes lourds pour l'occasion), ou parce que leurs résultats ne peuvent être jugés que dans la durée, telle une politique de stationnement.

La comparaison des mesures expérimentées lors de l'opération avec le contenu du PDU met en évidence le type de mesures le plus couramment testées le 22 septembre, en dehors de la réservation du centre aux utilisateurs de modes doux. Il s'agit des prêts et locations de vélos, des parcs relais, des tarifications incitatives dans les transports collectifs, dans le cadre de la semaine du Transport Public ou de l'utilisation de bus propres.

comparatif des mesures



Bien sûr, certaines des mesures en place lors de l'opération sont des mesures spécifiques à la fermeture du centre ville au trafic classique, comme la création de navettes ou l'encouragement à l'utilisation de véhicules propres. Elles sont plus rarement prévues dans les PDU.

On peut noter que quelques villes ont profité du 22 septembre, pour tester une nouvelle organisation des livraisons au centre ville : expérimentation de plates-formes de livraisons, transbordement par des véhicules propres,...

1.5 Le 22 septembre favorable aux PDU ? un bilan nuancé

Plans de Déplacements Urbains et « En ville sans ma voiture ! » ont, bien sûr, des ambitions très différentes. Le 22 septembre reste l'opération d'un jour, largement limitée au centre ville, alors que le PDU définit une politique de transport à moyen terme pour l'ensemble de l'agglomération. De plus, selon certaines personnes enquêtées, le message délivré par la journée du 22 est ambigu par rapport au PDU : en effet, l'opération se caractérise par une fermeture quasi-totale du centre ville aux voitures, qui n'est pas ce que prévoit le PDU à terme. Certaines villes craignent donc que les citoyens fassent une assimilation entre PDU et interdiction de la voiture. Certains considèrent donc que le 22 septembre: "est une journée anti-PDU à mort". Cette ambiguïté est d'ailleurs un argument avancé par des villes à PDU pour ne pas participer au 22 septembre.

Pourtant, pour les villes participantes, la journée du 22 septembre a des intérêts par rapport à leur PDU. D'une part, l'opération offre la possibilité de tests ou d'expérimentation de projet, même si toutes les mesures du PDU ne se prêtent pas à une expérimentation ; car « sur une journée, c'est trop court et trop lourd ». D'autre part, la dimension communication de la journée « En ville, sans ma voiture ! » est, clairement reconnue dans deux villes à PDU sur trois. Et l'intérêt d'une journée de communication et de sensibilisation sur la question des déplacements ne peut être minimisée, quand on en mesure le déficit actuel : la communication sur les PDU apparaît en effet comme encore largement insuffisante, puisqu'en moyenne 90 % des habitants de villes à PDU ne savent pas ce qu'est un PDU (enquête SOFRES 2000, "En ville, sans ma voiture !"). Ceci explique sans doute pourquoi plus de 70 % des communes interrogées ont choisi de parler avec la population de leurs PDU. D'ailleurs, pour l'édition 2000 de l'opération, le thème du PDU est celui qui était le plus souvent abordé par les villes participantes ayant un PDU en application ou en cours d'élaboration. Pour certaines villes, la journée du 22 est aussi l'occasion de lancer des mesures prévues par le PDU. Par exemple, à Nîmes, la charte des plans de mobilité a été signée par plusieurs services publics, ce qui marque leur engagement dans une démarche visant à réduire l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail...

Ainsi, pour que la journée du 22 septembre soit pleinement en phase avec les PDU, il semble qu'elle doit aller au-delà de la seule communication des enjeux concernant les déplacements urbains, ce qui est déjà très important. Par exemple, il paraît intéressant de montrer aussi en quoi cette opération n'est pas qu'une action ponctuelle une fois par an, mais au contraire, que cette journée permet d'une part, d'expliquer les politiques volontaristes sur le thème des déplacements et de la qualité de vie en ville – et le PDU doit en être-, et d'autre part, d'initier ce jour-là des actions qui se poursuivent de manière pérenne. Leur lancement dans le cadre d'une action de communication nationale leur une portée beaucoup plus grande et en même temps, montre un aspect concret des PDU.

Conclusion

L'analyse des enquêtes, comptages et observations réalisées dans les villes françaises et étrangères montre que les points forts mais aussi les limites de l'opération

- L'opinion en France et dans les autres pays, qu'ils soient d'Europe du nord ou du Sud, est très largement favorable à ce type d'opération, même dans les villes qui l'organisaient pour la première fois, résultat tout à fait similaire à la première édition française en 1998 ;
- L'opération n'a pas de réelle incidence sur la fréquentation des commerces situés dans les secteurs fermés à la voiture, en France, en Allemagne ou en Italie, et elle ne provoque en France ni report de clientèle ni report d'achat sur les grandes surfaces périphériques ;
- Les usagers des transports collectifs ont été plus nombreux le 22 septembre dans de nombreuses villes, sans qu'il soit facile de quantifier l'augmentation (gratuité ou vente de titre à tarif attractif durant toute la semaine du Transport Public...) ; parmi les clients des TC le 22 septembre, près d'un sur cinq ne prend jamais le bus, même occasionnellement, et a souhaité tester le réseau de transport en commun pour cette journée, tandis que les 2/3 des clients occasionnels du 22 l'a fait pour respecter l'esprit de l'opération.
- Comme dans les années antérieures, la qualité de l'air s'est améliorée uniquement dans les périmètres d'interdiction à la voiture, puisque des baisses de concentration de 20 à 50 % ont pu être mesurées sur les polluants caractéristiques du trafic automobile (CO, NO, NO₂). De même sur le bruit, l'opération améliore sensiblement la qualité sonore des espaces publics dans le périmètre, par une baisse globale des niveaux de bruit et par l'émergence des bruits de la vie sociale.
- L'espace public libéré des voitures devient un lieu d'expression et d'animation, moins par des pratiques spontanées d'appropriation que par des activités organisées : expositions (PDU, air, bruit, nature en ville, etc.), stands d'associations (promotion des modes alternatifs, etc.), expérimentations (test de véhicules non polluants, circuit d'apprentissage de la sécurité routière) et animations diverses (spectacles de rue, jeux pour les enfants, etc.)
- L'intérêt majeur de la journée par rapport au PDU est moins de tester des actions du PDU – difficile sur un temps aussi court et dans un espace aussi restreint – que de communiquer sur le plan, ses objectifs, ses mesures, et plus globalement sur les thèmes et les enjeux du PDU, pour amener les habitants à s'interroger sur leurs modes de déplacements.
- Enfin, en France où l'opération a lieu depuis trois ans, la part des habitants qui pensent que d'ici à 2010 l'on va parvenir à diminuer vraiment la part de la voiture en ville, est significativement plus importante dans les villes participantes que dans l'ensemble des villes françaises : « test grandeur nature », culture locale des politiques de sensibilisation à la limitation de la voiture ?...Il semble bien y avoir un cercle vertueux à la pédagogie sur la durée !

Dans la perspective du renouvellement de l'opération, plusieurs points sont à souligner au plan technique et en termes plus politiques :

Au plan technique :

- l'importance de l'information sur l'opération à une échelle de l'agglomération et pas seulement du périmètre, afin de donner l'envie à tous les habitants de venir profiter de ce jour « exceptionnel » : les objectifs, l'organisation pratique en termes de périmètre, les dispositions spécifiques sur les autres moyens d'accès (TC, vélo, parkings en périphérie de la zone), les animations diverses, les débats, les inaugurations éventuelles, etc
- des périmètres ou des actions au-delà du seul centre-ville, dans des quartiers, des centres secondaires, des liaisons peuvent être mises en place entre les différents secteurs fermés ou entre le centre et des lieux emblématiques de l'agglomération (bus, itinéraires vélos, etc).

- la crédibilité de l'opération dépend aussi de la réelle étanchéité du ou des périmètre(s) fermés, la présence humaine aux barrières est donc capitale pour faire respecter et expliquer l'opération ;

Au plan politique

- Si les objectifs sur « une autre mobilité » et sur « la redécouverte de la ville » sont explicitement énoncés, peut-être ceux liés au maintien et au développement de la vie économique des centres est-il à affirmer plus clairement. En effet, il s'agit bien de montrer que la ville peut fonctionner, même si on vient moins en voiture ; il est donc sans doute important de l'inclure dans les objectifs au même titre que ceux relatifs à l'environnement et la qualité urbaine. Et ce, d'autant plus que, en 2001, le 22 septembre est un samedi, jour de la semaine essentiel dans l'activité commerciale des centres.
- La participation de nombreux acteurs à la préparation et l'organisation de la journée constituent des conditions de réussite de la journée : la concertation doit donc être une préoccupation forte des villes participantes, en particulier entre acteurs des déplacements, mais aussi avec les commerçants, les associations... L'opération renforce ainsi la concertation déjà été mise en place pour le PDU, ou au contraire, est l'occasion de l'initier et de la poursuivre pour l'élaboration ou la mise en œuvre des PDU.
- La journée du 22 septembre est en phase avec les PDU, notamment parce qu'elle permet une communication importante sur les enjeux des déplacements urbains, mais il faut bien expliquer que les PDU ne visent pas « une ville sans voiture », mais une « ville avec moins de voiture », que le caractère quelque peu « radical » de la journée (au moins sur un périmètre) a une vocation pédagogique. Mais pour que la journée s'inscrive au mieux dans le PDU, il semble tout à fait important de montrer aussi en quoi cette opération n'est pas qu'une action ponctuelle une fois par an, mais au contraire, que cette journée permet d'une part, d'expliquer les politiques volontaristes sur le thème des déplacements et de la qualité de vie en ville – et le PDU doit en être-, et d'autre part, d'initier ce jour-là des actions qui se poursuivent de manière pérenne. Leur lancement dans le cadre d'une action de communication nationale leur donne une portée beaucoup plus grande et en même temps, montre un aspect concret des PDU.

Bibliographie

Sites internet

www.22 september.org

www.certu.fr/transport

Documents généraux sur l'opération « En ville, sans ma voiture ? »

« En ville, sans ma voiture ? », Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'environnement :

1. Dossier de presse, 1998
2. Actes du Colloque. janvier 1999
3. Communiqué de presse, septembre 1999
4. Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement - Agence Cesam, *Guide méthodologique Journée européenne vendredi 22 septembre 2000*, été 2000

« En ville sans ma voiture ? » *Evaluation du 22 septembre 1998. Méthodes et résultats*, rapport d'étude, Certu, juillet 1999.

« En ville sans ma voiture ! » *Evaluation du 22 septembre 1999. Résultats et analyses*, rapport d'étude, Certu, , juillet 2000

Lettre d'information/Newsletter « En ville sans ma voiture !/ In town without my car ! », N°1 juin 2000, N°2 septembre 2000, N°3 décembre 2000

Certu, MATE, Life, Ademe, *Evaluation de la journée « En ville, sans ma voiture ! » Méthodes et questionnaires*, rapport d'études, Collections du Certu, juillet 2000.

Certu-MATE « En ville sans ma voiture ! »- *10 questions/réponses à l'attention des commerçants de centre ville - 22 septembre 2000*, plaquette, août 2000

Rapports d'évaluation

Certu, MATE, Life, Ademe « En ville, sans ma voiture ? » *évaluation du 22 septembre 1999 : résultats et analyses*, rapport d'études, Collections du Certu, juillet 2000.

MATE – BVA, *Suivi de l'opération « En ville, sans ma voiture ! » du 22 septembre 2000 : étude des usagers occasionnels des transports collectifs*, Edition BVA, 2000

SOFRES, ADEME, *L'opération « En ville, sans ma voiture ! »*, rapport de synthèse, octobre 2000.

MV 2, Certu, « En ville sans ma voiture ! » *Perception de l'opération par les clients des centres villes en France, en Allemagne et en Italie*, novembre 2000.

CETE Méditerranée, Certu, « En ville, sans ma voiture ! » *journée du 22 septembre 2000 à Nîmes*, novembre 2000.

CETE Lyon, Certu, « En ville, sans ma voiture ! » *du 22 septembre 2000 à Chambéry*, 2000.

CETE de l'Est, Certu, « En ville, sans ma voiture ! » *évaluation de la journée du 22 septembre 2000 à Sélestat*, novembre 2000.

CETE Nord-Picardie, Certu, « *En ville, sans ma voiture !* » : bilan de la journée à Calais du 22 septembre 2000, novembre 2000.

CETE du Sud-Ouest, Certu, *Ville de Castres « En ville, sans ma voiture ! »*, 20, 21, 22 septembre 2000, novembre 2000.

CETE Sud-Ouest, « *En ville, sans ma voiture !* » journée du 22 septembre 2000 à Niort, novembre 2000.

CETE de l'Ouest, Certu, « *En ville, sans ma voiture !* » journée du 22 septembre 2000 à La Rochelle, novembre 2000.

CETE Normandie-Centre, Certu, « *En ville, sans ma voiture !* » 22-septembre 2000 Livraison de marchandises à Tours, décembre 2000.

CETE Méditerranée, Certu, « *En ville, sans ma voiture !* », du 22 septembre 2000 à Marseille, janvier 2001.

Acoucity, MATE, « *En ville, sans ma voiture ! 2000* » à Villeurbanne (Rhône) Evaluation de l'impact sonore de la journée et validation d'une méthode d'évaluation qualitative et quantitative, février 2001

Life, « *En ville sans ma voiture !* » Une réussite aux couleurs de l'Europe/ « *In town without my car !* » A success story for Europe, mars/March 2001

Pollution de l'air

ATMO PICARDIE, Bilan de la journée « En ville sans ma voiture ! » AMIENS, CREIL

LIG'AIR, Bilan de la journée « En ville sans ma voiture ! » TOURS, BOURGES, CHATEAUXROUX

ATMO AUVERGNE, Bilan de la journée « En ville sans ma voiture ! » MONTLUCON

ASPA, Bilan de la journée « En ville sans ma voiture ! » MULHOUSE

ARPAM, Bilan de la journée « En ville sans ma voiture ! » BELFORT

AIR PAYS DE LA LOIRE, Bilan de la journée « En ville sans ma voiture ! » NANTES, ANGERS, LE MANS

AREMA Lille Métropole, Bilan de la journée « En ville sans ma voiture ! » LILLE

AIRMARAIX, Bilan de la journée « En ville sans ma voiture ! » AIX EN PROVENCE, MARSEILLE

ATMOSF'AIR BS, Bilan de la journée « En ville sans ma voiture ! » MACON

ATMO C.A, Bilan de la journée « En ville sans ma voiture ! » CHALONS EN CHAMPAGNE

SUPAIRE, Bilan de la journée « En ville sans ma voiture ! » BOUGOIN JALLIEU

ARQAL, Bilan de la journée « En ville sans ma voiture ! » LIMOGES

AIRCOM, , Bilan de la journée « En ville sans ma voiture ! » CHERBOURG

AREMARTOIS, Bilan de la journée « En ville sans ma voiture ! » BETHUNE

ASQUADRA, Bilan de la journée « En ville sans ma voiture ! » ROMANS

COPARLY, Bilan de la journée « En ville sans ma voiture ! » VILLEURBANNE

ATMO POITOU , Bilan de la journée « En ville sans ma voiture ! » CHARENTES, LA ROCHELLE, NIORT, POITIERS

ANNEXES

Annexe 1 : cahier des charges de l'opération



Paris, le

Cahier des charges pour les villes (ou les structures intercommunales)

Principe général

L'opération « **En ville, sans ma voiture !** », qui se déroulera le 22 septembre, de 7 h à 20 h, doit répondre simultanément à un double objectif : faire découvrir la possibilité d'une autre pratique de la mobilité tout en redécouvrant la ville, ses habitants, son patrimoine. Elle vise à favoriser la réflexion relative aux enjeux des Plans de Déplacements Urbains, même dans les agglomérations où ils ne sont pas obligatoires.

Articles particuliers

Les villes partenaires de l'opération s'engagent à :

1. Inciter les communes de l'agglomération et l'autorité organisatrice des transports urbains à participer à la journée en partenariat avec la ville centre.
2. Favoriser l'intermodalité et mettre à la disposition des habitants des moyens de transport alternatifs renforcés (transports collectifs, vélos, voitures et scooters électriques, voitures au GPL ou au GNV...) leur permettant de vivre cette journée sans restreindre leur mobilité. Ces mesures prendront la forme d'une augmentation de l'offre (notamment la fréquence des transports en commun) ou d'un partage de la voirie plus favorable aux modes alternatifs à la voiture particulière.
3. Délimiter un ou plusieurs périmètres réservés aux piétons, aux vélos, aux véhicules électriques (voitures, scooters) ou fonctionnant au GPL ou au GNV, et, surtout, aux transports collectifs. Ce périmètre pourra utilement être complété par la mise en place d'une zone tampon dans laquelle des mesures d'exploitation et de partage de la voirie encourageront l'usage des transports alternatifs.
4. Mettre en œuvre une des initiatives proposées dans le document ci-joint, afin de donner un caractère spécifique à l'opération selon les villes.

Initiative retenue :

.....

5. Mettre en œuvre tous les moyens (fléchage et stationnement) permettant aux habitants du périmètre réservé ne bénéficiant pas de place de stationnement privative et aux automobilistes venant de l'extérieur de garer leur véhicule en dehors du périmètre réservé. Ces parcs de stationnement seront correctement desservis par les transports collectifs.

6. Mettre en œuvre tous les moyens de recensement et de traitement des cas particuliers, afin de réduire au strict minimum les dérogations.

7. Organiser une campagne de mesures (trafic, pollution de l'air, bruit...) permettant de quantifier l'impact de la journée. En outre, l'initiative retenue par la ville devra faire l'objet d'une évaluation précise.

8. Autoriser les livraisons jusqu'à 9 heures du matin et prévenir l'ensemble des commerçants de cette décision. Au-delà, n'accorder des dérogations qu'en nombre limité, en dehors des urgences.

9. S'inscrire dans une campagne commune de communication, et s'engager à utiliser les outils de communication proposés par le ministère pour cette journée.

10. Mettre en œuvre tous les moyens de démocratie locale, d'information et de communication pour convaincre les habitants de la ville et des autres communes de l'agglomération de renoncer, ce jour-là, à l'usage de leur voiture.

Dominique VOYNET

Le Maire
(ou le président de la structure intercommunale)

Annexe 2 : Enquête auprès des commerces et des entreprises de livraisons à Tours

L'échantillon des commerces enquêtés se compose de 9 catégories : 155 « Hôtels Cafés Restaurants » (35 %), 101 « Culture Loisir Service » (23 %), 84 « Equipement de la personne » (19 %), 59 « Alimentaires » (13 %), 19 « Soins de la personne » (pharmacie) (4 %), 15 « Equipement de la maison » (3 %), 4 garages (1 %), 3 supermarchés (2 %), 1 grand magasin (0,2 %).

Les questionnaires (validés par la mairie, la CCI et l'Union des Commerçants et le CERTU) ont été envoyés aux commerçants le 18 septembre 2000 accompagnés de deux lettres d'envoi : l'une expliquant le but de l'enquête signée par le Maire de Tours, le Président de la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Tours, et la Présidente de l'Union des Commerçants et des Artisans de Tours (L.U.C.A.T.) et l'autre CETE-CERTU indiquant les modalités de l'enquête et ses délais. A l'envoi était jointe une enveloppe T affranchie pour retour du questionnaire. Le taux de réponse, après relance, aux questionnaires est de 38 % (174 sur les 449 commerçants).

L'échantillon des 174 commerçants qui ont répondu au questionnaire s'établit comme suit : 44 Hôtels Cafés Restaurants (25 %), 39 Culture Loisir Service (23 %), 39 Equipement de la personne (23 %), 28 Alimentaires (16 %), 11 Soins de la personne, pharmacie (6 %), 5 Equipement de la maison (3 %), 1 Garages (1 %), 3 Supermarchés (2 %), 1 Grand magasin (1 %).

Synthèse des fiches de traçabilité des deux vendredis pour tous les transporteurs

	15 septembre	22 septembre
Nombre de tournées	17	26
Nombre de livraisons	507	424
Répartition matin/après midi	429 / 78	384 / 40
Nombre de colis livrés	1619 colis et 33 palettes	1044 colis et 30 palettes
Poids des marchandises livrées	21,5 tonnes	12,5 tonnes
Nombre d'enlèvements	82	24
Répartition matin/après midi	non renseigné	2 / 22
Nombre de colis enlevés	233 colis et 3 palettes	72 colis et 5 palettes
Poids des marchandises enlevées	1,2 tonnes	1,1 tonnes
Durée de livraison par client	2 à 10 minutes	2 à 10 minutes
Stationnement	emplacement réservé : 6 sur le trottoir : 149 en double file : 87 enceinte de l'Ets : 47 autre : 5 non renseigné : 256	emplacement réservé : 8 sur le trottoir : 116 en double file : 87 enceinte de l'Ets : 41 autre : 20 non renseigné : 175
Principales rues identifiées (pour 6 transporteurs):	Nombre de clients (livraisons et enlèvements)	Nombre de clients (livraisons et enlèvements)
avenue de Grammont	30	29
rue Nationale	29	27
boulevard Heurteloup	18	11
boulevard Béranger	14	7
rue Marceau	13	10
place Jean Jaurès	12	12
rue Giraudeau	12	8
rue des Halles	11	9
boulevard Tonnelé	9	9
rue d'Entraigues	9	7

Annexe 3 : Fiches descriptives des villes enquêtées

CALAIS

1. Déclaration du Maire

“ La ville de Calais a l’habitude de relever les défis comme elle l’a montrée lors de la coupe de France, c’est pourquoi elle va participer pour la 3^{ème} fois consécutive à l’opération “ En ville sans ma voiture ! . L’expérience de notre ville a été remarquée au plan européen et a servi d’exemple aux communes des régions du Kent, de Bruxelles Capitale et de Wallonie.

Calais, premier port de l’Europe continentale et ville du tunnel sous la Manche désire continuer son expérience d’une journée transfrontalière pour développer l’opération “ En ville sans ma voiture ! ” en Angleterre.

Cette opération est l’occasion d’une sensibilisation de la population au déplacement sans voiture, elle permettra aux habitants et aux touristes de découvrir la ville différemment ”.

Jacky HENIN

2. Informations générales

Ville de Calais, Département du Pas-de-Calais, Région Nord-Pas-de-Calais

78 170 habitants

Superficie : 3350 ha

Principales actions :

Une journée transfrontalière : les compagnies de transports transmanche participeront activement à l’opération en proposant des tarifs promotionnels pour permettre aux anglais de se déplacer à Calais ce jour-là et de découvrir la ville sous ses plus beaux atours.

Habitants : un ticket pass-bus avec un tarif promotionnel permettra la circulation sur tout le territoire pendant la journée.

Enfants : parcours de découverte du patrimoine historique

Journée commerciale : association avec les commerçants qui effectueront une journée “ non-stop ”, le domaine public sera mis à leur disposition pour la vente devant leur commerce.

3. Dispositif mis en place

Périmètre réservé :

12 km de voirie

78 hectares

Moyens techniques :

60 vélos mis à disposition

30 véhicules propres mobilisés

Moyens humains :

200 personnes mobilisées : agents de la ville (40), associations (30), lycées (80), services de police (30), sociétés de transports (20)

Matériel de communication :

500 affiches

40 000 plaquettes d’information

courriers spécifiques pour les publics sensibles

200 panneaux de fléchage, d’itinéraire et de parking

Transports alternatifs :

Augmentation de l’offre de transports en commun

Navettes par véhicules propres

Navettes par bateaux électriques
Petit train (liaison entre 2 extrémités du périmètre réservé)

Stationnement :

Les parcs relais en périphérie de la ville (ils permettront de se garer avant de pouvoir utiliser les transports en commun)
Les parkings de proximité situés à côté des périmètres réservés (ils permettront de se rendre dans les zones protégées)
Les parkings riverains situés en limite des périmètre protégées (ils permettront aux résidents des zones de déplacer leur véhicule avant le début de l'opération)
Les parkings vélo

Animations :

Chapiteau avec stands sur les nuisances environnementales, la sécurité routière et les transports alternatifs sous forme d'activités pédagogiques.
Stands véhicules propres, contrôle pollution.
Animation sportive : démonstration de rollers et vélos acrobatiques
Animation commerciale : déballage des produits devant les commerces.
Découverte du centre ancien : création d'une fresque monumentale de l'ancienne gare centrale détruite pendant la guerre, visites guidée dans le parc St Pierre pour les écoles (découverte des arbres et des arbustes), visite guidée de la ville (découverte des façades et des monuments).
Balades en vélo, en poney, à cheval dans le périmètre réservé.
Animation ambulante : clowns, acrobates...

4. Principaux partenaires de l'opération

Lycée Sophie Berthelot, lycée Coubertin, l'Union commerciale, les Taxis de Calais, Calais Opale Bus, CCI, P&O, SEA France, Euro Tunnel, Navy Boat, les Amis du Vieux Calais, Jeunes et Nature, ADAV, ADECA, Calais Nord 2000, Opale Ecologie, Opale Air, CETE, Relations France-Angleterre...

5. Evaluation envisagée

Air : mesures effectuées par Opale air (2 stations fixes dans le périmètre réservé), une campagne des mesures de NO₂ étalée sur plusieurs jours (dans et hors périmètre réservé).
Bruit : une étude comparative entre les niveaux sonores de la semaine précédant la journée et ceux de la journée d'action sera réalisée par le laboratoire régional des Ponts et Chaussées de Lille.
Trafic : des étudiants des lycées Coubertin et Berthelot sous l'autorité des services de la Ville seront chargés de l'étude d'impact de cette journée sur les déplacements (trafic automobile, transport en commun, trafic vélo...)
Opinion publique : enquête de satisfaction auprès des habitants, des commerçants et du public anglais sera réalisée par le lycée Berthelot (BTS trilingues, direction, force de vente).

6. Documents disponibles

7. Site web de l'opération

<http://www.mairie-calais.fr/>

CASTRES

1. Déclaration du Maire

Cette année, afin de satisfaire le plus grand nombre et répondre aux inquiétudes de certaines associations, la Ville de Castres a décidé d'élargir l'esprit et la pédagogie de cette journée " En ville, sans ma voiture ! ".

Ainsi, trois jours de manifestations marqueront et sensibiliseront la population à vivre en centre ville avec une circulation diminuée et contrôlée suivant un périmètre pré-établi.

Toutes les actions seront menées avec tous les acteurs concernés et devront correspondre aux attentes tant de la population que des commerçants. Ainsi, grâce à cette concertation et aux efforts de tous, Castres devrait pendant trois jours consécutifs permettre à la population, de retrouver une approche différente de la vie quotidienne en centre-ville.

Arnaud MANDEMENT

2. Informations générales

Ville de Castres, Département du Tarn, Région Midi-Pyrénées

3. Dispositif mis en place

Périmètre réservé :

Environ 18 hectares

1 700 habitants

Transports alternatifs :

Mise en place de navettes et de petites voitures électriques, des parkings de périphérie vers le centre-ville

Transports urbains gratuits sur trois jours

Prêt de vélos

Stationnement :

Création d'un parking supplémentaire de 130 places

Parking sur berges gratuit sur trois jours

Création d'un parking vélos en centre-ville

Moyens humains :

50 fonctionnaires territoriaux

20 bénévoles d'associations diverses

Matériel d'information et de communication :

Affiches + plaquettes information jeu-concours

Animations :

Expositions : Véhicules propres, cycles, pollution atmosphérique, espaces verts

Musicale : Orchestres et musiciens déambulant sur le périmètre

Ecole d'Art : Spectacles de danses, pièces de théâtre, dessins dans les rues

Vélos : Visite guidée sur le thème "journée à vélo" et démonstrations d'acrobaties à vélo

4. Principaux partenaires de l'opération

E.D.F. - G.D.F.

Rue de l'Avenir

Office du Tourisme

Vélo Sport Léo Lagrange

C.P.I.E

5. Evaluation envisagée

Mesure de trafic sur les boulevards

Mesures de fréquentation des parkings de périphérie et de proximité
Enquête d'opinion et réaction auprès des utilisateurs du centre-ville

6. Documents disponibles

Plan des périmètres sur les 3 jours.

7. Site web de l'opération

CHAMBÉRY-MÉTROPOLE

1. Déclaration du Maire

2. Informations générales

Agglomération de Chambéry (14 communes), Département de la Savoie, Région Rhône-Alpes

110 567 habitants dans l'agglomération

Superficie : 12 711 ha

Principales actions envisagées :

3 périmètres réservés

Pistes cyclables en site propre temporaires.

Le PDU est en cours d'élaboration, et il est apparu essentiel de se saisir de l'opération "En ville, sans ma voiture!" du 22 septembre 2000, pour informer le grand public sur les orientations retenues et valoriser l'intermodalité.

3. Dispositif mis en place

Périmètres réservés :

Chambéry : 15 km, 15 ha, 3500 habitants

Cognin : 500 m, 2 ha, 600 habitants

La Motte-Servolex : 90 m (1 rue), 1300 m², 12 habitants (pas de riverains)

Transports alternatifs :

Transports en commun : Tarification unique : 10 F la journée. Le minibus électrique CITEL qui sillonne l'hyper-centre de Chambéry sera gratuit pendant la semaine (au lieu de 2 F).

Les vélos : Plusieurs points location-gardiennage de vélos (environ 120 vélos), dont un stand dans la gare SNCF. Deux pistes cyclables provisoires mises en place à Chambéry, dont une en contresens gare centre-ville.

Véhicules propres : EDF met à disposition deux véhicules avec chauffeur pour répondre aux besoins exceptionnels des commerçants ou des particuliers, de rentrer dans le périmètre réservé de Chambéry.

1.5.1.1.1 Stands de prêts de rollers

Stationnement :

Pas de parkings de périphérie supplémentaires mais les parkings souterrains existants, qui sont en bordure du périmètre réservé de Chambéry, offrent des conditions spéciales : l'un d'eux est gratuit toute la journée (la Falaise), les autres offrent la première heure gratuite.

Point de location et gardiennage vélo : à la gare SNCF de Chambéry et à plusieurs entrées du périmètre réservé de Chambéry.

Moyens humains :

A Chambéry : Les personnels municipaux des services directement concernés par la préparation et l'organisation de la journée : Voirie, Mairie du quartier centre-ville, Animation, Info'com, Domaine Public, Police Municipale, Service Communal Hygiène et Santé. Il est également fait appel à des volontaires du personnel municipal pour les actions suivantes le jour même : location de vélos, accueil aux entrées du périmètre; contrôle aux accès interdits. Les bénévoles du milieu associatif sont aussi sollicités : l'ensemble des volontaires et bénévoles compte environ 100 personnes (en plus du personnel directement impliqué de par la mission de son service).

A La Motte-Servolex : 2 employés municipaux

A Cognin : 5 employés municipaux et 5 personnes du monde associatif.

Matériel d'information : Utilisation du matériel proposé par le ministère, N° vert, une plaquette d'information sera diffusée dans tous les foyers de l'agglomération (70 000 exem-

plaires) + une plaquette spéciale animation (Chambéry), magazines municipaux (double page dans celui de Chambéry qui sortira début septembre), presse locale, lettre aux riverains du périmètre réservé (Chambéry), lettre à chaque agent municipal (Chambéry).

Animations :

A Chambéry :

Dans les bus (sur deux lignes) : animation autour de la promotion du transport en commun. Spectacle de rue à 17h30, dans le périmètre réservé.

Pique-nique géant (à midi) dans une rue de la zone réservée.

Contact avec les établissements scolaires pour les inciter à "délocaliser" leurs activités (manuelles et sportives) dans le périmètre réservé.

Animation de l'école Municipale d'Art (en discussion).

Exposition sur le PDU de l'agglomération (en cours d'élaboration) : à Chambéry le 22 septembre et itinérante dans les autres communes de l'agglomération les semaines suivantes

Démonstration de scooters électriques, de rollers, de remorques

A Cognin :

Exposition devant la Mairie.

Prêt de vélos.

Débat dans les écoles et création d'oeuvres en plein air.

4. Principaux partenaires de l'opération

Dauphiné Libéré

Radio France Pays de Savoie + divers médias locaux

Entreprise EDF (prêt de véhicules)

Loueurs de vélos (Décathlon, etc..) + autres commerces.

Participation des commerces des périmètres réservés non encore définie.

5. Evaluation envisagée

Mesure du trafic (à Chambéry) : véhicules individuels, transports collectifs (bus et SNCF), vélos (en projet)

Mesure de fréquentation des parkings souterrains existants (à Chambéry)

Mesure du bruit (à Chambéry : Service Communal Hygiène et Santé).

Enquête d'opinion : Impact sur le monde économique (réflexion en cours)

6. Documents disponibles

7. Site web de l'opération

www.mairie-chambery.fr

LA ROCHELLE (COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION)

1. Déclaration du Maire

Député-Maire : Maxime BONO (PS)

2. Informations générales

Ville de La Rochelle, Département de la Charente-Maritime
80 000 habitants

Présentation de l'opération :

Cette journée sera l'occasion pour les habitants de l'agglomération (Communauté d'Agglomération) de tester de nouvelles pistes, d'avancer toujours plus loin sur les rails de l'écologie urbaine et d'inventer la ville de demain.

Thème 2000 :

Comme en 1997, 1998 et 1999, la Ville de La Rochelle profite de la Journée Sans Voitures pour lancer de nouvelles opérations afin d'innover en matière de déplacement urbain. Outre l'opération LISELEC : flotte de 50 voitures électriques disponibles 24h/24 dans 6 stations de la CdA, sur abonnement (lancée en 1999), nous reprenons l'opération ELCIDIS : plate-forme de livraison avec 6 véhicules électriques à disposition pour remplacer les livraisons en véhicules thermiques dans l'hyper centre. De plus, cette année, Gec-Alstom teste son Tramway « Citadis » ouvert toute la journée aux rochelais

3. Dispositif mis en place

Périmètre réservé :	10,5 km de voirie 10 hectares 8200 boîtes aux lettres
Moyens techniques :	22 lignes de bus 3000 places de stationnement 350 vélos mis à disposition 80 véhicules électriques
Moyens humains :	400 bénévoles
Matériel de communication :	affiches : 1,20 x 1,76 m (dans les abris-bus) 1 dépliant pré-programme (fin août) 1 dépliant mode d'emploi (septembre)
Divers :	1 stand CdV à la Foire Exposition (fin août) lettres aux riverains; aux administrations et aux professionnels concernés

Transports alternatifs :

Trains (augmentation des voyages), Lignes départementales de cars (tarif unique 10F), Bus et Cars (lignes habituelles + renforts), covoiturage, navettes de bus gratuites des parkings, Bus de mer, Passeur électrique et solaire, vélos et scooters électriques, Véhicules électriques.

Stationnement :

2 grands parkings gratuits en périphérie avec navettes de bus gratuites
7 parkings à proximité de la zone protégée
Les parkings de la zone protégée sont réservés aux riverains

Moyens humains : 400 personnes mobilisées (volontariat) au sein des services municipaux et communautaires (barriérage, standard téléphonique, gestion du parc de véhicules électriques, plate-forme de livraison...)

Animations et actions pédagogiques :

Action 1 : Avec les enfants des écoles de la CdA (ateliers d'animation, circuits à thème pour découvrir la ville, grand pique-nique)
Action 2 : Avec les personnes handicapées

Rallye touristique et historique organisé par le cercle Handi-Rochelais et l'Association Valentin Haüy pour les aveugles.

Action 3 : Points de réparation pour les vélos avec des vendeurs de cycles du centre ville

Action 4 : Commerces ouverts toute la journée, accompagnement gratuit des clients à leur voiture en véhicule électrique et opération « 1000 sourires » des commerçants rochelais.

Action 5 : Animation de rollers sur le port (avec Sud-Ouest)

Action 6 : Un grand Salon sur l'Ecologie Urbaine (« Qualiville ») du 21 au 23 septembre

Action 7 : Exposition « Le vélo à travers les ages » et balade en vélos « historiques »

4. Principaux partenaires de l'opération

Cette opération est le résultat du travail conjoint de :

Arequa

Automobiles Citroën

Automobiles Peugeot

CITRAM

Conseil Général

Direction Départementale de l'Équipement

EDF

France Telecom

GEMA (Groupe des Mutuelles d'Assurance de France)

Océcars

519^{ème} Régiment du Train

Région Poitou-Charentes

Rébus Aunis-Saintonge

RTCR

Sceta Parc

SNCF

Sovetours

SERNAM

Les sociétés de transport et les taxis

... et tous ceux, associations, comités de quartiers, etc., qui se sont mobilisés

5. Evaluation envisagée

Environnement :

Air et bruit seront mesurés dans deux endroits du centre ville + mesures mobiles

Le service Environnement et l'Arequa feront découvrir comment on procède à ces mesures.

Trafics et comptages :

Comptages effectués par la DDE (entre la rocade et la zone de pré-filtrage)

6. Documents disponibles

Le Mode d'emploi de l'opération

Les revues de presse 97, 98, 99

7. Site web de l'opération

www.ville-larochelle.fr

LILLE

1. Déclaration du Maire

« L'évaluation de la première édition de la journée « En ville, sans ma voiture ? », organisée en septembre 1999, nous a permis de constater une diminution significative de la pollution, et une augmentation importante des déplacements en transports collectifs, à vélo et à pied.

La satisfaction du public, qui est réelle, doit toutefois être tempérée par les difficultés que les commerçants ont rencontrées lors de cette première édition.

C'est pourquoi nous avons décidé de participer une nouvelle fois à cette manifestation nationale, dont la finalité est importante, en accroissant notre partenariat avec l'ensemble des acteurs institutionnels, économiques et associatifs lillois, pour garantir sa réussite collective, et sa pérennisation. »

Pierre Mauroy
Sénateur - Maire de Lille
Président de Lille Métropole Communauté Urbaine
Ancien Premier Ministre

2. Informations générales

Ville de Lille, région Nord-Pas-de-Calais
219 597 habitants
3301 ha

Principales actions envisagées :

Dans le cadre de l'organisation (très largement concertée, avec les partenaires institutionnels, associatifs et privés de la ville) de cette journée sur le Thème Intermodalité et Plan de Déplacements Urbains, une très large place est donnée à :

- des expérimentations en matière d'intermodalité dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains (navette fluviale, location de vélos, nouveau parc de stationnement, mise en place d'une plate forme de livraison commerce-client...)
- l'incitation au covoiturage
- des animations pédagogiques
- la participation des scolaires aux animations et préalablement (travail avec le Conseil Municipal d'Enfants de la Ville)
- l'organisation d'un débat
- l'évaluation concertée des impacts de la journée

3. Dispositif mis en place

Périmètre réservé :

23 km de voirie
115 hectares
12 115 habitants

Transports alternatifs :

- renforcement des cadences sur deux lignes de bus (lignes 12 et 14)
- 1 navette fluviale
- xxx places de stationnement
- xxx vélos mis à disposition
- xxx véhicules propres mobilisés

Stationnement :

1 parc d'échange supplémentaire gardé, relié au centre par le métro
5 parcs vélos supplémentaires gardés dans le périmètre

Moyens humains :

Personnel mobilisé : police nationale, police municipale, agents du stationnement payant, personnel municipal

Matériel d'information et de communication :

- 50000 triptyques
- 130000 flyers
- journaux électroniques
- 600 affiches au format 40x60
- affichage Decaux
- journal d'information municipale
- lettre d'information aux résidents de l'espace confort, aux commerçants et artisans, aux employeurs lillois et aux écoles
- 25 oriflammes
- 12 lignes de téléphone

Animations :

- présentation et démonstration de véhicules plus propres (GPL, GNV, électrique)
- expositions sur la qualité de l'air, les nuisances sonores, le Plan de Déplacements Urbains, les transports...
- animations sur la sécurité routière
- visites : visite des aménagements cyclables, parcours « Découverte de la qualité de l'air »

4. Principaux partenaires de l'opération

Entreprises : EDF, GDF, Transpole, SNCF, France Télécom

Médias : Radio France Fréquence Nord

Autres : le Conseil Régional Nord-Pas de Calais, Lille Métropole Communauté Urbaine, le Conseil Général du Nord, la Préfecture du Nord, la Police Nationale, la Direction Départementale de l'Équipement du Nord, l'AREMA – Lille Roubaix Tourcoing

5. Évaluation envisagée

Qualité de l'air :

5 stations fixes du réseau de mesure et d'alerte (AREMA) sont disposées à Lille
mesures spécifiques par un camion laboratoire sur la place Rihour, du 14 au 22 septembre

Bruit :

mesures réalisées par le CETE sur 5 points (rue Faidherbe, rue Nationale et rue de la Collégiale, deux points supplémentaires sont à sélectionner)

Il est à noter que la ville va peut-être être sélectionnée par le CERTU comme ville pilote pour les mesures de bruit (une vingtaine de points de mesure serait alors effectuée)

Flux de circulation :

- Vélos et piétons :
- Trafic routier : mesures dans et en périphérie de l'espace confort par LMCU
- Transport en commun : mesures de fréquentation par ligne et par arrêt par Transpole

Qualité de vie :

- sondage et enquête de satisfaction par l'APPA et l'INRETS
- observation des espaces publics (Ville de Lille)

Activité économique :

- comptage entrées de magasins (en cours d'élaboration)
- enquête d'opinion des commerçants et recueil des chiffres d'affaires (avec le GAEC/ENVAR)
- enquête auprès des clients des commerces (en cours d'élaboration)
- comptage des clients des hyper-marchés de périphérie (CERTU)

Stationnement :

- évaluation de la fréquentation du stationnement sur la voirie et en parcs ouvragés
- évaluation de la fréquentation des parcs relais par Transpole

6. Documents disponibles

- évaluation de la Journée « en Ville sans ma voiture ? », édition 1999
- conférence de presse du 6 juillet 2000

7. Site web de l'opération

www.mairie-lille.fr

Marseille

1 - Déclaration du Maire

C'est avec un grand plaisir que la Ville de Marseille s'associe pour la seconde année consécutive à l'opération "En ville, sans ma voiture !". En ce 22 septembre, un large périmètre d'ordinaire dévolu aux automobilistes sera rendu aux piétons et aux cyclistes.

Je suis conscient de l'importance de la voiture dans notre vie quotidienne. Il ne s'agit donc pas d'en faire le procès ou de condamner le légitime désir de nos concitoyens d'utiliser un moyen de transport qui leur est familier.

Cette journée leur offre simplement l'opportunité de découvrir leur ville autrement, de réfléchir à un meilleur partage de la voirie, de repenser ensemble le transport en ville pour améliorer la qualité de vie de notre cité.

Dans ce dernier domaine, Marseille fait d'ailleurs figure de précurseur avec l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains déjà voté en conseil municipal.

Prolongation du métro et retour en force du tramway, les premières dispositions de ce plan marseillais sont désormais sur les rails. D'ici 2005/2006, la ligne 1 du métro sera ainsi prolongée de la Timone à Saint-Barnabé et jusqu'à la L2, via la gare de la Blancarde.

De son côté, le tramway 68 (nouvelle version) sera prolongé d'un côté jusqu'aux Caillols, et d'un autre jusqu'à Bougainville en desservant le coeur d'Euroméditerranée (Joliette). Tandis qu'une ligne nouvelle sera créée entre la Blancarde et la Place du 4 Septembre-Catalans, desservant les Cinq Avenues, la Canebière, la Préfecture et le Palais de Justice.

Inspiré de la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie de décembre 1996, le Plan de Déplacements Urbains a ainsi vocation à réduire le trafic automobile en centre ville et à développer les moyens de transports les moins polluants.

Cette journée du 22 septembre n'est donc pas une finalité en soi, mais un point de départ permettant à Marseille d'affirmer une identité résolument moderne, innovante et audacieuse.

Jean-Claude Gaudin
Maire de Marseille

2 - Informations générales

Nom de la Ville : MARSEILLE

Nombre d'habitants : 801 070 habitants.

Superficie (ha) : 24 121.

Thème 2000 retenu : "la redécouverte de la ville à pied, à vélo, en roller ou en transport en commun!"

3 - Dispositif mis en place

3.1 - Le périmètre réservé

La délimitation

- Un périmètre dans le centre ville sera réservé exclusivement aux piétons, rollers, cyclistes, transports collectifs, taxis et animations.

D'une superficie de 43 hectares, il est délimité par les rues Vincent Scotto, Bir Hakeim, du Beausset, de la République, le Quai des Belges, la rue Breteuil, le cours Pierre Puget, les boulevards Paul Peytral et Salvator, le cours Lieutaud, le boulevard Garibaldi et la Canebière.

Il est à noter que pour la première année, ce périmètre inclura la partie basse de la Canebière.

- La Place d'Estienne d'Orves fait partie du dispositif.
- A l'intérieur de ce périmètre, une zone est strictement réservée aux piétons et rollers.

Les dérogations

- Outre les transports en commun, les taxis pratiquant le covoiturage et les véhicules moins polluants (GPL, GNV, électriques), des dérogations seront accordées aux catégories de personnes suivantes :

- les professionnels de la santé sur présentation aux barrages et indication de la mission.
- les urgences (police, pompiers, services médicaux d'urgence).
- les personnels municipaux chargés du nettoyage.
- les personnes à mobilité réduite.
- les riverains disposant d'un garage privé dans la zone.



Le contrôle : surveillance des points de filtrage et barriérage

- Le respect du périmètre sera assuré par les agents des Polices Nationale et municipale répartis sur 14 points de contrôle.
- Des policiers îlotiers patrouilleront et filtreront les accès.
- Des barrières avec panneaux annonçant l'opération seront posés.

3.2 - Les modes de transports proposés



Les offres de transports alternatifs

- *Offre de transports renforcés* par l'opérateur Régie des Transports Marseillais (R.T.M.) avec création d'une navette bus gratuite pour les usagers du parking de dissuasion.
- *"Histobus" de la R.T.M.*
 - . Voyage gratuit en bus, à la découverte des sites et monuments marseillais proposé aux usagers du parking de dissuasion.
- *Parcours touristique en "petit train"*
 - . circuit gratuit pour valoriser le patrimoine et montrer le dynamisme commercial du centre-ville.
- *Prêt gratuit de vélos*



Les moyens de transports collectifs habituels

- Lignes de transports en commun habituelles (bus et métros R.T.M.) avec renforcement en surface de la desserte du métro dans le cadre du "réseau ARMATURE".
- Cars de tourisme.
- Taxis
- Ferry-boat : petit navire traversier assurant la desserte entre le quai du Port et le quai de Rive-Neuve.



Les incitations au recours aux transports alternatifs

- Promotion des transports collectifs de la R.T.M. avec informations sur le réseau actuel en direction de la clientèle.
- Offre par la R.T.M. d'un aller-retour et d'un voyage en "Histobus" aux usagers ayant laissé leur véhicule sur certains parkings.
- Développement d'une synergie vélo-métro.
- Réduction du tarif R.T.M. pour la journée.



Les offres de parking

- Plusieurs principes sont pris en compte pour la régulation du stationnement :
 - . Offrir aux automobilistes la possibilité de laisser leur voiture pour utiliser les modes de transports alternatifs mis à leur disposition.
 - . Dissuader les usagers souhaitant se rendre dans le périmètre réservé, à prendre leur voiture pour venir en bordure de la zone interdite à la circulation.
 - . Laisser l'accessibilité aux parkings souterrains du périmètre pour les usagers souhaitant absolument s'y rendre en voiture.
- Comment ? par la mise à disposition :
 - . d'un parking relais de dissuasion proche du périmètre réservé : l'espace St-Jean (en attente de réponse).
 - . des parkings habituels dont la promotion sera faite par une communication renforcée :
 - . site Castellane
 - . site La Timone
 - . site Sainte-Marguerite/Dromel : parkings Palais des Sports, Rocamat, Académie, habituellement peu utilisés et qui permettront aux usagers d'être garés en amont du dispositif.
 - . parkings centre ville qui restent accessibles : Félix Baret, Préfecture, Charles De Gaulle (accès par rue Pythéas exclusivement), Estienne d'Orves, Hôtel-de-Ville, Bourse.

. parkings d'échange du métro : Bougainville, La Rose, Frais Vallon, Saint-Pierre, Sainte-Marguerite.

3.3 - L'animation du périmètre

Des actions à caractère pédagogique et festif seront organisées pour animer les espaces publics laissés vacants par les voitures.

Les objectifs suivants sont visés :

- Apporter à la population du périmètre des informations sur les enjeux de l'opération.
- Déclencher une réflexion sur la nécessité d'un changement de comportement compatible avec l'environnement.
- Créer une ambiance festive.

Les animations à caractère sportif

- Promenades gratuites en calèche dans le périmètre (4 attelages + 1 cavalier).
- Démonstration de dirt sur vélos BMX + séances d'essai pour le public.
- Promotion des pistes cyclables par l'organisation d'un parcours cyclotouriste.
- Prêt de rollers.
- Promenade en rollers organisée par l'Association des Rollers Marseillais.

Les animations à caractère commercial

Implications diverses des commerces pour valoriser leur activité : jeux concours et questionnaires enquêtes d'opinion, braderie, extension gratuite des terrasses des cafés du périmètre.

Les animations à caractère culturel

- Mise en valeur du patrimoine : identification d'un cheminement piéton d'un site culturel à l'autre.
- Gratuité des Musées Cantini, de la Mode, d'Histoire.
- Ouverture du jardin des vestiges.
- Orchestres de l'Ecole du Conservatoire : Mistral, Accordéon.
- Orchestre de Chambre de Ville "Allégo Barbaro" composé de 18 musiciens personnages.
- Exposition commentée à l'Atelier du Patrimoine portant sur :
 - . l'architecture du Vieux-Port.
 - . Présentation des bâtiments protégés du périmètre : Préfecture, Maison Pascal, Opéra, 1, rue Molière, Eglise des Augustins, Chambre de Commerce, Îlot Baze, immeuble de l'Office de la Culture, Immeuble Louvre et Paix.
 - . Les effets de la pollution sur les bâtiments avec présentation d'une cartographie par rapport aux pollutions atmosphérique et phonique.

Les animations à caractère environnemental

Pédagogie environnementale et culture se rejoindront à travers les animations de l'Association "Point d'Orgue 7" sélectionnée dans le cadre du concours d'idées "Envies d'Environnement". Une trentaine d'artistes, comédiens, peintres, musiciens seront mis en scène et arpenteront le périmètre pour faire mieux comprendre le sens de cette journée.

Les animations véhicules électriques

Démonstration, essai de véhicules électriques : voitures, scooters, vélos et stand d'information tenu par E.D.F. et PEUGEOT.

Les animations "Plan de Déplacements Urbains"

Axées sur une communication sur la série de mesures et de réalisations pour une réappropriation de leur ville par les marseillais.

Les animations "Sécurité Routière"

Un circuit d'éducation à la sécurité routière sera organisé à l'attention des écoliers, dans le périmètre non circulé.

La participation des écoles

Neuf écoles des abords du périmètre voire d'autres participeront à l'opération.

3.4 - La communication Ville auprès de la population et des médias.

Le principe :

Communication rappelant le caractère pédagogique, environnemental et festif de l'opération et comportant plusieurs volets dont notamment ceux :

- de l'attractivité (animations) et l'accessibilité (parkings) du centre-ville.
- de la nécessité d'adopter un comportement privilégiant un usage rationnel de la voiture.
- des mesures d'accompagnement (offres de transports alternatifs).

 Les outils supports de communication

- Outils de communication nationaux : affiches, cartes postales, divers.
- Parution d'articles dans la presse quotidienne régionale et dans le magazine municipal "Marseille Infoflash".
- Parution d'articles dans les revues professionnelles, "Municipaux Magazine" et "Les échos de la ville" afin de sensibiliser le personnel municipal.
- "Camions jaunes" municipaux indiquant le périmètre d'animation.
- Fléchages spécifiques pour les automobilistes.
- Messages sur les radios locales.
- Numéro vert "Allô Mairie".
- Messages sur panneaux ville MUPI et électroniques.
- Informations Internet sur les sites www.mairie-marseille.fr et www.lepilote.com
- Conférence de presse à l'Hôtel-de-Ville.

4 - Principaux partenaires de l'opération (liste non exhaustive)

- entreprises : E.D.F., AIR MARAIX, DECATHLON, PEUGEOT Automobile Littoral, PEUGEOT Evasion deux roues.
- médias : La Provence, La Marseillaise, Le Pavé, Radio France Provence, France Info.
- autres : Fédération des Commerçants du centre-ville.

5 - Evaluation envisagée

Les indicateurs suivants seront à nouveau mis en place :

5.1 - les mesures de trafics :

- voitures particulières : relevé des compteurs permanents et mobiles de la Direction de la Circulation.
- vélos : pose d'un compteur vélo sur la piste cyclable Michelet pour mesurer l'impact de l'opération sur cet équipement situé hors périmètre.
- comptage des vélos mis à disposition.
- Piétons et rollers ; indicateurs de cheminement piétonnier sur la rue de Rome (partie basse).
- Quantification du remplissage des parkings de dissuasion et habituels.
- Quantification de la fréquentation des transports en commun.

5.2 - la qualité de l'air et les mesures de bruit :

- installation du dispositif fixe de mesures d'Air Maraix. Cet équipement comporte des analyseurs qui mesurent en continu les principaux polluants de l'air, le dioxyde de soufre, le monoxyde de carbone, les oxydes d'azote.
- installation par la Direction Municipale Santé et Environnement de sonomètres sur 5 points : rues de Rome, Paradis, Grignan, Aubagne et St-Ferréol. Un stand d'information pourra renseigner la population et communiquer l'analyse en temps réel de la composition du spectre du bruit.

5.3 - La fréquentation des commerces du centre-ville

Baromètre d'activités à partir des chiffres d'affaires assuré par l'Association des commerçants "Marseille-Centre".

6 - Documents disponibles

7 - Site web de la Ville de Marseille :

www.mairie-marseille.fr

MONTREUIL

1. Déclaration du Maire

maire : Jean-Pierre Brard

2. Informations générales

Montreuil 93
90 674 hab
932 ha

Principales actions envisagées

Bouclage d'un large périmètre central, un polygone dont les côtés sont constitués des futures avenues paysagères.

Animations festives : grande terrasse animée sur la rue, stands d'associations, envol de ballons, location de vélos, transports en commun renforcés, " taxis " propres et gratuits sur simples appels,

Raisons qui ont motivé ce(s) choix

La rue libérée des voitures laisse la place à la vie qui continue mais aussi à la fête.

3. Dispositif mis en place

Périmètre(s) réservé(s)

250 ha

nombre d'habitants concernés :

25 000 habitants

Transports alternatifs

bus, métro, petit train gratuit Monoprix, calèches (gratuites), des contremarques données par les commerçants sont échangeables contre de vrais tickets ratp..

60 vélos à disposition gratuitement place de la Mairie, véhicules électriques et GPL, un quai de déchargement pour les marchandises (relai par véhicules propres).

location, prêt de vélo

Stationnement

3 parkings mis en place pour l'occasion la veille et gardiennés en périphérie de la zone protégée, 1 parking vélo gardienné place de la mairie.

Moyens humains

45 points de contrôle (barriérage avec 2 équipes de 50 personnes), 12 personnes au stand information de la station Mairie de Montreuil, 3 équipes de 4 personnes au poste central en mairie,

50 bénévoles en tout pour les stands.

Animations

Visite du camion AIRPARIF

Exposition RATP

Expo PDU

Point d'informations sur la maîtrise de l'énergie dans les transports

Lieux portes ouvertes

Visite du bassin rétention

Ticket bus échangeables

Piste de Sécurité routière (pour les scolaires)

Promenades en calèches

Lâcher de 2000 ballons en fin d'après-midi

Stand handicapés

Stand FFRP(rando)
Atelier réparation Vélo
Arrêtons le massacre
Manège écologique (à pédale)
Espace sportif (partenariat avec décathlon)
Roller skating Initiation enfant.
La plus grande terrasse animée du monde (200m)
visites expos
Parcours
Sous réserve : la ligne 121 en site propre le long de la rue de Paris (jalonnement en botte de paille.)

4. Principaux partenaires de l'opération

Décathlon : les commerçants du centre ville, EDF, constructeurs auto

5. Evaluation envisagée

Résultats concernant :

les mesures de trafics (trafic individuel motorisé ; transports collectifs ; vélo ; piétons)

les mesures de fréquentation des parkings périphériques ; de proximité ; etc..

les mesures de la qualité de l'air et du bruit

l'impact sur l'activité économique

6. Documents disponibles

brochures spécifiques début septembre 2000

7. Site web de l'opération

www.montreuil93.net/environnement

NÎMES

1. Déclaration du Maire

La Ville de Nîmes, consciente des problèmes actuels liés à la circulation automobile, a décidé de s'associer pour la troisième année consécutive à l'opération " En ville, sans ma voiture ? ", initiée par le Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement.

Cette journée du 22 septembre 2000 sera l'occasion pour les Nîmois d'utiliser plus largement les transports en commun, le vélo, la marche à pied, ou le roller... pour se déplacer. La ville pourra être redécouverte dans une ambiance plus calme, plus détendue et en toute sécurité.

Plusieurs innovations importantes sont prévues cette année : le renforcement de la dimension d'agglomération grâce à la mise en place de parkings gardés en périphérie de la ville, le développement de l'action auprès des services publics nîmois engagés dans l'élaboration de plans de mobilité, l'extension de la zone réservée en direction de l'Esplanade et de l'Avenue Feuchères jusqu'à la Gare Centrale.

Cette démarche de reconquête de la ville doit constituer une action de sensibilisation pour encourager le développement de comportements compatibles avec une meilleure mobilité urbaine et la protection de l'environnement.

Faire prendre conscience des nuisances engendrées par l'usage inconsidéré de la voiture individuelle en ville, réaffirmer la place des piétons, cyclistes et transports publics, tels sont les principaux objectifs de cette journée.

2. Informations générales

NÎMES (Languedoc Roussillon)

133 000 habitants

16 000 hectares

Principales actions : report du trafic de transit hors du centre-ville, système de mise à disposition gratuite de vélos, incitations tarifaires à l'intermodalité, carte OLIVE qui préfigure un système de tarification unique des transports à l'échelle de l'agglomération, centrale d'information sur les déplacements, bourse de covoiturage au sein des grandes entreprises et administrations

3. Dispositif mis en place

Périmètre réservé : 100 ha

Transports alternatifs :

mesures tarifaires pour les transports en commun, ticket journée à 10F valable sur l'ensemble du réseau, carte OLIVE de gratuité ou de réduction avec les transporteurs impliqués dans l'opération des services publics, vélos en prêt

Stationnement :

tous les parcs souterrains restent accessibles, information renforcée sur l'opération " 1h gratuite avec les commerçants ", des parkings gratuits et surveillés sont disponibles en périphérie avec rabattement sur le réseau de TC, offre de stationnement habituelle pour les vélos

Moyens humains :

personnel municipal (police municipale, voirie, environnement, communication, festivités, bénévoles du tissu associatif, société privée de gardiennage)

Matériel d'information et communication :

concertation menée avec l'ensemble des acteurs dans le Comité de Pilotage, affiches du Ministère, une brochure spécifique sur les modalités pratiques de la journée à Nîmes éditée à 30000 exemplaires et diffusé dans toute l'agglomération, des banderoles et panneaux sur les principaux axes de circulation, site internet de la Ville, journal municipal, panneaux électroniques, médias locaux (Radio France Nîmes, Midi Libre) associés, conférence de presse le 18 septembre, table ronde sur les déplacements organisée le 21 septembre en soirée

Animations :

présentation et démonstrations de véhicules propres, prêt de vélos, circuit école de la prévention routière, location et démonstration de rollers, animations de rue, exposition " l'Air que l'on respire ", signature de la charte sur les plans de mobilité, carte OLIVE pour les transports en commun, centrale de mobilité sur internet

4. Principaux partenaires de l'opération

DDE, Conseil Général, Commune de Manduel, DDAS, France Telecom, CCI, Coupole des Halles, Decathlon, TCN, SNCF, Cariane, Cars de Camargue, Rapides de Camargue, STDG, Transports Gardois, EDF/GDF, Citroen, Eurobike, ASF, Radio France Nîmes, La Gazette de Nîmes, Midi Libre, Chérie FM, La Poste, Ecole nationale de Police, Prévention Routière, Air Languedoc-Roussillon, Collectif nîmois des usagers de la voie publique, Tam-Tam, Cycles Passieu, Cycles Tendil, Onyx

5. Evaluation envisagée

Mesures de trafic (en ville et en périphérie)
Mesures de la qualité de l'air
Mesures de bruit

6. Documents disponibles

Brochure d'information (A4 recto/verso) tirée à 30 000 exemplaires
Recueil de conseils et d'exemples pour établir un plan de mobilité dans un organisme, établi par la DDE du Gard

7. Site web de l'opération

www.ville-nimes.fr

NIORT

1. Déclaration du Maire

La Journée « En ville, sans ma voiture ! » du 22 septembre 1999, initiée par le Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, a conforté pour sa deuxième édition, son succès auprès des Niortais. Elle permet de mettre en œuvre de nouveaux modes de déplacement dans la ville et de faire prendre conscience aux usagers de ces nouvelles possibilités mais aussi de circuler dans un centre ville plus sûr, moins pollué et moins bruyant.

La Municipalité a donc décidé de reconduire cette opération en 2000, opération devenue européenne et qui mobilise un grand nombre de villes.

La Ville de Niort s'est engagée à développer les initiatives suivantes destinées à donner un caractère spécifique à l'opération : La ville aux vélos, Une ville plus respirable, Une ville moins bruyante, Une ville plus sécurisante, Favoriser l'intermodalité (train – bus – vélos – parking)

Bernard BELLEC
Maire de Niort

2. Informations générales

Ville de Niort, Département des Deux-Sèvres
59 346 habitants

3. Dispositif mis en place

Périmètre réservé :

Il est élargi par rapport à celui de l'année précédente. Il concerne le centre ville historique de Niort.

Surface concernée : 33,5 ha soit 0,50 % de la surface de la commune, 20 barrages, 10 km de voirie concernée, soit 0,91 % de la voirie communale et 0,52 km de voies piétonnes soit 100 % des voies piétonnes communales.

Population du périmètre réservé : 10.000 hab. (estimation)

Transports alternatifs :

Navettes gratuites dans le périmètre réservé

3 lignes de bus avec arrêt dans le périmètre réservé

Véhicules propres municipaux et partenaires avec chauffeur

3 parcs de vélos (gratuit et/ou loué) à partir des parkings de proximité

Mise en place de points de rencontres pour covoiturage à partir du centre des quartiers périphériques et des centres bourgs.

Incitation au covoiturage dans les entreprises / administrations du périmètre réservé et hors périmètre.

Navettes fluviales en bateaux électriques : liaison parkings de proximité périmètre réservé en bateaux électriques.

Stationnement :

Pour les parkings de proximité, liaisons possibles avec véhicules « propres » sur demande

La tarification des stationnements des parkings de proximité ne change pas.

Moyens humains :

Le personnel municipal sera mobilisé (plus de 150 agents) pour les activités suivantes : tenue des barrages – gestion technique de l'opération – permanence téléphonique – parc de location de vélos – conduite de véhicules « propres » - conduite des bateaux électriques- transports en commun – enquêtes – mesures de l'état de l'environnement (comptages véhicules – mesure Air et Bruit) – animations dans le périmètre réservé.

Les agents de la Police Nationale seront mobilisés pour la sécurité de l'opération et une animation *sécurité civile*.

Les bénévoles des associations seront mobilisés pour la tenue des animations
Les employés des entreprises partenaires seront mobilisés en fonction du partenariat mis en œuvre.

Matériel de communication :

L'enseignement des manifestations précédentes réside dans la mise en œuvre d'un plan de communication exemplaire qui permette à la fois d'organiser convenablement les déplacements dans la ville et de promouvoir les animations entreprises dans le périmètre réservé.

Les actions de communication en cours sont les suivantes (liste non exhaustive) :

- Article dans le magazine municipal (septembre) : « Vivre à Niort »
- Point presse local le 14 septembre
- Message téléphonique d'attente
- Numéro de téléphone spécial et numéro vert national
- Présentation de la journée sur le site web de Niort (avec lien vers site national)
- Dossiers techniques à l'ensemble des partenaires
- Dossiers de présentation à l'ensemble des élus
- Article dans le magazine du personnel municipal « Ensemble »
- Document 4 pages "En ville sans ma voiture ?" distribué dans les boîtes aux lettres
- Documents spécifiques (info quartier) pour publics particuliers (riverains, profession libérale médicale, restaurateurs, hôteliers...)

4. Principaux partenaires de l'opération

La ville tient à remercier tous les partenaires locaux qui apportent leur contribution à la réalisation de l'opération.

5. Evaluation envisagée

Environnement :

Mesure de la pollution de l'air : Mise en place d'une campagne de mesure (tout le mois de septembre 2000) à partir des cabines mobiles de l'AREQUA et des 2 sites fixes installés à Niort. Polluants mesurés : Nox, O3, PES, CO, SO2, Données météorologiques

Mesure du bruit : Mise en œuvre d'une campagne de mesure du bruit à partir d'un site fixe et de mesures ponctuelles dans le périmètre réservé. Cette campagne sera réalisée en collaboration avec la DDASS pendant 10 jours

Comptage véhicules : Mise en œuvre d'une campagne de comptages véhicules dans et hors périmètre. Cette campagne sera réalisée en collaboration avec la DDE pendant 10 jours

Opinion publique :

Comme l'année précédente, la Ville de Niort mettra en œuvre une évaluation de l'ensemble du dispositif.

Cette évaluation pourra se faire à partir des questionnaires "Nationaux" fournis par le CERTU auxquels seront rajoutés des éléments d'évaluation spécifique à Niort.

Un comparatif par rapport à l'année précédente nous permettra d'améliorer notre dispositif pour les années à venir.

6. Documents disponibles

7. Site web de l'opération

SÉLESTAT

1. Déclaration du Maire

Maire : Monsieur Pierre GIERSCH

2. Informations générales

Ville de Sélestat, Département du Bas-Rhin, Région Alsace

17 500 habitants

Superficie : 4 445 hectares, dont plus de la moitié constitutifs du milieu naturel (forêt, SAU, réserve naturelle volontaire, etc..).

Thème 2000 :

Le thème retenu cette année est le suivant : « tester de nouvelles rues piétonnes ».

L'objectif est d'apprécier l'impact auprès de la population de l'extension de la zone piétonne existante (particulièrement la création de nouvelles rues piétonnes dans le centre historique de la ville).

Principales actions envisagées :

Les actions envisagées à l'occasion de cette journée seront déclinées autour de :

Incitation à d'autres modes et habitudes de déplacement

- mise à disposition du véhicule électrique,
- prêt gratuit de vélos,
- dans le périmètre fermé à la circulation, les commerçants pourront être livrés et réceptionner leurs marchandises grâce au véhicule électrique de la Ville et au dispositif de prise en charge par les scouts à l'aide de vélos et remorques.

Sensibilisation à la problématique du transport automobile et ses alternatives

- exposition Transport Intercommunal de Sélestat (T.I.S.) / Communauté de Communes,
- exposition de photos prises par les membres du Conseil Municipal des Enfants lors de la précédente édition,
- exposition de véhicules alternatifs (concessionnaires locaux),
- le Conseil Jeunes de Sélestat propose une animation sur le thème des nuisances sonores (sous réserve de confirmation).

Au niveau des divertissements / animations

- spectacle de rue et troupe d'improvisation théâtrale,
- animation roller (sous réserve de confirmation),
- promenades en calèche,
- goûter géant offert aux enfants.

Evaluation de l'impact de la journée (à organiser)

- sondages d'opinion,
- enquête par rapport aux activités commerciales (cf. fiche Certu),
- mesures de bruit (sous réserve).

3. Dispositif mis en place

Périmètre réservé :

9,4 hectares,

2,4 kilomètres de voirie,

environ 3 200 habitants concernés, soit environ 800 à 1 000 foyers et plus de 300 établissements artisanaux et commerciaux.

Transports alternatifs :

- ligne de bus entre Châtenois, Sélestat et Ebersheim : gratuité du transport ce jour-là et augmentation des cadences sur certains tronçons terminaux (toutes les ½ heures) dans la perspective d'ouverture de la 2^{ème} ligne d'ici octobre 2000,
- pour les livraisons : 1 véhicule électrique (Volta) de la Ville et participation des scouts de France (vélos + remorques) (sous réserve de confirmation),
- véhicules propres mis à disposition par des concessionnaires automobiles (sous réserve de confirmation),

- prêt gratuit de vélos à la journée (avec l'Office de Tourisme),
- circulation à pied : tous les lieux du centre ville sont accessibles en 10 à 15 minutes.

Stationnement :

- les parkings habituellement payants seront gratuits à cette occasion,
- 928 places de stationnement en périphérie, réparties entre 12 aires de stationnement,
- 1 parking supplémentaire est mis à disposition de la population (parking E.D.F.),
- 50 arceaux vélos sont disponibles sur la Ville, notamment devant les bâtiments publics, gare, etc..

Moyens humains :

- le personnel municipal est mobilisé (services techniques et administratifs) pour la préparation et le déroulement de la journée, soit environ 30 agents municipaux,
- participation de partenaires associatifs (Trajets, scouts, etc..),
- 5 points de filtrage en centre ville : 2 à 3 agents par barrière,
- poste de commandement à l'Hôtel de Ville,
- chauffeurs.

Matériel de communication :

- numéro vert : service Environnement – 03.88.58.85.12,
- affiches du Ministère, diffusées sur l'agglomération de la Communauté de Communes de Sélestat,
- conception d'une plaquette d'information spécifique (dépliant – programme tiré à 10 000 exemplaires) qui sera distribuée à la population et aux communes de l'agglomération,
- un courrier sera également adressé aux commerçants et aux habitants du périmètre fermé à la circulation pour les informer de l'opération et prendre les dispositions concernant les livraisons ou l'accès au périmètre réservé,
- annonce de l'événement par conférence de presse et dossier de presse,
- courrier spécifique aux écoles élémentaires (mallette pédagogique, goûter, incitation à participer : visites des expositions, animations, etc..).

Animations :

- un spectacle de rue est prévu en divers lieux du périmètre fermé à la circulation avec des jongleurs, des cracheurs de feu, etc.. et une représentation finale en fin d'après-midi,
- une troupe d'improvisation interviendra dans les transports en commun et aux arrêts de bus,
- une animation roller,
- des promenades gratuites en calèche auront lieu toute l'après-midi,
- un goûter sera offert aux enfants, à partir de 16 heures 30,
- une animation sur le thème des nuisances sonores sera proposée par le Conseil Jeunes de Sélestat (sous réserve de confirmation).

4. Principaux partenaires de l'opération

Services municipaux (Direction du développement urbain, Régie municipale, Service environnement, etc..),
Communauté de Communes,
Office de Tourisme,
Office de la Culture,
Centre E. Leclerc,
Médias : Dernières Nouvelles d'Alsace, Alsace, radios locales,
Concessionnaires automobiles,
Partenaires associatifs (Trajets, Scouts de France, etc..),
Associations professionnelles des commerçants et artisans (Cœur de Ville, etc..),
Sollicitation de la commune jumelée allemande de Waldkirch (pour exposer sa politique de transports urbains).

5. Evaluation envisagée

enquête d'opinion et enquête des commerces (Cf. questionnaire Certu),
éventuellement, mesures de bruit (si possible, monter une animation avec le Conseil Jeunes),
comptage, en fin de matinée - début d'après-midi, des parkings et de la fréquentation des transports en commun (à organiser si possible).

TOURS

1. Déclaration du Maire

La Ville de Tours renouvellera pour la troisième année consécutive l'opération " En ville, sans ma voiture ! " le 22 Septembre prochain.

Depuis trois ans, le périmètre réservé est passé de 28 hectares à 80 hectares pour l'année 2000.

La ville profite de cette journée pour tester des expériences axées sur l'intermodalité urbaine en relation avec l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Tourangelle. Cette année, la commune de Saint-Pierre des Corps installera un parking relais en relation avec la S.N.C.F. qui augmentera les cadences de la navette entre les gares de Saint-Pierre des Corps et de Tours.

Cette action va permettre de fédérer la culture de déplacement urbain au sein de l'agglomération.

Le Maire
Premier Vice-président de la Région Centre
Jean GERMAIN

2. Informations générales

Ville de Tours, Département d'Indre-et-Loire, Région Centre
137 046 habitants
Superficie : 3 436 ha

3. Dispositif mis en place

Périmètre réservé :

Cette année, la ville de TOURS augmente son périmètre de 23 hectares afin de réserver 80 hectares pour l'opération 2000.

Le périmètre retenu est le suivant : Place Anatole France, avenue Malraux, rue Lavoisier, place François Sicard, rue Jules Simon, boulevard Heurteloup, place du Général Leclerc, rue Charles Gille, rue d'Entraigues, rue George Sand, rue Marceau, rue de Clocheville, place Gaston Pailhou, place des Halles, rue de la Victoire, rue Saint Lidoire, rue des quatre vents, rue des Tanneurs.

Le périmètre devra être respecté de 7h 00 à 20h 00.

Transports alternatifs :

Une promotion des transports en commun avec la vente de ticket unitaire à 1 F sur tout le réseau bus.

Mise à disposition de véhicules utilitaires propres chez les transporteurs pour assurer la continuité des livraisons dans le secteur réservé avec un suivi administratif afin de mieux connaître la traçabilité des livraisons. Ce suivi constituera un recueil de données pour ouvrir « le volet marchandise en ville » du P.D.U.

Stationnement :

La commune de Saint-Pierre des Corps mettra un parking relais en relation avec la navette S.N.C.F. dont les cadences seront augmentées pendant la journée entre Saint-Pierre des Corps et TOURS.

Deux parkings relais seront mis en place à TOURS : un au Nord et un au Sud avec une signalétique spécifique. Trois parkings de proximités ouverts à partir de 10 heures proches du périmètre seront plus particulièrement réservés à la clientèle des commerces.

L'installation de parcs de stationnement gardiennés pour les vélos pendant deux ou trois jours.

Matériel d'information et de communication :

Plaquettes d'information boîtes aux lettres.

Lettres d'information aux commerçants par le biais de la Chambre de Commerce et d'Industrie.

Affichettes A 3.
Affiches 120 X 180.
Dossiers presse.
Conférence de presse.
Insertion toutes éditions dans le Journal Régional.
Insertion Journal Municipal.
Mention sur le réseau d'affichage Municipal en 3 X 4.

Animations :

Une sensibilisation des scolaires pour qu'ils se déplacent à bicyclette le 22 Septembre 2000.
Mise en place avec la Police Nationale de contrôle de bruit des deux roues motorisées.
Importante animation de l'Association "100 véhicules électriques en Touraine" pour la vente de son 100ème véhicule en collaboration avec tous les acheteurs.
Location de vélos à un prix symbolique ainsi que des vélos taxi.
Prise en charge des personnes dans le périmètre réservé par des navettes électriques.

4. Principaux partenaires de l'opération

Entreprises : SNCF, FIL BLEU, 100 Véhicules électriques en Touraine, Primagaz
Médias : Radio France Tours
Autres : CCI, UCAT, ADEME

5. Evaluation envisagée

Des mesures sur le trafic automobile seront effectuées.
La fréquentation des parkings en ouvrage sera relevée.
Le report modal sur les transports en commun.
Le nombre de vélos loués et gardiennés.
Le nombre de colis, le poids moyen, le nombre de livraison et d'enlèvement ainsi que les tranches horaires.
Les voyages effectués par les navettes électriques.
Les mesures d'impact sur la qualité de l'air et du bruit seront effectuées en plusieurs points de la ville

6. Site web de l'opération

www.ville-tours.fr

VILLEURBANNE

1. Déclaration du Maire

Cette journée n'a pas pour objectif de bannir le mode de transport qu'est la voiture mais de promouvoir un meilleur usage de ce véhicule en repensant les transports urbains dans le sens d'un meilleur partage de la voirie, de la sécurité et d'une meilleure qualité de vie pour tous.

La Municipalité de Villeurbanne a choisi pour cette nouvelle édition 2000 de la Journée « En ville, sans ma voiture ! », de sensibiliser plus particulièrement la population aux nouveaux modes de transport alternatifs (le tramway, le vélo) mis en place dans le cadre du Plan de déplacements urbains adopté en octobre 97 par la Communauté urbaine de Lyon, et à l'inciter à les utiliser dans le cadre de la vie quotidienne notamment pour une nouvelle mobilité de proximité.

Gilbert Chabroux, Sénateur-maire

2. Informations générales

Ville de Villeurbanne, Département du Rhône, Région Rhône-Alpes
127 299 habitants + campus de 30 000 personnes (recensement INSEE 1999)
Superficie de la ville : 1587 ha

Principales actions envisagées :

Village des partenaires

Campagne de mesure du bruit et de la pollution atmosphérique

Initiative « La ville aux vélos »

Action autour du dossier du Chemin de fer de l'est lyonnais (CFEL) actuellement utilisé pour le trafic marchandises (Wagon expo en gare de Villeurbanne des projets proposés par les habitants et les associations) – hors périmètre

Présentation aux villeurbannais d'une rame du tramway et circulation pré-inaugurale sur la section villeurbannaise de la ligne) – hors périmètre (pour info, le tramway sera mis en service fin 2000)

Table-ronde « Un meilleur partage de la voirie » co-organisé avec la FNAUT et DARLY

Pourquoi ces choix ?:

Actualité de ces transports et souhait de faire utiliser les transports alternatifs notamment pour la mobilité de proximité. Le PDU a été adopté en 97 et il est maintenant en train de se mettre en place.

3. Dispositif mis en place

Périmètre réservé :

80 ha environ

Transports alternatifs :

Transports en commun habituels (bus et métro de la SLTC) avec mise en place pour la Journée d'une flotte de bus moins polluante pour desservir le périmètre.

Mise à disposition de la population et des commerçants de navettes électriques Les Toucs gratuites pour une circulation du périmètre vers le reste de la ville

Prêt de vélos

Mise à disposition gratuite de la population de « Rosalies » pour une circulation à l'intérieur du périmètre réservé

Stationnement :

Parking Chanoine Boursier gratuit et mise à disposition de 3 parkings relais à proximité du périmètre (parkings salles de sport des Gratte-ciel et Raphaël de Barros et transformation du stade de la Viabert en parking provisoire)

Parking vélo au point prêt

Moyens humains :

Personnel mobilisé : Police Nationale (police de proximité, brigade de circulation et brigade de contrôle technique), Police Municipale, Brigade des agents de médiation, Services techniques, service Communication, Cabinet du Maire, Standard, direction de l'Hygiène et de la Santé Publique, Partenaires de l'opération, Enseignants, personnel des associations...

Personnel bénévole : les membres des conseils de quartier de la ville

Matériel d'information et de communication :

Utilisation des outils fournis par le MATE et n° vert de France Télécom

Réalisation de documents locaux :

- Tracts programmes de la Journée, tract Action du CFEL, tract départs vélos des quartiers
- Affichettes Ville-SLTC dans les bus et métros et message audio
- Dossier de presse
- Plaquette sur l'air réalisée par la DHSP
- Plaquette sur les pistes cyclables de la Communauté urbaine de Lyon

Animations :

piste mobile cycles de la Prévention routière en direction des enfants
parcours sécurisé EDF et Prévention Routière de scooters électriques
exposition de cycles du musée Henri Malatre de Rochetaillée
circuits vélos pistes cyclables, à l'intérieur du périmètre et départs vélos des quartiers
diaporama « un tour d'Europe à vélo » de l'association Roulez Jeunesse
prêt de vélos
mise à disposition de navettes-taxis électriques et de rosalias
animation théâtrale sur le thème de la Journée
présentation et démonstration de véhicules propres

4. Principaux partenaires de l'opération

Entreprises :

France Télécom, La Poste, 01 DB, SLTC, EDF/GDF, SNCF, société Le Touc, société Servisport, société Locavel

Autres :

ADEME, COPARLY, ACOUCITE, SYTRAL, APPA, La Mission Ecologie de la Communauté Urbaine de Lyon, le SYTRAL, Pro-vélo, la Police Nationale, La Prévention Routière, La Sécurité Routière, Musée de l'automobile de Rochetaillée, des laboratoires scientifiques du campus de La Doua, des associations CES, FNAUT, DARLY, Droits du piéton..., les centres sociaux, les conseils de quartier...

5. Evaluation envisagée

Mesures de trafics

Mesures de la qualité de l'air (camion laboratoire LIDAR) et du bruit (Acouicité)