



HAL
open science

En ville, sans ma voiture? Evaluation du 22 septembre 1998: méthodes et résultats

Guillaume Bailly, Vincent Fabre, Patrick Marchand, Françoise Mermoud, Sylvie Paillard, Didier Soulage, Jean-Marie Guidez, Jacques Legaignoux, Béatrice Vessiller

► **To cite this version:**

Guillaume Bailly, Vincent Fabre, Patrick Marchand, Françoise Mermoud, Sylvie Paillard, et al.. En ville, sans ma voiture? Evaluation du 22 septembre 1998: méthodes et résultats. [Rapport de recherche] Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). 1999, 97 p., photos, graphiques, tableaux. hal-02163838

HAL Id: hal-02163838

<https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02163838v1>

Submitted on 24 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.

Certu, réseau des CETE et
Ministère de l'Aménagement
du Territoire et de l'Environnement

«En ville, sans ma voiture?» Évaluation du 22 septembre 1998

Méthodes et résultats

■
T R A N S P O R T E T M O B I L I T É

Certu, réseau des CETE et
Ministère de l'Aménagement
du Territoire et de l'Environnement

«En ville, sans ma voiture?» Évaluation du 22 septembre 1998

Méthodes et résultats



Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement



Ministère de l'Équipement,
des Transports et du Logement



Centre d'études sur les réseaux, les transports,
l'urbanisme et les constructions publiques

Centres d'Études Techniques de l'Équipement de l'Est, de Lyon, de l'Ouest
Direction Régionale de l'Équipement Île-de-France

Collection Rapports d'étude

Publications proposant des informations inédites, analysant et explorant de nouveaux champs d'investigation.
Publications susceptibles d'être amendées ou complétées ultérieurement.

Le Certu publie aussi les collections: dossiers, références, débats.
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, l'ensemble de ces enquêtes ayant ensuite permis la rédaction du présent ouvrage:

- le centre d'études techniques de l'Équipement de Lyon, et notamment Marie-Claude Bessard, Thierry Gouin et Françoise Mermoud,
- le centre d'études technique de l'Équipement de l'Est, et notamment François Brunnel, Patrice Grillot, Patrick Marchand,
- le centre d'études techniques de l'Équipement Méditerranée, et notamment Didier Harlin,
- le centre d'études techniques de l'Équipement du Sud-Ouest, et notamment Jean-Louis Couderc, Pierre Quinet et Virginie Roorick,
- le centre d'études techniques de l'Équipement Nord-Picardie, et notamment Patrick Palmier,
- le centre d'études techniques de l'Équipement de l'Ouest, et notamment Sylvie Paillard,
- la direction régionale de l'Équipement de l'Île-de-France, notamment Sylvain Michelin,
- le ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, et notamment Vincent Fabre,
- la Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques, et notamment André Pény,
- la Sofres, et notamment Bruno Monjaret et Odile Bailly,
- le Département Mobilité, Transport et services urbains du Certu, et notamment Jean-Marie Guidez, Jacques Legaigoux et Béatrice Vessiller.

Sommaire

Introduction	7
“En ville, sans ma voiture ?” : mode d’emploi	9
Sans auto, mais mobile !	11
Au travail et à l’école, “sans ma voiture”	19
A-t-on mieux respiré le 22 septembre ?	29
Moins de bruit et d’autres bruits !	33
Des clients aussi nombreux qu’à l’ordinaire	37
Des résidents plutôt favorables	41
Dans la rue : avant tout, une ambiance plus détendue !	45
Opinions publiques : La Rochelle et les autres	57
Le débat local : quatre représentations de la ville	61
Conclusion	67
ANNEXES	73
• Pollution de l’air à Strasbourg	
• Description du dispositif du 22 septembre 1998 dans les villes suivantes : Amiens, Bourgoin-Jallieu, Castres, Chambéry, Grenoble, Le Mans, Lorient, Montreuil, Nancy, Nîmes, Quimper, Sélestat, La Rochelle.	

INTRODUCTION

Le 9 septembre 1997, la ville de La Rochelle a organisé, en collaboration avec France 2 pour l'émission "Envoyé spécial", une première expérience de "journée sans voiture". Cette journée a rencontré un succès certain, tant sur le plan de l'organisation des déplacements des habitants, des actifs, des jeunes... que sur le plan de la perception et de l'acceptation de cette journée par la population. Au-delà de l'aspect médiatique de la journée, le caractère innovant de cette expérimentation a suscité l'intérêt du PREDIT (programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres) qui a confié à deux chercheurs le soin de porter un regard sociologique sur cette journée, à partir de la quinzaine d'heures d'images tournées par France 2 et jamais diffusées (les "rushs")¹.

Suite à l'expérience rochelaise, le ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement a décidé de lancer le 22 septembre 1998 la journée "En ville, sans ma voiture ?", à laquelle 34 villes ont répondu : des petites villes sans réseau de transport collectif, comme Sélestat (15 000 habitants) aux collectivités engagées depuis longtemps dans des politiques volontaristes de déplacements, tel Grenoble, Strasbourg, Lorient, Nantes, etc.

A l'heure où la limitation de la voiture en ville constitue un enjeu des politiques actuelles de déplacements urbains, avec l'élaboration des plans de déplacements urbains dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, cette journée présente un caractère expérimental à grande échelle qu'il paraît intéressant d'observer sur plusieurs aspects, en particulier la mobilité, l'usage de la rue libérée de la voiture, l'activité commerciale et l'acceptation sociale de l'opération. C'est pourquoi le CERTU a proposé aux ministères de l'Environnement et de l'Équipement d'évaluer cette opération, en s'appuyant d'une part sur le réseau technique du ministère de l'Équipement, les Centres d'Études Techniques de l'Équipement et la Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France, et d'autre part, sur la SOFRES pour quelques enquêtes spécifiques, avec le concours financier de la Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques (DRAST).

Au total, un budget d'1,5 million de francs a été consacré à l'évaluation de la journée, conjointement par le ministère de l'Équipement et le ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement.

¹ "Que s'est-il passé à La Rochelle le 9 septembre 1997 ? Un regard de sociologues" A. Borzeix, CNRS et I. Joseph, Université de Paris X Nanterre, in *Revue Transport-Environnement-Circulation* n°147 - mars-avril 1998

“EN VILLE, SANS MA VOITURE ?” : MODE D’EMPLOI

Quel dispositif technique?

L'opération a consisté à interdire la circulation automobile dans un périmètre du centre-ville, délimité par chaque ville. Quelques villes ont défini de grands périmètres (1 000 mètres sur 600 à Nancy), d'autres se sont contentées d'étendre légèrement leur secteur piétonnier habituel.

Certaines villes ont mis en place une offre spécifique de transports collectifs : navettes, ticket à 10 francs pour la journée, parcs-relais, etc, souvent en collaboration avec les transports interurbains routiers ou ferroviaires. Souvent, les villes ont proposé des prêts ou de la location de vélos.

Dans la plupart des cas, les résidents de la zone ont été invités à stationner leur véhicule en dehors du périmètre.

Les collectivités avec divers partenaires (réseaux de transport, réseau de mesure de la qualité de l'air, EDF-GDF, associations, constructeurs automobiles, magasins de sport, etc.) ont dressé des stands sur une de leur place libérée de la voiture.

Par ailleurs, les villes ont déployé d'importants moyens pour informer les habitants de cette opération : presse et radios locales, affiches, dépliants, numéro vert en mairie...



**Les 34 villes partenaires de la journée
“En ville, sans ma voiture” du 22 septembre 1998**

Quelle méthode d'évaluation ?

Pour le CERTU, l'élaboration d'un dispositif d'évaluation de la journée a été guidée par l'objectif de mesurer les changements sur les points suivants :

- les comportements et la vie économique, c'est-à-dire les modes de transports utilisés ce jour-là, le programme d'activités des habitants, la fréquentation des commerces...,
- l'environnement dans la zone sans voiture et à l'extérieur, en termes de bruit, de qualité de l'air, d'encombrement, d'occupation de l'espace public...,
- et enfin, la perception et l'appropriation de la ville sans voiture, l'opinion des habitants du centre et du reste de l'agglomération quant à cette opération, celle des actifs, des scolaires, des clients, des commerçants du centre...,

Des enquêtes et des observations ont été ainsi réalisées dans une quinzaine de villes dont Nancy, Amiens, La Rochelle, Sélestat, Chambéry, Le Mans, Lorient, Montreuil, Quimper, Castres, Bourgoin-Jallieu, Grenoble et Nîmes. Ces enquêtes ont été menées auprès d'actifs et d'élèves du centre-ville pour connaître leurs modes de déplacement ce jour-là et leur opinion quant à l'opération. Dans ces villes, nous avons également mené des observations sur l'usage de l'espace public et analysé le débat local à travers la presse et des entretiens auprès d'élus et de leaders d'opinion. Des mesures sur le bruit ont également été effectuées dans quelques villes.

Des enquêtes auprès des résidents, des commerçants et de leurs clients, ainsi que des comptages à la sortie des commerces pour évaluer leur fréquentation ont été menées par la SOFRES sur quatre villes : Castres, la Rochelle, Nîmes et Nancy.

SANS AUTO, MAIS MOBILE !

Bilan de l'usage des différents modes de déplacements

Ce bilan a été réalisé à partir des informations communiquées au ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, par les 15² villes ayant abordé ce thème dans le bilan qu'elles ont fait de l'opération, parmi les 34 villes qui y ont participé. Ces données ont été complétées par les informations que les CETE ont pu collecter, notamment auprès des réseaux de transport public³, au cours des observations qu'ils ont effectuées sur certains des sites. Ce bilan ne peut donc prétendre à l'exhaustivité.

De plus, le niveau de précision des informations communiquées par les villes est très variable. De façon générale, des données chiffrées existent concernant le trafic automobile, la fréquentation des transports publics, celle des parcs-relais et des navettes desservant ces parcs. En revanche, l'appréciation de l'usage de la marche à pied et du vélo reste très qualitative.

Une baisse générale du trafic automobile en ville

Selon les comptages effectués par les villes, le trafic a globalement baissé le 22 septembre, par rapport à une journée habituelle, sur les voies situées hors des périmètres sans voiture, avec une diminution de 10 à 20 % selon les villes et selon les points où les mesures ont été effectuées. La baisse était généralement plus sensible dans la partie du centre la plus proche de la zone sans voiture et sur les axes structurants qui la desservaient (on y a enregistré des baisses de trafic allant jusqu'à 50 % à Tours). A Grenoble, la diminution du trafic automobile vers le centre s'est accompagnée d'une plus forte utilisation des voiries de contournement (rocade sud).

L'interdiction de circuler dans le centre-ville a donc globalement réduit le trafic à l'échelle de l'ensemble de la ville, et réorienté celui-ci vers les voies de contournement.

Moins de stationnement en ville

Cette baisse de trafic est confirmée par les observations effectuées par les villes participantes et les CETE sur le thème du stationnement. Ainsi, contrairement à ce que l'on aurait pu attendre, il n'a pas été constaté de pression anormale du stationnement en bordure des zones interdites aux voitures. On n'a pas constaté de recrudescence des pratiques de stationnement "sauvage" en bordure du périmètre. Au contraire, dans la plupart des villes participantes, les parcs de stationnement mis à la disposition des automobilistes en limite des périmètres sans voiture ont été moins occupés qu'un jour habituel.

2 Albertville, Besançon, Belfort, Bourgoin-Jallieu, Chambéry, Dunkerque, Montreuil, Morlaix, Nevers, Niort, Paris, Rouen, Sélestat, Tours, Strasbourg
3 Castres, Le Mans, Lorient, Nancy, Nîmes, Quimper, Sélestat,

Ces observations nous amènent à penser que les automobilistes ont anticipé la journée sans voiture, en organisant autrement leurs déplacements : en utilisant d'autres modes, ou en renonçant à fréquenter le centre-ville au cours de cette journée.

Des parkings-relais très peu utilisés

La plupart des villes participant à l'opération avait mis en place des parcs-relais situés en périphérie du centre-ville et reliés à la zone sans voiture par un système de navettes, généralement gratuites.

Ces parcs-relais ont, de façon générale, été très peu utilisés par les automobilistes souhaitant se rendre dans le centre (généralement autour de 10 à 30 % de leur capacité). Et les navettes ont souvent circulé à vide.

Les villes de Strasbourg et de Montreuil font un peu figure d'exception avec une forte augmentation (+ 116 % à Strasbourg) de l'usage des parcs-relais. Il convient de noter que cette augmentation de la fréquentation s'est principalement portée sur les parcs déjà existants, plus que sur ceux créés à l'occasion de la journée.

Plusieurs explications peuvent être avancées. La disponibilité de places de stationnement plus proches du centre n'incitait pas les automobilistes à utiliser les parcs-relais.

De plus, il semble qu'il soit difficile de faire émerger des pratiques intermodales à l'occasion d'événements ponctuels. L'exemple strasbourgeois montre qu'une action dans la durée est nécessaire pour que ce type de pratique soit considéré par les automobilistes comme une alternative intéressante et entre dans les comportements.



A Montreuil, seuls les parcs-relais situés près des axes de transit -ici, une friche affectée au stationnement ce jour-là- ont été occupés de manière significative

Une augmentation générale de l'usage des transports collectifs

La journée "En ville, sans ma voiture ?" a été une belle journée pour les transports publics urbains. A cette occasion, la plupart des réseaux proposait une tarification spéciale (ticket journée à 10 francs le plus souvent) et une offre renforcée (amélioration des fréquences, augmentation des capacités).

SANS VOITURE... MAIS EN BUS

Le Mardi 22 Septembre 98,
 profitez de la journée "sans voiture"
 pour vous déplacer en bus.
Un seul ticket 10 F et vous circulez
 librement toute la journée sur
 l'ensemble du réseau CTRL :
 travail, shopping, loisirs... le bus, une
 bonne idée pour se déplacer
 en centre-ville !
 Pour mieux découvrir les lignes,
 les avantages et services CTRL,
 circuler du 21 au 27 septembre 98
 avec la carte semaine (40F).
**A la journée, à la semaine,
 au mois ou à l'année, avec le bus,
 c'est pourtant facile de se déplacer !**





- Ticket journée libre circulation 10 frs (vendu par le conducteur)
- Carte à la semaine du 21 au 27 sept 40 frs
- Bus gratuit du parking Gahinet toutes les 10 mn
- Parking l'Orientis : Bus gratuit vers le centre ville sur présentation du ticket de stationnement le 22 sept. seulement

CTRL

21 AU 27 SEPTEMBRE 98

Laissez votre véhicule au Parking ! Déplacez-vous autrement, c'est respirer différemment !

Document non remboursable - Ne pas jeter sur la voie publique

Fiches d'informations relatives aux dispositions particulières mises en place à Lorient sur les réseaux de transports collectifs le 22 septembre 1998

SANS VOITURE ... MAIS EN TRAIN

Fréquence **MAIS EN TRAIN**
 Journée du Mardi 22 Septembre 1998
 20 trajets AS :
 Rennebourg - Garel - Lorient - Quimperle de 6h à 20 h.



		RENNESBOURG - LORENT - GAREL - QUIMPERLE									
		R	A	G	L	Q	L	G	R	L	R
RENNESBOURG	D	110	118	126	134	142	150	158	166	174	182
RENNESBOURG	A	120	128	136	144	152	160	168	176	184	192
GAREL	D	111	119	127	135	143	151	159	167	175	183
GAREL	A	121	129	137	145	153	161	169	177	185	193
LORENT	D	112	120	128	136	144	152	160	168	176	184
LORENT	A	122	130	138	146	154	162	170	178	186	194
QUIMPERLE	D	113	121	129	137	145	153	161	169	177	185
QUIMPERLE	A	123	131	139	147	155	163	171	179	187	195

		QUIMPERLE - GAREL - LORENT - RENNESBOURG			
		Q	G	L	R
QUIMPERLE	D	113	121	129	137
QUIMPERLE	A	123	131	139	147
GAREL	D	114	122	130	138
GAREL	A	124	132	140	148
LORENT	D	115	123	131	139
LORENT	A	125	133	141	149
RENNESBOURG	D	116	124	132	140
RENNESBOURG	A	126	134	142	150

Prix spécial "Lorient sans voiture"
 Journée du Mardi 22 Septembre 1998

50% de réduction sur les trajets
 + gratuite de leur leur présentation du billet SNCF.
 (si ticket de bus, gratuit sans verse event)

+ prêt gratuit à la Gare d'échanges d'un vélo (avec caution)
 + transport gratuit de son vélo dans le train

Le train et le bus, c'est plus qu'une liaison, c'est aussi une rencontre entre le cœur de ville et votre domicile. Le mail rapproche et raccourcit les distances et les temps de parcours en vous déposant à la gare d'échanges accessible par deux roues.

Renseignements
 00 36 35 35 35
 19.21.99 (hors 24h)

Dans toutes les villes dotées d'un réseau de transports public urbain, la fréquentation a connu une augmentation. Celle-ci est, bien sûr, variable selon la taille de la ville, l'importance du réseau et l'étendue du périmètre sans voiture : + 2 % à Niort, + 11 % à Lorient, + 22 % à Quimper, + 25 % à Chambéry...

Cette journée a attiré dans les transports publics une clientèle inhabituelle et la circulation apaisée a été unanimement appréciée par les conducteurs de bus.

La journée sans voiture a été l'occasion pour certaines villes de se livrer à des expérimentations concernant les transports publics :

- la ville de Sélestat qui ne dispose pas de réseau de transport collectif a testé au cours de cette journée son projet de ligne de bus intercommunale : la future ligne a donc fonctionné gratuitement tout au long de la journée, ce qui a constitué une opération de promotion intéressante pour le futur service, ainsi qu'un test en vraie grandeur ;
- la ville de Castres a mis en place à l'occasion de la journée 7 petites navettes électriques (petits véhicules utilisés sur les greens de golf) gratuites pour faciliter l'accès au centre-ville.

Au-delà du périmètre des transports urbains, quelques initiatives ont été prises en faveur des migrants pendulaires :

- à Strasbourg, des tarifs spéciaux permettant d'utiliser le train, les transports urbains, les parcs-relais et d'emprunter des vélos avec le même titre de transport, et ce, à l'échelle de l'agglomération, du département ou de la région ;
- des offres spécifiques (trains supplémentaires, tarifs réduits) mises en place par la SNCF (comme à Strasbourg, Chambéry, Grenoble, Lorient, Nancy), mais cette démarche n'a pas été systématique dans toutes les villes participantes ;
- des tarifs spéciaux sur quelques réseaux départementaux (Isère, Bas Rhin).

Le vélo : un engouement visible mais difficile à quantifier

La plupart des villes participantes n'a pas effectué de comptages permettant d'évaluer le nombre des vélos par rapport à une journée de référence. La ville de Paris annonce une augmentation de 110 % des vélos par rapport à un jour normal. Le trafic des vélos à Castres, sur les ponts du centre-ville, a augmenté de 164 % (passant de 647 à 1709). La fréquentation des centres-villes par les cyclistes a généralement été appréciée de façon qualitative par une observation de l'usage de l'espace. Les vélos sont apparus nettement plus nombreux en ville le 22 septembre. La population des cyclistes était aussi assez différente, avec une présence plus importante d'enfants, de familles à vélo et des comportements un peu plus indisciplinés que d'ordinaire.

Les villes participantes avaient mis en place des systèmes de prêt ou de location de vélos. Ces opérations ont rencontré des succès divers selon les villes : 35 vélos sur 50 ont été prêtés à Lorient, 115 sur 500 à Nancy, 400 sur 600 à Grenoble, 130 personnes ont eu recours aux 100 vélos mis à disposition à Quimper...



A Grenoble, pour emprunter un des 600 vélos disponibles le 22 septembre dans les trois points de prêts, il fallait laisser ses clefs de voiture....

D'autres services ont été offerts aux cyclistes, avec plus ou moins de succès : local vélo gardé à la gare de Sélestat et atelier de réparation, emplacements vélos dans les parcs souterrains à Chambéry (qui sont restés inutilisés), démonstration de vélos avec accumulation d'énergie, parcs à vélos gardés à Tours et Dunkerque...La journée du 22 a été choisie à Grenoble pour inaugurer le nouveau "véloparc" de la gare, local implanté dans la gare, sur un lieu de passage important, offrant aux usagers du train un parc à vélos gardé et un atelier de réparation.

Si le vélo apparaît incontestablement comme "porteur" et perçu comme tel par les villes participantes dans le cadre de cette journée, les actions mises en place ont rencontré des succès très variables qu'il n'est pas forcément facile d'expliquer. La communication sur ce thème et l'existence d'une politique cyclable affirmée de longue date semblent des éléments importants du succès.

Des piétons plus nombreux dans des rues apaisées

La plupart des observations est qualitative. Les seules données chiffrées émanent du CETE du Sud-Ouest qui a comptabilisé les piétons sur deux ponts dans le centre de Castres les 15 et 22 septembre. Il ressort de ces comptages une augmentation de 38 % de la fréquentation piétonne, passant de 12 263 à 16 982. Cette augmentation, si elle est moindre que ce qui a été observé concernant les vélos, est cependant significative.

Les observations qualitatives réalisées dans les autres villes montrent que les piétons étaient au moins aussi nombreux que d'habitude. Leur présence dans un espace urbain dégagé de l'occupation automobile a pu paraître, parfois, peu dense. L'ambiance sonore, très différente, a souvent déconcerté les pro-

meneurs (et les commerçants), contribuant à la perception d'un espace moins fortement occupé qu'à l'ordinaire. Ce calme a été généralement apprécié par les citoyens et mis à profit par les enfants qui ont fréquenté plus nombreux les rues de la ville, à pied, à vélo, à roller... et à saute-mouton.

Le roller : un mode tout juste émergent

Dans la plupart des villes, le roller n'a fait qu'une apparition timide sur l'espace public. Il n'est pas apparu à l'occasion de cette journée comme un véritable mode de transport alternatif. Peu de villes avaient prévu des actions ou communiqué sur ce thème (la ville de Chambéry avait organisé des locations de roller avec une chaîne de magasins de sports). On peut cependant penser que cette présence aurait été nettement plus importante un jour sans école, comme ce sera le cas en 1999.

Des livraisons sans encombre

Dans la plupart des villes participantes, des horaires de livraisons de marchandises ont été fixés (voire, on a simplement appliqué scrupuleusement les horaires actuels). Les livraisons se sont généralement effectuées sans problème particulier. Certaines villes avaient mis en place un service de livraisons par véhicules électriques, notamment Montreuil où 60 livraisons ont été assurées à partir d'un quai de déchargement.

Conclusion

La journée "En ville, sans ma voiture ?" a été l'occasion d'observer une nouvelle répartition des déplacements entre les différents modes avec un essor, souvent spectaculaire, des transports collectifs et du vélo. Elle a été l'occasion pour les villes de tenter des expériences variées concernant la promotion des autres modes de transport que la voiture (notamment au travers du prêt et du stationnement des vélos, des parcs-relais, voire de nouveaux transports collectifs et de la mise à disposition de véhicules électriques). Ces expériences n'ont pas rencontré le même succès dans toutes les villes. Ces différences observées entre les villes, concernant notamment les prêts de vélo et l'usage des parkings-relais, montrent que certaines pratiques demandent, pour émerger, une politique affirmée, relayée par une communication forte et de longue haleine, nécessaire à une bonne appropriation par les usagers. Ces comportements nécessitent un apprentissage progressif qui ne peut s'inscrire que dans la durée.

Si la journée sans voiture ne peut à "elle seule" initier des changements de comportement dans ces domaines, elle peut être, par sa dimension médiatique et pédagogique, l'occasion de lancer des actions à plus long terme. C'est ensuite dans la durée, et au travers d'une communication continue et cohérente que ces actions pourront influencer sur les pratiques de déplacements.

Sylvie Paillard, CETE de l'Ouest

AU TRAVAIL ET A L'ECOLE, " SANS MA VOITURE "

Rappel des objectifs et de la méthodologie des enquêtes

Une méthodologie calée au niveau national

L'intérêt des enquêtes auprès des actifs et des scolaires était de mesurer et d'analyser les modifications des déplacements obligés (domicile-travail et domicile-école) liées à l'opération "En ville, sans ma voiture ?".

La méthodologie a été définie au niveau national, de façon à assurer la standardisation des recueils et la comparabilité des résultats.

Le principe retenu a été de sélectionner, dans la mesure du possible, un échantillon diversifié d'entreprises et d'établissements scolaires localisés dans la zone réservée. Par leur intermédiaire, des questionnaires ont été distribués à leurs employés et leurs élèves, quelques jours après le mardi 22, pour avoir un relevé après coup des modifications éventuelles des pratiques de déplacements.

Il avait été décidé de constituer un échantillon minimum de 200 actifs et 200 scolaires par ville enquêtée. Pour s'assurer d'un effectif suffisant, compte tenu des réponses habituelles dans ce genre d'enquête, il avait été décidé de distribuer un nombre de questionnaires trois fois supérieur à l'échantillon souhaité en retour, voire même plus dans certains établissements scolaires.

La distribution et la récupération des questionnaires s'est faite à l'intérieur des entreprises et des établissements scolaires. Les réponses recueillies sont donc uniquement basées sur le volontariat des personnes, ce qui peut induire, on le sait, quelques biais dans les résultats (par sur-représentation des personnes motivées, en particulier).

Chaque CETE a pris en charge l'organisation de l'enquête, sur la base de la méthodologie définie, pour les villes de sa zone d'action (la DREIF pour Montreuil). Les questionnaires ont ensuite été retournés au CETE de Lyon, après relecture et apurement.

La ville de Belfort, qui avait pris en charge directement l'organisation de l'enquête sur son territoire, sur la base de la méthodologie nationale, souhaitait bénéficier de l'exploitation nationale. Elle est donc intégrée dans cette analyse.

Plus de 5 000 enquêtes traitées

Finalement, les tailles d'échantillons récupérés sont assez différentes suivant les villes. Ils reflètent le fait que certains périmètres réservés ne comprenaient aucun établissement scolaire comme dans le cas de Bourgoin-Jallieu.

Au contraire, les intéressés ont répondu massivement dans certains lycées, comme à Amiens, Nancy et Nîmes. Pour ces établissements, le choix a été fait alors de procéder à un premier apurement, pour éliminer les mauvais

remplissages, puis de procéder à une sélection aléatoire. Le taux de saisie final est alors de l'ordre de un demi.

Les enquêtes traitées se montent à 5 400 et se répartissent de la façon suivante :

Villes	Questionnaires actifs	Questionnaires scolaires
Amiens	146	617
Belfort	99	766
Bourgoin-Jallieu	79	0
Castres	236	283
Chambéry	284	366
La Rochelle	198	247
Montreuil	208	339
Nancy	240	649
Nîmes	61	609
total	1551	3876

Les exploitations présentées dans la suite de l'article portent sur l'ensemble des questionnaires d'actifs et de scolaires exploités. Quand les résultats d'une ville diffèrent de façon importante de la moyenne, ils sont présentés en italique gras.

Le comportement et l'opinion des actifs

Un échantillon diversifié de répondants, avec quelques traits dominants

Les actifs enquêtés comptent peu de résidents du périmètre sans voiture (15 %), ce sont plutôt des femmes, "dans la force de l'âge". Ils travaillent plus dans le public que dans le privé (à raison de 2 pour 1). Un actif sur deux travaille au centre de la zone réservée. Un sur quatre dispose habituellement d'un stationnement, mais très peu sont incités habituellement à emprunter les transports collectifs.

Les actifs du centre ville ont travaillé normalement le 22 septembre

L'opération " En ville, sans ma voiture ?" n'a généré aucun absentéisme particulier. 93 % des actifs interrogés avaient travaillé le mardi 22. Pour les 7 % restants, dans 9 cas sur 10, sauf dans une entreprise de Montreuil, leur absence le mardi était due à un autre motif que la journée sans voiture. Une mauvaise transmission de l'information concernant les modalités de la journée semble à l'origine des congés posés "massivement" (30 personnes) à Montreuil.

Fortement utilisateurs de la voiture habituellement, ils ont modifié assez sensiblement leurs modes de transport pour se rendre au travail le 22

Dans les habitudes, la voiture est le mode de transport le plus utilisé par les actifs du centre ville enquêtés ici : 56 % l'utilisent en tant que conducteur, 5 % en tant que passager. Viennent ensuite les transports collectifs (16 % en moyenne) et la marche à pied (16 %). Le vélo n'est cité que par 3 % des actifs.

Mais ces moyennes recouvrent des variations très importantes suivant les villes. Des contextes urbains très différents, entre autres la taille des villes, expliquent des situations de base très disparates.

On trouve ainsi peu d'utilisation habituelle des transports collectifs chez les enquêtés de Bourgoin (1 %), Castres (3 %) et Belfort (4 %). Par contre, le taux en est très important à Montreuil (27 %) et surtout Nancy (34 %). De même, les origines géographiques des enquêtés sont plus ou moins proches de leur lieu de travail comme le montrent les forts taux d'utilisation de la marche à pied à Nancy (25 %) et Nîmes (29 %). L'utilisation habituelle de la voiture comme conducteur est en moyenne de 56%, mais avec de fortes disparités, du plus faible Nancy (24 %), aux situations intermédiaires Nîmes, Chambéry et Montreuil (autour de 50 %), les autres villes dépassant les 65 %.

Un actif sur 4 n'a pas utilisé le 22 septembre les mêmes modes de transport que d'habitude, et c'est effectivement l'usage de la voiture qui apparaît globalement en diminution.

Le tableau ci-dessous récapitule les évolutions recensées :

Mode de transport utilisé le 22 septembre	Par rapport à d'habitude
Voiture comme conducteur	37 % - 19 %
Voiture passager	6 % + 1 %
Voiture puis TC	2 % + 1 %
A pied uniquement	22 % + 6 %
En transport en commun	22 % + 6 %
En vélo	7 % + 4 %
En deux roues motorisé	1 % -
Autrement	2 % + 1 %
total	100 %

L'utilisation de la voiture a donc fortement baissé chez les actifs travaillant en secteur réservé, si l'on en croit les réponses fournies. Dans 1 cas sur 3, un actif habituellement conducteur a abandonné sa voiture le 22, pour recourir à un autre mode.

Les conducteurs qui sont venus en voiture le 22 ont, dans deux cas sur trois, utilisé leur stationnement habituel.

La Rochelle, agglomération au comportement atypique

C'est la ville de la Rochelle qui présente les résultats les plus différents de ces moyennes, avec une division par deux de l'usage de la voiture (32 % de conducteurs le 22, contre 66 % habituellement) avec en parallèle une forte croissance de l'usage du vélo le 22 septembre (20 % des actifs contre 5 % habituellement) et des pratiques intermodales combinant l'usage d'une voiture et des transports collectifs (9 % des cas le 22, contre 2 % habituellement).

Les actifs ont-ils plus profité de la ville ? Finalement assez peu...

En dehors des déplacements pour le travail, il était demandé aux enquêtés s'ils avaient modifié leurs autres habitudes de déplacements.

D'après leurs réponses, ils se sont déplacé surtout comme d'habitude (78 %), quelquefois plus (13 %) ou moins (9 %).

Là encore, résultats atypiques à La Rochelle, où 22 % des actifs disent s'être déplacés plus que d'habitude. Même chose à Montreuil avec 18 % de "surmobiles" le 22 septembre.

Par contre, phénomène inverse à Nancy : 7 % seulement en ont profité...

Une opération plébiscitée

L'analyse des questions d'opinion montre une très grande satisfaction des actifs du périmètre (ou du moins de ceux qui ont répondu à l'enquête...).

C'est ainsi qu'ils trouvent que l'opération est :

Une très bonne idée	44 %
Une assez bonne idée	37 %
Une assez mauvaise idée	10 %
Une très mauvaise idée	9 %

Cette satisfaction générale se retrouve dans des proportions quasi-équivalentes dans toutes les villes.

Une opération qui mérite d'être reconduite et élargie

Dans la même logique, ils sont favorables à la reconduction d'opérations similaires, puisqu'ils souhaitent :

Toujours interdire cette zone aux voitures	25 %
Renouveler cette opération plus souvent	38 %
Renouveler cette opération une fois par an	19 %
Ne pas la renouveler	18 %

Dans les plus opposés au renouvellement de l'opération, on trouve loin devant les actifs de Montreuil (37 %), puis les actifs de Bourgoin et Amiens (22 %).

Les plus favorables à l'opération se trouvent à la Rochelle (9 % seulement d'opposés au renouvellement). Un tiers des Rochelais, des Belfortains et des Nancéens sont même favorables à la piétonnisation du secteur réservé.

Atout majeur de l'opération : l'expérimentation d'un centre-ville sans voiture

22 % des enquêtés seulement ne se sont pas exprimés sur les avantages de cette journée. Il faut se rappeler que 16 % trouvent d'entrée qu'il s'agit d'une mauvaise idée.

Mais pour les autres, les arguments en faveur d'une telle journée sont nombreux et diversifiés :

On découvre une autre ville	56 %
Argument santé, pollution	25 %
L'occasion d'une prise de conscience	11 %
Intérêts secondaires de la journée	3 %
Un essai pour l'avenir	1 %
Moins de trafic à l'extérieur de la zone	1 %
Divers	4 %

Les libellés utilisés dans ce tableau regroupent des arguments de thématiques proches.

Dans "on découvre une autre ville", cité dans plus d'un cas sur deux, les arguments avancés tournent autour des avantages objectifs ou ressentis de l'opération dans la zone : moins de bruit, plus de sécurité, moins de problèmes pour traverser, les gens sont plus détendus, plus de monde à pied en ville, la ville est plus gaie,...

"L'occasion d'une prise de conscience", c'est également l'incitation à utiliser d'autres modes.

"Les intérêts secondaires de la journée" regroupent des conséquences vécues comme positives de la journée : la gratuité des transports en commun ou des parkings, les animations, les expositions,...

Des critiques plus diversifiées

La moitié des répondants n'a pas formulé d'objections à l'opération soit qu'ils n'aient pas répondu à cette question - dans deux cas sur trois - , soit qu'ils aient répondu explicitement ne voir aucun inconvénient à une telle journée - un cas sur trois-.

Les critiques émises sont par contre plus disparates que les avantages, on a ainsi relevé une dizaine de thèmes différents :

Opération trop limitée ou inadaptée	20 %
Problèmes pour les commerces	12 %
Problèmes d'accessibilité pour certaines catégories	10 %
Problèmes de stationnement	9 %
Transports en commun pas adaptés	8 %
Mauvaise organisation	5 %
La ville est morte	4 %
Problèmes de cohabitation entre modes de transport	4 %
Congestion en périphérie	4 %
Obligation de modifier sa journée	4 %
Divers	21 %
total	100 %

Là encore, on a regroupé dans ce tableau, des thématiques proches :

Le libellé "opération trop limitée ou inadaptée" regroupe en fait les critiques portant sur le choix du jour, de la plage horaire, "c'est une opération gadget, ça profite aux inactifs",... Ces critiques peuvent ne pas porter forcément sur le

principe de la journée, mais seulement sur ses modalités d'organisation. Sous la rubrique "problèmes pour les commerces", il faut voir : baisse de chiffre d'affaires, problèmes de livraisons, ou même : ils n'ont pas joué le jeu... Cette sensibilité marquée aux problèmes des commerces (seconde citation par ordre d'importance) est sans doute liée au fait qu'un certain nombre des actifs de cette enquête, on l'a vu plus haut, sont employés de ces commerces.... Les problèmes d'accessibilité signalés correspondant à l'obligation de se déplacer à pied, aux contraintes apportées aux riverains, ou même aux gens de l'extérieur.

Dans "mauvaise organisation" on a regroupé tous les dysfonctionnements de la journée : manque d'information, manque de respect des mesures, pas assez d'infrastructures (locations de vélo).

Les "dangers de cohabitation" viennent des conflits potentiels entre nouveaux usagers de la ville : trop de vélos et de rollers, ils roulent plus vite et n'importe comment, les TC roulent plus vite, on n'entend pas les voitures électriques

Le comportement et l'opinion des scolaires

Un échantillon composé en majorité de filles, dans l'enseignement secondaire

Comme chez les actifs, on ne peut que constater que les filles ont mieux répondu à l'enquête que les garçons, dans des proportions de 61 % - 39 %. Avec 27% de réponses d'élèves du primaire et 73 % du secondaire, l'échantillon scolaire global reproduit mal le poids de ces scolarités au niveau national (42/58).

Mais, quand le choix était possible, l'enquête avait été proposée plus à des établissements secondaires qu'aux plus jeunes.

De plus, à l'intérieur de l'enseignement secondaire, l'échantillon national sous représente les élèves de collèges au bénéfice des lycéens.

Avec la distorsion constatée dans la représentation des niveaux d'enseignement, on constate logiquement que l'échantillon surreprésente les élèves âgés : 45 % ont plus de 15 ans et 11 % ont plus de 18 ans.

Dans les pratiques habituelles, les transports en commun arrivent en tête

Sans véritable surprise, on trouve que les modes de transport utilisés par les scolaires sont assez différents de ceux empruntés par les adultes travaillant dans les mêmes secteurs :

Modes de transport habituels	Scolaires	Actifs
En transport en commun	41 %	16 %
A pied uniquement	26 %	16 %
Voiture passager	20 %	5 %
Voiture puis TC	7 %	2 %
Voiture conducteur	2 %	56 %
En vélo	1 %	3 %
En deux roues motorisés	2 %	1 %
Autrement	1 %	1 %
total	100%	100%

Il s'agit là des moyennes sur l'échantillon global. Les répartitions modales habituelles des scolaires des différentes villes sont très disparates : elles reflètent le type d'établissement enquêté (voir plus haut) et les caractéristiques de la ville.

Aucun absentéisme déclaré le 22 septembre

2 % des élèves déclarent ne pas être venus à l'école le mardi précédent. Parmi eux, un sur dix l'explique par l'existence de l'opération "En ville, sans ma voiture ?". Au total sur les 3 800 répondants, 8 seulement ont déclaré avoir manqué l'école à cause de l'opération.

Peu de changements dans les modes de transport

Contrairement aux actifs, les scolaires ont assez peu modifié leurs modes de transport pour se rendre à l'école le 22 septembre. On a vu qu'ils étaient assez peu utilisateurs de la voiture, donc peu affectés par l'opération. Globalement, moins d'un sur 10 a utilisé un mode de transport différent de ses habitudes.

Mode de transport utilisé le 22 septembre		Par rapport à d'habitude
En transport en commun	41 %	-
A pied uniquement	30 %	+ 4 %
Voiture passager	16 %	- 4 %
Voiture puis TC	7 %	-
Voiture conducteur	1 %	- 1 %
En deux roues motorisés	1 %	- 1 %
En vélo	2 %	+ 1 %
Autrement	2 %	+ 1 %
total	100 %	

Comme chez les actifs, c'est à La Rochelle qu'on constate les plus fortes modifications : elles ont concerné 2 scolaires sur 10, avec une forte baisse de l'usage de la voiture comme passager (passée de 32 à 16 %) compensée par une augmentation de l'usage des bus (+ 5 %), du vélo (+ 6 %) et de la marche (+ 3 %).

Dans les autres villes, où l'usage de la voiture chez les scolaires des échantillons était bien plus faible, les modifications ont été beaucoup plus réduites. Elles se sont traduites assez généralement par une baisse de l'usage de la voiture (de 3 à 5 %) compensée par une augmentation de la marche (3 à 5 %) et peu de changement pour l'usage des bus.

Situation atypique à Castres, où les scolaires sont très utilisateurs de voiture en temps normal... et le sont restés le 22 septembre (baisse de 57 à 53 % du pourcentage de passagers de voiture).

Peu d'autres modifications dans leurs activités

Comme aux actifs, on demandait aux scolaires si, en dehors de leurs déplacements domicile-école, ils avaient modifié leurs habitudes le mardi. Leurs réponses sont proches de celles des actifs. 82 % n'ont vu aucun changement, 4 % se sont moins déplacés, 14 % plus.

Encore plus que leurs aînés, les scolaires sont favorables à l'expérience

C'est ainsi qu'ils trouvent que l'opération est :

Une très bonne idée	50 %
Une assez bonne idée	39 %
Une assez mauvaise idée	6 %
Une très mauvaise idée	5 %

On trouvait, chez les actifs, 16% de défavorables...

Une opération qui mérite d'être reconduite et élargie

Dans la même logique, ils sont encore plus que les actifs favorables à la reconduction d'opérations similaires, mais sont moins nombreux à souhaiter voir le quartier complètement piétonnisé :

A votre avis, il faut	Scolaires	Actifs
Toujours interdire cette zone aux voitures	14 %	25 %
Renouveler cette opération plus souvent	58 %	38 %
Renouveler cette opération une fois par an	19 %	19 %
Ne pas la renouveler	9 %	18 %

Ils semblent plus que les adultes sensibles aux enjeux d'environnement

3 élèves sur 4 se sont exprimés sur cette question.

Le dépouillement des avantages cités spontanément par les jeunes pour une telle journée diffère sensiblement des arguments avancés par les adultes.

Les avantages de cette journée	Scolaires	Actifs
On découvre une autre ville	48 %	56 %
Argument santé, pollution	38 %	25 %
L'occasion d'une prise de conscience	6 %	11 %
Intérêts secondaires de la journée	5 %	3 %
Un essai pour l'avenir	0	1 %
Moins de trafic à l'extérieur de la zone	0	1 %
Divers	3 %	4 %

Des critiques également très diversifiées

60 % des élèves n'ont formulé aucune objection à la journée (dans un cas sur 6, en le confirmant explicitement).

Parmi ceux qui ont formulé des objections, il est évident que leurs préoccupations sont sensiblement différentes de celles des adultes :

Les inconvénients de cette journée	Scolaires	Actifs
Problèmes d'accessibilité pour certaines catégories	28 %	10 %
Opération trop limitée ou inadaptée	17 %	20 %
Congestion en périphérie	10 %	4 %
Transports en commun pas adaptés	10 %	8 %
Problèmes de stationnement	4 %	9 %
Mauvaise organisation	4 %	5 %
Problèmes pour les commerces	3 %	12 %
La ville est morte	3 %	4 %
Problèmes de cohabitation entre modes de transport	2 %	4 %
Obligation de modifier sa journée	1 %	4 %
Trop de monde dans la rue	2 %	-
Divers	16 %	21 %
total	100 %	100 %

Conclusion

Les actifs et les scolaires du périmètre réservé faisaient partie, avec les résidents et les commerçants, des usagers de la ville les plus directement touchés par la journée du 22 septembre.

Plus encore que les scolaires, les actifs habituellement utilisateurs en forte proportion de la voiture, ont dû modifier leurs pratiques de déplacements. C'est d'ailleurs la principale modification apportée à leurs habitudes. Ni absentéisme, ni flânerie particulière dans le centre, n'auront marqué cette journée.

L'absentéisme constaté dans une entreprise de Montreuil illustre bien néanmoins toute l'importance d'une information préalable adaptée auprès de ces publics, pour la réussite d'une telle journée.

A cette précaution près, et malgré les désagréments subis, ces usagers sont favorables à de telles expériences. 81 % des actifs et 89% des scolaires se sont déclarés favorables à l'opération du 22 septembre. Ils sont également majoritairement favorables à son renouvellement.

La redécouverte de la ville, une ambiance plus détendue et plus sécurisée, la diminution de la pollution et du bruit sont les avantages le plus souvent cités. Comme l'a bien résumé un des enquêtés, "cette journée a été un long fleuve nettement plus tranquille que d'habitude"...

Françoise Mermoud, CETE de Lyon

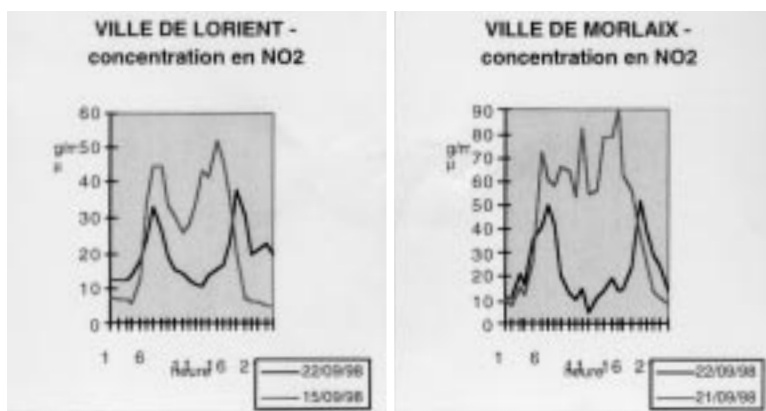
A-T-ON MIEUX RESPIRÉ LE 22 SEPTEMBRE ?

Bilan de la qualité de l'air

Afin d'évaluer l'impact de la journée "En ville, sans ma voiture ?" sur les niveaux de pollution le 22 septembre 1998, les associations de surveillance de la qualité de l'air ont organisé des campagnes de mesures dans les villes partenaires, à partir d'une part, des stations fixes du réseau en place dans la zone concernée, et d'autre part, de camions-laboratoires. Pour effectuer des comparaisons significatives et révélatrices d'une véritable tendance, les résultats des mesures relevées ont été confrontés avec ceux d'autres jours présentant à la fois une typologie de trafic urbain analogue à ce jour de semaine et une situation météorologique similaire.

Impact sur la pollution à l'intérieur du périmètre réservé

A l'intérieur des périmètres réservés, la pollution directement liée au trafic automobile a baissé de façon significative. En moyenne, la concentration en oxydes d'azote et monoxyde de carbone provenant pour une large part de la pollution automobile a baissé d'environ 30%. Toutefois, les résultats caractérisant ces deux polluants primaires varient sensiblement d'une ville à l'autre. Les villes de Chambéry, Albertville, Aix-les-Bains, Nîmes n'ont pas enregistré de baisse significative et les concentrations relevées sont restées voisines de celles des jours précédents. En revanche, dans les villes de Morlaix, Quimper et Lorient, les concentrations observées ont été divisées par 3 et même par 10 à certains moments de la journée, comme l'indiquent les figures suivantes.



Les conditions atmosphériques expliquent en partie que certaines villes n'aient pas bénéficié d'une baisse plus notable. En effet, la situation anticyclonique de ce mardi 22 septembre, avec des vents faibles et une très légère inversion de température, était très défavorable à la dispersion des polluants (cf annexe).

Le constat est plus mitigé en ce qui concerne la concentration en poussières observée dans l'atmosphère (mesure des particules PM 10 d'un diamètre inférieur à 10 mètres). Les concentrations étaient en baisse de 27 % à Montreuil mais sont restées stables ou ont augmenté à Aix-les-Bains, Clermont-Ferrand, Chambéry, Nevers... Ces résultats divergents sur les niveaux de particules PM10 peuvent s'expliquer pour partie par le trafic résiduel, par une remise en suspension des poussières due à des mouvements de brassage induits par les nombreux piétons, vélos qui ont profité largement de l'espace réservé, et par la situation anticyclonique qui a fait chuter le taux d'hygrométrie dans l'air ambiant (voir tableau ci-dessous).

Comparaison par polluants des niveaux mesurés le 22 septembre par rapport aux jours précédents et suivants

Villes	NOx	CO	Particules
Aix-les-Bains	similaire		similaire
Albertville	similaire		similaire
Amiens	en baisse		
Argenteuil	- 29 %		
Belfort	- 30 % à - 40 %		
Besançon	similaire	similaire	similaire
Bourges	- 20 %	similaire	
Bourgoin-Jallieu	- 20 %		- 40 %
Calais	- 10 % à - 50 %		
Castres	similaire		en augmentation
Chambéry	similaire		en augmentation
Chambly	- - -		
Clermont-Ferrand	similaire	similaire	similaire
Dunkerque	- 40 % à - 50 %	similaire	
Grenoble	similaire - 17%	- 15%	
La Rochelle	- 9 % sur le niveau moyen de pollution		
Le Mans	- 50 %		
Lons-le Saumier	similaire	similaire	
Lorient	- 40 %		
Montreuil	- 30 %	- 42 %	- 27 %
Morlaix	- 50 %		
Nancy	- 30 à - 70 % pour l'ensemble des polluants		
Nantes	- 50 %		
Nevers	- 10 %	- 70 %	similaire
Nîmes	similaire (- 60 % à l'heure de pointe)		
Niort	- 70 %		
Paris	- 27 % à - 52 %	- 42 %	- 7 %
Quimper	- 50 %		
Rouen	- 52 %	- 42 %	- 7 %
Saint Germain en Laye	- 65%		
Sélestat	pas de mesure effectuée		
Strasbourg	- 20 %		
Tours	- 20 %		

Impact sur la pollution à l'extérieur du périmètre réservé

Les réseaux de surveillance n'ont pas observé de baisse significative de la pollution atmosphérique en dehors du secteur réservé, du fait, en particulier, du périmètre souvent limité et du morcellement de zones à l'intérieur desquelles la restriction de circulation était imposée, comme c'était le cas à Paris. Toutefois, on n'a pas relevé non plus d'augmentation très sensible des niveaux de polluants sur les axes circulés. Cela laisse à penser qu'il y a eu peu de reports de trafic de la zone réservée vers les zones de libre-circulation.

Ainsi, des villes comme Grenoble ont enregistré une concentration moyenne journalière de CO inférieure d'environ 15 % à celle d'un jour moyen équivalent en termes de trafic potentiel et de conditions météorologiques. En revanche, le bilan pour les autres polluants est plutôt négatif, avec une augmentation de l'ordre de 10 % à 30 % pour les oxydes d'azote et les particules. Les conditions météorologiques défavorables à la diffusion des polluants ont probablement également influencé tous ces résultats.

Cas de l'ozone

L'ozone est un polluant secondaire se formant principalement en périphérie des villes et à partir de précurseurs tels que les composés organiques volatils et les oxydes d'azote sous des conditions météorologiques bien particulières. Concernant l'ozone, la journée sans voiture n'a pas eu d'impact notable sur la concentration en ozone dans l'air ambiant. Pour la ville de Rouen, ce mardi 22 septembre, bien qu'ensoleillé, n'a pas connu de températures suffisamment élevées pour entraîner une production d'ozone supérieure à celle d'un jour ordinaire. A contrario, dans la ville de Niort, le fort ensoleillement avec des températures plus élevées a été à l'origine d'une concentration en ozone supérieure à celle d'un jour ouvré habituel, notamment en fin d'après-midi.

Influence globale de cette journée pour la ville de Paris

L'exploitation par l'association de surveillance de la qualité de l'air AIRPARIF des données horaires de toutes les stations de Paris intramuros a conduit aux résultats suivants:

Concentrations moyennes journalières de toutes des stations de Paris intramuros	Lundi 21 septembre 1998	Mardi 22 septembre 1998	Mercredi 23 septembre 1998
CO en mg/m ³	1,7	1,6	3,0
NO de proximité *en mg/ m ³	133	131	193
NO de fond **en mg/ m ³	11	11	31
NO ₂ de proximité * en mg/ m ³	72	66	99
NO ₂ de fond **en mg/ m ³	46	44	79

(*) proximité: stations de proximité du trafic automobile
(**) fond: stations urbaines de fond éloignées des sources de pollution

Une baisse des niveaux a été observée le mardi 22 septembre par rapport au lundi 21 septembre et surtout, par rapport au mercredi 23 septembre. En outre, une comparaison analogue entre la journée du 22 septembre et les autres mardis du même mois permet de constater une baisse légère en ce qui concerne le monoxyde de carbone mais aucune tendance notable pour les oxydes d'azote.

Conclusion

La baisse de pollution n'a concerné majoritairement que les périmètres réservés et les axes ayant connu une baisse importante de circulation. Par contre, cette journée du 22 septembre n'a pas eu beaucoup d'influence sur les niveaux de pollution de fond, en raison du périmètre limité des zones réservées et de conditions défavorables de dispersion des polluants atmosphériques pendant cette journée. C'est plutôt la forte baisse du niveau sonore plus que la baisse du niveau de la pollution atmosphérique qui a été remarquée, et appréciée, par les citoyens dans les périmètres réservés.

*Guillaume Bailly,
Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement*

MOINS DE BRUIT ET D'AUTRES BRUITS !

L'évaluation de la journée en matière de bruit vise à quantifier la part du bruit due à la circulation dans l'ambiance sonore urbaine et à caractériser le ressenti des usagers en l'absence de voiture.

Pour effectuer les mesures de bruit, les CETE se sont appuyés sur les acteurs locaux qui ont été très sensibles aux opérations menées concernant le bruit et qui ont parfois contribué à l'organisation des campagnes de mesures, en assurant la logistique entre plusieurs partenaires pour la coordination des moyens mis en œuvre.

Les indicateurs retenus pour les mesures sont les indicateurs classiques LAeq(T) (niveau sonore équivalent) et Indices statistiques comparés entre la journée sans voiture et la journée ordinaire, ce qui permet de comparer les résultats des mesures de bruit.

La présente synthèse porte sur les mesures effectuées dans les villes de Calais, Castres, Nancy et Tours.

Les moyens mis en œuvre

Les mesurages de bruit réalisés avec des sonomètres, à deux mètres en avant des façades, ont été de deux types :

- Des points fixes : mesurages réalisés pendant toute la période sans voiture et reproduits sur la même période un jour ordinaire ;
- Des prélèvements : mesurage d'une durée de 1 à 2 heures réalisés pendant la journée sans voiture et reproduits sur la même plage horaire un jour ordinaire (en général, un mardi).

Les sites ont été décrits avec précision et les événements sonores particuliers pendant la période de mesurage relevés.

Tous les CETE ont réalisé des mesurages dans la zone "sans voiture". Certains ont également effectué une campagne de mesures dans des zones à circulation libre ou dans des zones tampons à circulation réduite.

Rappelons que la zone fermée à la voiture était une zone à circulation réglementée et que le passage des transports en commun, des voitures propres (gaz, électricité), des taxis, des véhicules d'urgence a contribué à la hausse des niveaux sonores, de manière variable selon les sites.

Dans les secteurs circulés, un niveau de bruit habituel

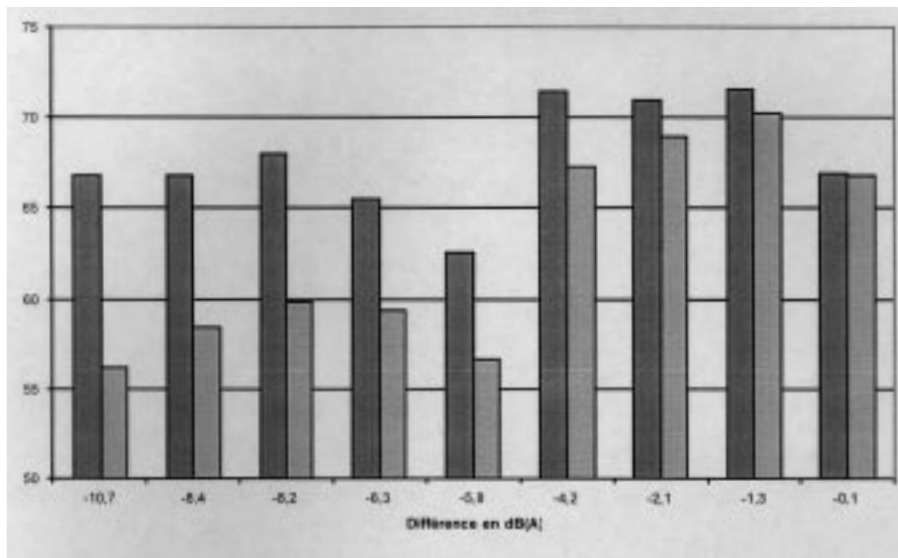
Dans les rues qui permettaient le 22 septembre de contourner la zone interdite à la circulation, on ne note pas de modification très sensible du niveau de bruit ; on peut penser, d'une part, que le report du trafic sur ces rues est négligeable au regard du trafic normalement écoulé, et que, d'autre part, un certain nombre d'usagers ont renoncé à leur déplacement en voiture du fait de la journée du 22 septembre.

Une baisse sensible des niveaux de bruit dans les périmètres sans voiture

La diminution moyenne est de 5 dB(A), avec de fortes disparités selon le type de rues.

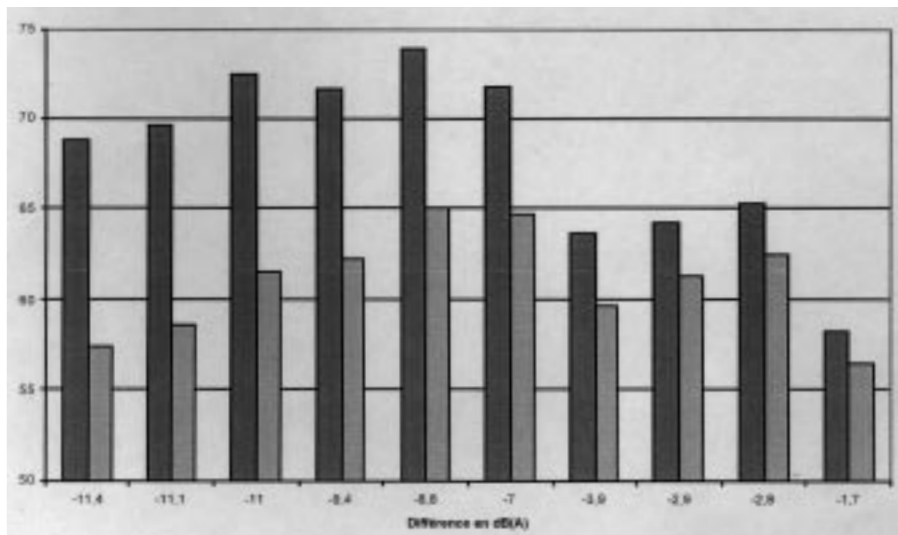
Comparaison des LAeq(T) pour les points fixes

■ journée ordinaire ■ Journée sans voitures



Comparaison des LAeq(T) pour les prélèvements

■ journée ordinaire ■ Journée sans voitures



Dans les rues à circulation interdite aux voitures, mais où circulaient les transports collectifs, les véhicules électriques ou GPL, les taxis, les véhicules d'urgence, les gains se situent entre 0 et 11 dB(A) et sont très dispersés, avec une baisse moyenne de 6 dB(A). Les niveaux sonores ne descendent pas sous les 55 dB(A) mais restent pour la plupart compris entre 55 et 60 dB(A) ce qui est remarquable en milieu urbain où les niveaux dépassent généralement 65 dB(A), voire 70 dB(A) en présence de circulation. Les niveaux de baisse sont très liés au type de rue : dans celles où il existe une animation importante, soit spécifiquement liée à la journée du 22 septembre, soit liée à l'activité commerciale et/ou touristique du lieu, les baisses de bruit observées sont assez faibles.

Les bruits de la ville redécouverts

Si les baisses de bruit ne sont pas partout très importantes, la perception du bruit est, toutefois, très différente : les citoyens retrouvent les bruits propres au fonctionnement de leur ville.

“C'est plus agréable d'entendre le bruit du marché que celui des voitures !” En effet, les événements sonores liés à l'animation et aux activités émergent nettement et deviennent identifiables, alors qu'habituellement, ces bruits sont lissés et "noyés" dans celui du trafic. A Castres, une enquête réalisée auprès des badauds montre que, parmi les 17 propos recueillis, 6 concernent directement le bruit, et témoignent, en particulier de ce changement de perception :

“On entend tout, c'est plus convivial ; ça favorise les relations, on a envie de discuter !.

- On entend des bruits qu'on entend pas habituellement.

- On peut se parler à voix basse sans que personne n'entende !”.

Ainsi, on passe d'une ambiance sonore "brouillée" et plutôt stable lors d'une journée ordinaire à une ambiance plus "événementielle" où les bruits retrouvent leur sens. Pourtant, pour certains passants, le bruit des bus, devenu plus perceptible, est jugé désagréable : “C'est pas une vraie journée sans voiture : on entend trop les bus !”.

Conclusion

Les mesures effectuées montrent, comme c'était prévisible, que la baisse du trafic automobile entraîne une baisse du bruit dans les rues, chiffrée de 0 à 11 dB(A). Toutefois, cette baisse est relative, du fait de l'importance du bruit des activités urbaines locales ; ainsi, en aucun point, le niveau sonore de la journée du 22 septembre n'est descendu en dessous de 55 dB(A) : la ville sans voiture n'est donc pas une ville silencieuse, mais elle favorise nettement la découverte ou la redécouverte des bruits propres à la ville.

Pour une prochaine campagne de mesures, lors du renouvellement de l'opération, il serait intéressant d'analyser la part du bruit lié aux transports collectifs.

*Didier Soulage, CERTU
Eric Tschudy, CETE de l'Est*

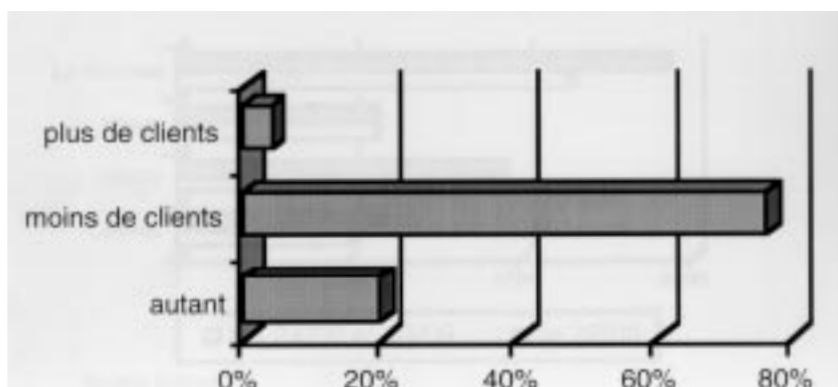
DES CLIENTS AUSSI NOMBREUX QU'À L'ORDINAIRE

A la demande du CERTU et avec le concours financier de la DRAST, la SOFRES a réalisé le 22 septembre 1998 des enquêtes auprès des commerçants et des clients dans quatre villes, Castres, la Rochelle, Nancy et Nîmes. Des comptages ont également été effectués à la sortie des commerces le mardi 22 et les jeudi 24 et mardi 29 septembre pour évaluer l'impact de l'opération sur leur fréquentation.

Un ressenti général : une fréquentation inférieure à la normale le 22 septembre

Lors des observations menées sur le terrain le 22 septembre et dans les analyses et commentaires dressés peu après, une opinion prédominait : le centre-ville et les commerces semblaient avoir été ce jour-là désertés.

Estimation par les commerçants du nombre de clients dans les commerces



source SOFRES

Ce constat était largement partagé par les commerçants, comme le montre l'enquête réalisée par la SOFRES :

- 69% des commerçants interrogés avaient le sentiment qu'il y avait moins de monde dans leur quartier le 22 septembre ;
- 76 % estimaient que la clientèle de leur commerce était inférieure ce jour-là à d'habitude. Les commerçants de la Rochelle étaient les plus optimistes : ils n'étaient que 53 % à estimer avoir eu moins de clients le 22 septembre contre 86 % à Nîmes, et 90 % à Castres.

Pourtant, les chiffres montrent que la fréquentation des commerces était égale à celle d'un jour normal

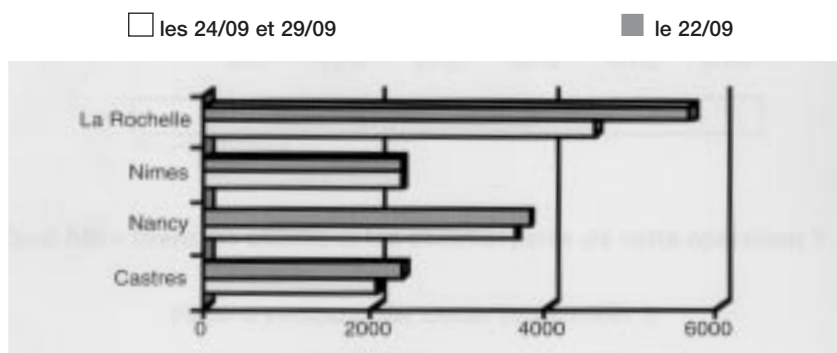
Les comptages réalisés ont largement infirmé l'impression de vide ressentie le 22 septembre. Dans les quatre villes où les personnes sortant des commerces ont été comptées, la fréquentation a été égale voire supérieure ce jour-là aux 24 et 29 septembre.

Ainsi, la fréquentation a été de 20 % supérieure à la Rochelle, et de 13 % à Castres. A Nîmes et Nancy, la fréquentation était comparable.

Il faut toutefois noter que les conditions météorologiques étaient beaucoup plus favorables le 22 septembre à la Rochelle que les deux autres jours tests. Par contre, elles étaient similaires dans les trois autres villes étudiées.

L'analyse des comptages selon les types de commerces (indépendants, franchisés, magasins populaires, etc.) ne montre pas non plus de déficit de fréquentation le 22 septembre pour les uns ou pour les autres.

**Nombre de personnes comptées
à la sortie des commerces**



source SOFRES

Les clients étaient des habitués qui ne venaient pas que du centre

Où résidaient les clients qui ont fréquenté le centre-ville le 22 septembre ? Étaient-ils des clients habituels ? Là encore, l'enquête apporte quelques éléments de réponse :

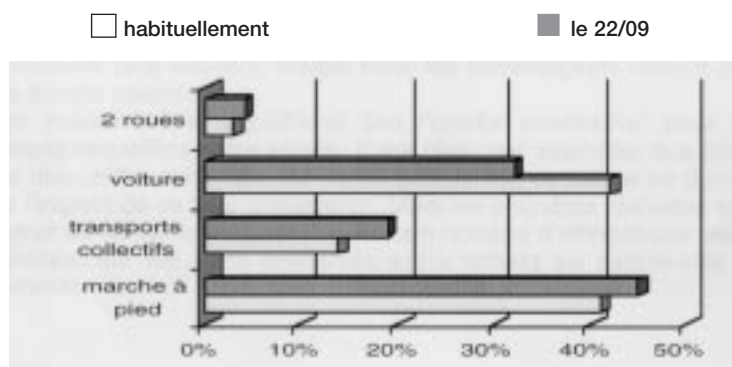
- plus de 60 % des clients du 22 septembre fréquentaient régulièrement le centre-ville, plus d'une fois par semaine ;
- seuls 16% des clients résidaient dans la zone fermée aux voitures le 22 septembre. 45 % habitaient ailleurs dans la ville, 39 %, en dehors de la ville. Il n'y avait donc pas que des clients résidant dans le centre-ville le 22 septembre.

23 % des clients interrogés n'ont pas utilisé leur mode de transport habituel

23 % des clients interrogés déclaraient avoir changé de mode de transport le 22 septembre. 80 % d'entre eux étaient des utilisateurs habituels de la voiture. 55 % se sont reportés sur la marche à pied, 39 % sur les transports collectifs.

Ainsi, globalement, la part de l'utilisation de la voiture était de 32 % le 22 septembre, contre 42 % habituellement.

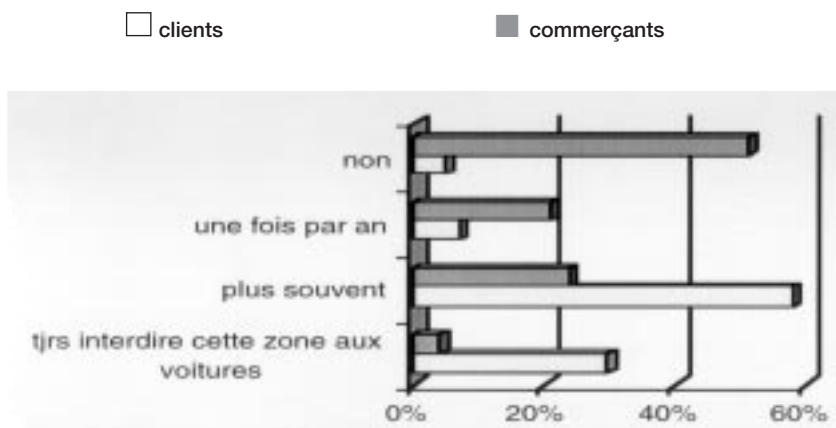
Mode de transport utilisé par les clients des commerces



source SOFRES

Quel bilan tirent les clients et les commerçants de cette opération ?

Faut-il renouveler cette opération ?



source SOFRES

Les commerçants sont majoritairement opposés à cette opération. Ils sont 52 % à penser que la journée "En ville, sans ma voiture ?" est une mauvaise idée. Mais pour 48 % d'entre eux, cette opération est une bonne idée. Près de la moitié des commerçants sont favorables au renouvellement de cette opération. Pour 24 %, cette opération devrait même être renouvelée plus souvent.

Les clients sont 94 % à penser que cette opération est une bonne idée. Pour 58 %, cette opération doit être renouvelée plus souvent ; 30 % estiment que la zone fermée à la voiture le 22 septembre doit être définitivement interdite à la voiture.

Quel bilan ?

Les enquêtes réalisées par la SOFRES, et plus particulièrement les comptages, mettent en évidence combien la différence entre ressenti et réalité peut être importante dans ce domaine sensible. La fréquentation des commerces était semblable ce jour-là à un autre jour ; les clients sont réceptifs à ce type d'opération et demandent qu'elles soient réalisées plus souvent. Malgré cela, les commerçants restent majoritairement opposés à cette opération.

Ce bilan mérite d'être approfondi dès l'année prochaine, pour confirmer les informations recueillies cette année. Il est clair, par exemple, que fréquentation ne veut pas dire chiffre d'affaires. Un travail sérieux sur ce thème ne pourrait qu'aider à mesurer l'impact de ce type d'opération. Mais les enquêtes réalisées en 1998 ont déjà permis de remettre en cause un certain nombre d'affirmations préétablies, mais non validées, sur les liens présumés entre achats au centre-ville et modes de déplacements.

Jacques Legaigroux, CERTU

DES RÉSIDENTS PLUTÔT FAVORABLES

“Mais alors comment va-t-on faire pour les résidents ?” : cette question d’un élu d’une ville partenaire de l’opération “En ville, sans ma voiture ?” montre l’intérêt de se préoccuper des habitants des zones interdites à la circulation le 22 septembre 1998. En effet, la limitation de la circulation dans les centres-villes oblige les résidents à modifier leurs habitudes de déplacement pour cette journée. Par contre, ils sont les principaux bénéficiaires de l’opération puisqu’ils peuvent profiter de rues sécurisées, d’un niveau sonore moins élevé et d’une qualité de l’air améliorée... Bref, il vivent au cœur de l’événement et ne peuvent pas y échapper, contrairement à certains habitants de la périphérie. Il est donc intéressant de savoir si les résidents ont mis en avant les avantages de cette journée ou si elle les a gênés dans leur vie quotidienne.

Un sondage national réalisé par l’IFOP, le 22 septembre 1998, auprès des citoyens des villes partenaires de l’opération montre que l’opération a été bien accueillie et qu’elle suscite un réel enthousiasme (85 % d’opinion favorable). Toutefois, il était nécessaire d’affiner cette enquête en s’intéressant à des publics plus sensibles et directement concernés par l’opération. Ainsi les résidents et les commerçants avaient été identifiés.

En collaboration avec le CERTU, le ministère de l’Aménagement du Territoire et de l’Environnement a donc demandé à la SOFRES de réaliser une enquête auprès des résidents des villes partenaires de l’opération. La SOFRES a mené 800 entretiens répartis équitablement sur 4 villes (Castres, Nîmes, Nancy, La Rochelle). L’enquête s’est faite par téléphone, du jeudi au samedi qui ont suivi le jour de l’opération.

La journée du 22 septembre 1998 a-t-elle modifié les habitudes des habitants des périmètres réservés ? A-t-elle été accueillie favorablement ? Ou bien a-t-elle suscité une gêne trop importante ? Telles étaient les questions auxquelles devaient répondre l’enquête de la SOFRES.

Des habitudes qui ont peu changé

Curieusement, et contrairement à ce que l’on aurait pu attendre, les résidents ont peu changé leur comportement lors de la journée du 22 septembre. A la question “avez-vous changé vos habitudes le 22 septembre ?”, 60 % des résidents répondent n’avoir rien changé. Lorsqu’on interroge les populations concernées (foyers motorisés, actifs et étudiants) sur leurs changements de comportement en matière de stationnement et de déplacements domicile-travail, les résultats sont du même ordre. Ainsi, 22 % des personnes interrogées (base = foyers motorisés) affirment avoir fait des changements en ce qui concerne le stationnement, 16 % (base = actifs + étudiants) en ce qui concerne les déplacements domicile-travail et 19 % (base totale) en ce qui concerne les autres types de déplacements.

Etant donné les horaires de l’opération et la fermeture des zones à la circulation pendant toute la journée, comment peut-on expliquer que 40 % des rési-

dents n'aient pas modifié leurs habitudes, tant pour le stationnement que pour les déplacements.

Tout d'abord, il convient de noter le faible taux de motorisation des foyers résidant dans l'hypercentre par rapport au taux moyen de motorisation des français. Ainsi, 27 % des foyers interrogés ne possèdent pas de voitures et, de plus, 36 % travaillent dans la zone interdite à la circulation. Ainsi, ils ne sont que 39 % à utiliser leur voiture pour se rendre quotidiennement au travail ; 44 % préfèrent la marche, 8 % les transports en commun et 6 % le vélo. A titre de comparaison, dans le récent sondage CSA sur les transports collectifs de proximité, 71 % des interrogés utilisent la voiture quotidiennement pour se rendre à leur travail³.

Ces premiers résultats permettent déjà de comprendre que les résidents du centre-ville sont moins des usagers de la voiture particulière que des victimes de la circulation automobile.

Quels ont été les changements les plus marquants ?

Malgré tout, il est possible d'analyser dans le détail le changement des comportements des citadins. Tout d'abord, il faut noter que les changements ont été différents selon les villes. Ainsi, si à Castres, Nîmes et Nancy, 63 à 66 % des résidents n'ont rien changé à leurs habitudes, ils ne sont plus que 46 % à La Rochelle. Là encore, on retrouve la spécificité rochelaise.

Comment expliquer le comportement particulier des résidents des périmètres réservés dans cette ville ?

Des quatre villes enquêtées, La Rochelle était celle qui avait mis en place le périmètre réservé le plus vaste et c'était également la seule à obliger les résidents à déplacer leur voiture dès la veille. Par conséquent, les déplacements effectués dans cette zone étaient plus longs et les automobilistes étaient obligés de garer leur véhicule plus loin. Ceci peut expliquer en partie les changements plus importants effectués dans cette ville.

Mais, surtout, les Rochelais se sont organisés pour profiter pleinement de la journée. Ainsi 34 % d'entre eux déclarent avoir changé leurs habitudes, non pas à cause des contraintes de la journée, mais au contraire pour pouvoir profiter du dispositif mis en place. Sans aucun doute, les résidents du périmètre réservé ont pris goût à cette opération lors de la première journée organisée en 1997 et ont souhaité être aux premières loges pour cette seconde édition.

Sur le plan des pratiques de mobilité, 16 % des actifs (actifs plus étudiants) ont modifié leurs habitudes de déplacements pour se rendre au travail ou en revenir. On peut penser que ces 16 % appartiennent aux 39 % qui utilisent habituellement une voiture. Par conséquent, plus d'un tiers de ceux qui se rendent à leur travail en voiture ont modifié leur comportement lors de la journée "En ville, sans ma voiture ?" :

- 25% d'entre eux ont préféré la marche à pied, ce qui tend à prouver que certains déplacements domicile-travail effectués en voiture sont relativement courts ;
- 25% ont pratiqué l'intermodalité marche/voiture, ce qui confirme que certains résidents ont laissé leur véhicule à l'entrée de la zone pour pouvoir se déplacer en voiture ce jour-là ;
- Enfin, 18 % ont utilisé les transports en commun et 10 % le vélo.

³ "Les transports collectifs de proximité et le déplacement", *Rapport d'études de CSA pour le Conseil Général de Moselle et l'Assemblée des Présidents de Conseils Généraux, Janvier 1999*, p 11

Plus d'avantages que d'inconvénients

Etant donné le peu de changements d'habitudes, on peut supposer que les résidents ont trouvé beaucoup plus d'avantages à cette opération que d'inconvénients. Les résultats de l'enquête SOFRES viennent confirmer cette hypothèse. En effet, un tiers des résidents ne voit aucun inconvénient à cette opération et, sur tous les inconvénients cités, aucun ne ressort plus particulièrement.

- 12% seulement estiment que c'est un handicap quand on travaille, car on a besoin de sa voiture ;
- 9% trouvent qu'il est difficile de se garer loin et qu'il n'y a pas assez de stationnement supplémentaire ;
- 8% trouvent que cette opération fait opération ville morte.

A contrario, ils sont 77 % à citer au moins un avantage pour cette opération :

- 56 % mettent en avant l'amélioration de la qualité de l'air ;
- 54 % la baisse du niveau sonore ;
- 23 % la facilité de déplacements pour les piétons.

Ces résultats nous montrent que les citoyens de centres-villes aspirent à vivre dans un cadre de vie meilleur avec des rues partagées. Il subissent plus qu'ils ne participent au trafic automobile des centres urbains.

Une forte demande de renouvellement

Comme nous l'avons montré dans les paragraphes précédents, les résidents ont été peu gênés par cette opération. Par contre, ils ont pu apprécier des rues plus calmes et plus sécurisées, ils ont été les principaux bénéficiaires de la baisse du niveau sonore à leurs fenêtres... Ainsi, ils sont 82 % à estimer qu'interdire le périmètre délimité aux voitures, c'est rendre cette zone plus agréable. Ils sont également 62 % à estimer que les résidents ont été les plus favorisés par l'opération.

Il n'est donc pas étonnant que 85 % des résidents trouvent que l'opération "En ville, sans ma voiture ?" est une bonne idée. Même les personnes qui ont dû s'adapter et changer leurs habitudes pour leurs déplacements approuvent cette initiative (83 % d'opinion favorable pour ceux qui ont changé leur déplacement domicile-travail).

Enfin, lorsqu'on demande aux résidents s'ils souhaitent que cette opération soit renouvelée, ils sont 86 % à répondre positivement. Ils sont même 56 % à demander son renouvellement de façon plus fréquente et encore 13 % pour demander la fermeture permanente de la zone à la circulation.

Les leçons d'une enquête

La journée "En ville, sans ma voiture ?" ne dure, comme son nom l'indique qu'une journée. Par conséquent, il ne faut pas généraliser les résultats obtenus puisqu'il s'agit d'une expérience ponctuelle. Toutefois, les résultats permettent de mettre en avant la forte attente des citoyens en matière de réduction de la place de l'automobile en ville.

Les résidents ont vécu au cœur de l'opération. Ils ont pu en mesurer les avantages et les inconvénients. Au final, il apparaît que les contraintes du dispositif mis en place sont moindres que les bénéfices qui en sont retirés. La demande de renouvellement prouve leur volonté d'aller plus loin et de mener des expériences à plus long terme. Ces résultats viennent confirmer le succès des initiatives menées par les villes.

*Vincent Fabre,
Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement*

DANS LA RUE : AVANT TOUT, UNE AMBIANCE PLUS DÉTENDUE !

“Retrouver sa ville, ses habitants, son patrimoine dans un environnement moins pollué et moins bruyant (...) faire découvrir une autre ville” constituait un des objectifs forts de l’opération du 22 septembre. Dans ce sens, le CERTU a plus particulièrement analysé, avec les CETE et la DRE Ile-de-France, en quoi la ville proposée ce jour-là, permettait de nouvelles pratiques d’occupation et d’appropriation de l’espace public. Ainsi, des observations dans différents types de rues, sur les places, à la sortie des écoles..., ont été réalisées le 22 septembre, en comparaison d’un mardi ordinaire, dans treize villes : Amiens, Bourgoin-Jallieu, Chambéry, Castres, Grenoble, La Rochelle, Le Mans, Lorient, Montreuil, Nancy, Nîmes, Quimper, Sélestat.

Jour ordinaire ou journée festive ?

Dans la plupart des villes, les décideurs locaux ont voulu que le 22 septembre soit une journée ordinaire, ni jour de braderie, ni fête de la musique, afin de laisser se dérouler les activités des citoyens sans événement extérieur particulier et de montrer que la ville pouvait fonctionner normalement, même sans voiture. M. Poignant, maire de Quimper, l’a exprimé ainsi : *“La ville de Quimper n’a pas souhaité faire de cette journée une journée festive, mais plutôt chercher à préfigurer la Quimper de demain, (...) et à amener les gens à réfléchir sur la pratique d’une autre mobilité en ville”*. Toutefois, dans certaines villes, comme à Amiens ou Castres, c’est le parti d’une journée festive qui a été pris, avec des animations diverses, spectacles, concerts, manèges..., la fête ayant là des vertus pédagogiques. Pour M. De Robien, maire d’Amiens, *“La journée sans voiture est (...) une ville en fête (...), une journée qui cherche moins à sanctionner qu’à ouvrir le débat sur la pollution et les transports. N’oublions jamais qu’Ecologie rime avec Pédagogie”*.



A Montreuil, une journée festive

L'espace public, lieu d'exposition et lieu de débat

Chaque ville a installé sur une de ses places libérées de la voiture des stands ou des expositions permettant de donner à l'opération un caractère pédagogique et démonstratif : la pollution de l'air, le bruit, ou bien encore les véhicules propres et le réseau cyclable ont constitué autant de thèmes expliqués à la population sur des panneaux ou des dépliants.

Dans certaines villes, les mesures de qualité de l'air et du bruit étaient affichées en direct sur des panneaux lumineux. Les différents stands semblent avoir été abondamment fréquentés, et en particulier par les écoles, car les enseignants ont souvent utilisé la journée comme thème de travail avec leurs élèves.



Affichage du niveau de pollution de l'air à Nancy



Visite des stands par des classes d'école primaire à Grenoble

Outre l'information, c'est l'expérimentation de différents modes de transport qui était proposée également dans la rue : des vélos, en prêt ou en location, des véhicules non polluants modernes, au gaz ou électriques, ou plus rustiques, tels des calèches, des voiturettes à pédales, des petits trains, qui suscitaient des sourires amusés ou des remarques conviviales entre passants et utilisateurs...



La journée "En ville, sans ma voiture?" permet d'expérimenter des modes non polluants : à Castres, pour un jour, le transport en commun est hippomobile ou électrique !



Des usagers inhabituels du vélo dans Amiens : le maire, la police municipale...

Mais la rue était aussi lieu de débat : par exemple, à Grenoble, à Chambéry, des partis politiques ou des associations avaient dressé leur stand, à côté de celui de la mairie, et exposaient leurs points de vue et leurs propositions sur la question des déplacements dans l'agglomération. Parfois, le Maire a donné sur la place publique sa conférence de presse relative à la journée.



Stand d'une association de promotion des transports collectifs à Grenoble



A l'entrée de l'agglomération de Sélestat, la route nationale est aussi support d'expression publique, puisque des habitants soulèvent la question des nuisances dues au trafic dans d'autres secteurs que les centres-villes : "Le 22 septembre 1998, journée sans voitures, c'est bien. Et la RN 83 ? Ca suffit les 40000 véhicules par jour !"

Peu de nouvelles pratiques de l'espace public ...

Dans les secteurs habituellement piétons, aucune différence sensible n'a été observée par rapport à un mardi ordinaire : des piétons en nombre équivalent, des pratiques de la rue habituelles...



A Nîmes, place de l'Hôtel de Ville, mardi 15 septembre un jour ordinaire



Mardi 22 septembre : des pratiques de la rue habituelle



A La Rochelle, la place de la Caille pour un jour ordinaire ensoleillé



Le 22 septembre, des piétons un peu plus nombreux...

Les rues non commerçantes ordinairement circulées ou les places publiques dédiées au stationnement, n'ont pas fait l'objet de nouveaux usages spontanés, si ce n'est un groupe d'étudiants réalisant des peintures au sol sur une place de Castres, ou quelques enfants en rollers.

De même, dans les rues commerçantes où la circulation est habituellement autorisée, les commerçants ont peu profité de l'espace disponible pour agrandir leur terrasse ou sortir des étalages ; les piétons, sages et prudents, ont continué à emprunter les trottoirs, à traverser aux passages protégés, sauf dans certains lieux emblématiques, la place Stanislas à Nancy, la place des Eléphants à Chambéry..., où les badauds ont largement investi l'espace libéré de la circulation automobile.



La place Stanislas à Nancy, un jour ordinaire



Le 22 septembre, les Nancéens flânent sur la chaussée, sans les voitures



Appropriation de l'espace public : à Castres, des peintures au sol sur une place affectée habituellement au stationnement

Quant aux cyclistes, souvent plus nombreux, ils ont roulé ce jour-là sur la chaussée sans voiture en toute tranquillité, en s'affranchissant largement des contraintes de sens unique, et, en tout cas, en prenant plaisir à découvrir leur ville sans bruit et sans odeur : *“En vélo, je me régale, j’entends tout et je me respire mieux !”*. C’est en fin d’après-midi que les changements ont été les plus frappants : plus de piétons, de cyclistes, en particulier des enfants, qui flânaient à vélo avec leurs parents après l’école. D’ailleurs, aux sorties d’école, les enfants et les parents à bicyclette étaient en plus grand nombre que d’ordinaire ; un petit Grenoblois expliquait même à l’un de ses copains : *“Aujourd’hui, les vélos, c’est pour dire qu’il ne faut pas prendre la voiture !”*.



À La Rochelle, le 22 septembre, les parents accompagnent à vélo les enfants à l’école



A Quimper, le vélo est une pratique familiale le 22 septembre

D'autres usagers dits vulnérables étaient présents dans les rues : à Rouen ou à Lorient, des personnes en fauteuil roulant, peu habituées à ce genre de pratiques, déambulaient dans un espace public plus sécurisant pour elles.



A Lorient, les handicapés se sentent plus en sécurité dans des rues sans voitures

...mais une ambiance générale détendue

Même si les pratiques de la rue n'étaient pas sensiblement nouvelles par rapport à l'usage courant, partout régnait une ambiance détendue et conviviale. La plupart des personnes invitées à s'exprimer montraient une large adhésion à l'opération "*Moi, j'habite le quartier, sans voiture, c'est très bien, il n'y a pas de bruit*", ou bien "*Il n'y a qu'à regarder mon bébé, il est détendu et moi je ne suis pas stressée !*". Si certains ont exprimé des réserves, c'était pour dire que le périmètre était trop petit, qu'il aurait fallu enlever les voitures dans d'autres rues encore.

Par ailleurs, aucun conflit d'usage entre les différentes catégories de personnes n'a été remarqué : le partage de l'espace, notamment entre piétons et deux-roues, s'est bien passé. De même, les automobilistes ont bien accepté, en grande majorité, l'interdiction de pénétrer dans la zone sans voiture ; selon les personnes préposées au filtrage, les relations ont été sympathiques et bon enfant avec les conducteurs, sauf à Nîmes, où ceux-ci ont été les moins enclins à se plier aux règles de la journée...

Ville sans bruit, ville sans vie ?

Si la disparition de la voiture donne à entendre une ville calme, débarrassée des nuisances sonores de l'automobile, elle donne aussi à voir une ville plus lente, plus reposante : *“On dirait une ville de vacances où on prend le temps de vivre”*. En effet, au rythme des badauds, des vélos, des bus, la ville paraît moins affairée, moins stressante *“On n'a pas besoin de surveiller les autos, on entend tout !”*.

Toutefois, ce sentiment de lenteur (relative), associée à l'impression visuelle d'espaces vides - car la disparition de la voiture crée du vide-, évoquent pour certains une ville sans vie, notamment chez les commerçants, une part des actifs, mais aussi chez les observateurs extérieurs, voire les organisateurs de la journée, cet aspect-là ayant été fortement relayé par les médias.

Ainsi, il s'avère que l'organisation d'une opération limitée dans le temps ne permet pas de faire émerger de nouveaux usages de l'espace public, surtout quand celui-ci a une fonction unique en temps normal, circulation ou stationnement des voitures. En effet, il faut un peu de temps pour s'approprier un espace jusqu'ici “inaccessible”, car la règle sociale ne peut pas être ainsi transgressée en un jour. En revanche, dans les espaces mixtes, commerçants, les lieux d'animation ou les lieux emblématiques de la ville, l'appropriation de l'espace sans voiture est plus facile, car il existe déjà une diversité des usages de la rue.

Pour mieux gérer la dualité de la *ville calme*, retrouvée et de la *ville morte*, quelques pistes peuvent être suggérées aux organisateurs de la prochaine opération de ce type : d'une part, la population de l'ensemble de l'agglomération devrait être largement invitée à venir dans la ville sans voiture, par une information plus importante que celle diffusée cette année, notamment auprès des non-résidents de la ville-centre. D'autre part, pour permettre aux citadins de découvrir également un “autre commerce”, une collaboration plus étroite avec les commerçants pourrait les amener à investir davantage l'espace libéré, ou à créer des animations spécifiques.

Béatrice Vessiller, CERTU

OPINIONS PUBLIQUES : LA ROCHELLE ET LES AUTRES...

Pour des sujets aussi “sensibles” que la voiture en ville, et son éventuelle limitation, il est évident que l’étude de l’opinion est fondamentale. Une mesure de l’acceptabilité et, si possible, de son évolution est essentielle pour savoir si une journée comme “En ville, sans ma voiture ?” peut (doit) être étendue (restreinte ?) dans l’espace et dans le temps.

Des situations expérimentales passionnantes à observer

Après la “grande grève” de 1995 en région parisienne, après la circulation alternée à Paris en 1997, la journée “En ville, sans ma voiture ?” du 22 septembre 1998 constitue une remarquable situation expérimentale pour une (plus ou moins étendue) limitation de l’usage de la voiture en centre ville. Il était donc indispensable d’analyser les opinions sur cet événement.

Pourquoi “des”opinions publiques ?

La ville est une juxtaposition (quelquefois confrontation) d’intérêts différents selon les classes sociales, les localisations géographiques... Toute politique de déplacements urbains est, in fine, un arbitrage entre des intérêts, qui s’expriment par des opinions.

Fait exceptionnel, nous avons pu enquêter sur 7 échantillons différents, à la même période, avec souvent les mêmes questions :

- Les clients
- Les scolaires
- Les commerçants
- Les actifs
- Les résidents
- La France urbaine concernée par la journée (34 villes)
- La France entière.

des zones
concernées par
la limitation
de voiture

Des opinions largement favorables, sauf...

Tout l’intérêt des résultats de ces questions d’opinion réside dans la comparaison entre villes, pour pouvoir faire la part entre les tendances lourdes et la spécificité de chaque ville, en particulier au niveau de sa politique de déplacements urbains, et de l’ancienneté (ou non) de ses préoccupations dans ce domaine.

Les résultats ci-après sont issus des enquêtes réalisées, et déjà présentées pour la plupart plus haut, sur les commerçants, les clients, les résidents des zones concernées de 4 villes, les scolaires et les actifs sur 9 villes, la France urbaine concernée pour la journée “En ville, sans ma voiture ?”, et la France en général.

L'opération " En ville, sans ma voiture ? " est-elle une bonne idée ?

Si l'on excepte les commerçants, toutes les enquêtes donnent un très bon score pour la question "plutôt une bonne idée".

Clients	94 %
France urbaine concernée	85 %
Scolaires	89 %
Actifs	81 %
France entière	89 %
Commerçants	48 %
Résidents	85 %

Deux remarques majeures sur ces chiffres moyens :

- Au niveau politique, cette idée de "journée sans voiture ?" est extrêmement bien acceptée par toutes les couches de la population, sauf les commerçants.
- Quant à ceux-ci, le score de 48 % est prometteur (imprévu ?)

Si l'on regarde un peu plus en détail, les chiffres extrêmes sont :

- 33% pour "très mauvaise idée" (commerçants) ;
- 62% pour "une très bonne idée" (clients).

La Rochelle est la seule ville où une (forte) majorité de commerçants trouvent que c'est plutôt une bonne idée (77 %). Donc, un bilan très positif, avec déjà une "exception rochelaise".

Faut-il renouveler l'opération à l'identique, plus souvent, ou jamais ?

Plus souvent		Jamais	
Clients	88 %	Commerçants	51 %
France entière	82 %	Actifs	18 %
France urbaine concernée	78 %	Résidents	13 %
Scolaires	72 %	France urbaine concernée	13 %
Résidents	69 %	France entière	9 %
Actifs	63 %	Scolaires	9 %
Commerçants	28 %	Clients	5 %

Donc, un plébiscite (commerçants mis à part) pour renouveler l'expérience plus souvent. Quant aux commerçants, il sont 50 % à la Rochelle à demander une "journée sans voiture ?" plus souvent, et seulement 20 % à demander sa suppression.

En résumé, une incitation à l'élargissement de l'expérience, avec, toujours, l'exception des commerçants rochelais.

Qui est gêné ou favorisé par l'opération "En ville, sans ma voiture ?"

Pour les commerçants		Pour les résidents					
Les plus favorisés		Les plus gênés		Les plus favorisés		Les plus gênés	
Résidents	54 %	Commerçants	79 %	Résidents	62 %	Commerçants	64 %
Clients	23 %	Résidents	9 %	Commerçant	14 %	Résidents	17 %
Commerçants	1 %	Clients	8 %	Clients	14 %	Clients	12 %

A la Rochelle, pour 50% des commerçants, les clients sont favorisés. Encore l'exception...

A remarquer que les clients, qui sont, on l'a vu plus haut, les plus enthousiastes par rapport à l'expérience, ne sont pas pointés comme tels par les résidents ou les commerçants. Si les clients sont satisfaits, peut être est-ce, par ricochet, une bonne chose pour la satisfaction des commerçants ?...

La détente comme indicateur ?

Pour les commerçants, le pourcentage de clients qu'ils considèrent comme détendus est :

Castres	Nancy	Nîmes	La Rochelle
26 %	35 %	13 %	75 %

Une telle différence dans les questions d'opinion est rare ! La "culture rochelaise" de modération de la circulation trouve ici son expression.

L'opération "En ville, sans ma voiture ?" rend-elle la ville plus agréable, et efficace sur le plan de l'activité économique ?

Interdire cette partie du centre ville, c'est :

	Oui	Non
Le rendre plus agréable	82 %	18 %
Risquer de nuire à l'activité économique du quartier	58%	41%

C'est-là la dualité à gérer subtilement dans l'opinion : rendre la ville plus agréable, tout en préservant l'activité économique. Là encore, La Rochelle se singularise : une majorité (52 %) ne pense pas que l'interdiction nuise à l'activité économique : les idées ont plus mûri (pour le moment !) qu'ailleurs...

Conclusion

Dans le public, l'idée de "journée sans ma voiture" passe bien, et pourrait être étendue. Pour les clients, en particulier, le score de satisfaction, de 94%, est remarquablement stable : quel que soit le sexe, l'âge, l'activité, le score est le même à 1% près... La "culture déplacements" de La Rochelle montre aux autres villes les évolutions d'opinion envisageables après un travail de fond dans la durée, en particulier auprès des commerçants.

Il apparaît que l'opinion publique, en France en 1999, est favorable (de plus en plus, au vu d'autres enquêtes) à une expérience comme "En ville, sans ma voiture ?" La Rochelle a été, sur ce thème, un laboratoire d'idées et d'expériences qui a notablement fait évoluer les mentalités : la pédagogie et la persévérance ont apparemment porté leurs fruits. Un exemple à suivre ?

Jean-Marie Guidez, CERTU

LE DÉBAT LOCAL : QUATRE RÉPRÉSENTATIONS DE LA VILLE

Pour restituer le débat local, 12 villes ont fait l'objet d'une analyse de la presse et d'entretiens auprès d'acteurs directement concernés par la journée du 22 septembre. Il s'agit d'Amiens, de Bourgoin-Jallieu, de Chambéry, de Castres, de La Rochelle, du Mans, de Lorient, de Montreuil, de Nancy, de Nîmes, de Quimper et Sélestat.

Les groupes d'acteurs cités par la presse sont les élus, les commerçants, les usagers, les associations, les industriels de l'automobile et du vélo, la SNCF.

Deux niveaux d'analyse ponctuent l'interprétation du débat local :

- une première lecture, dont le but est de poser le cadre de l'analyse, décrit la façon dont la presse a "couvert" l'opération et les opinions exprimées par les différents acteurs lors des entretiens ;
- un second niveau d'analyse concerne les représentations qu'ont les acteurs d'une ville souhaitable ou idéale. Nous insisterons particulièrement sur cette partie.

Le cadre de l'analyse

La presse constitue le support principal de ce débat local. Elle conditionne le débat en fonction d'un principe d'écriture lequel vise à répondre aux questions suivantes : qui dit quoi ? Comment ? Pourquoi ? Pour qui ? Le corpus analysé a été extrait de la presse locale. Cela représente 184 articles publiés entre le 20 mai et le 1^{er} octobre 1998 dans l'ensemble des 12 villes.

La façon dont est présentée la journée à travers la presse se fait selon un procédé en trois temps :

- tout d'abord, informer la population "avant" l'événement, car c'était bien de l'ordre de l'extraordinaire qui allait se produire. Dès le 20 mai, "Le Télégramme" dans l'édition de Quimper parle "*d'une action choc s'intégrant dans une politique volontariste qui cherche à développer l'usage du vélo dans la ville*". "Le Progrès" du 9 juillet, annonçant la journée à Bourgoin-Jallieu, se focalise sur l'expérience "*d'une autre pratique de la mobilité urbaine en redécouvrant la ville, son patrimoine, mais aussi ses bruits et ses odeurs*". D'une manière générale, les articles d'annonce de la presse locale furent publiés entre le 9 et 22 septembre ;
- les articles parus le jour même de l'opération se caractérisaient par leur formule du type "mode d'emploi" où il était rappelé les différents objectifs locaux qui ont conduit à l'organisation de cette journée et la règle du jeu qui offrait une gamme de combinaisons de modes de transports différents. Nous avons ainsi pu constater que, d'une part, cette journée relevait de l'expérimentation et, d'autre part, que toutes les villes ont organisé cette opération au centre ville ;

- les articles postérieurs à la journée du 22 septembre sont parus du 23 septembre au 1^{er} octobre. 18 quotidiens sur 21 portent un jugement mitigé : *“Le succès mitigé de l’opération s’est aussi soldé par une baisse sensible de la pollution et une diminution du bruit”* titre “L’Est Républicain ”. 3 quotidiens la jugent négative, à l’instar d’Ouest France qui a vu *“cette journée sans voiture et sans gâité”*.

15 entretiens, quant à eux, ont cherché à faire exprimer les élus, des responsables de services techniques et administratifs ainsi que des représentants associatifs sur les objectifs de la journée, les motivations de leur participation, leurs attentes et le partenariat dans lequel ils ont évolué. La majorité a porté une appréciation positive sur cette opération.

Cela posé, si on s’intéresse à la signification de ce qui est écrit ou de ce qui a pu être dit, on doit s’interroger sur les enjeux de cette journée. Ce dont il est question est bien de l’ordre de l’usage de la ville. Or, ce qui est remarquable est que ce débat public, ce chœur d’expressions individuelles, restitué par la presse et les entretiens, est ponctué par des expressions déclinées sur le mode de la justification : en l’occurrence, cela concerne tous les avis donnés, les positions par rapport à cette journée et les arguments qui les explicitent. Ce débat met en situation des groupes sociaux, porteurs de valeurs et de représentations à partir desquelles se construit la ville idéale ou souhaitable.

L’analyse des justifications à travers la presse et les entretiens a permis de dégager qu’au sein d’une même ville participant à cette journée peuvent coexister quatre types de représentations urbaines : la ville du retour à la nature, la ville civique, la ville expérimentale et la ville marchande.

Sur 86 items de justification provenant des entretiens et de la presse, 23 portent sur la ville du retour à la nature, 20 sur la ville expérimentale, 20 sur la ville civique et 23 sur la ville marchande.

La ville du retour à la nature

Qu’entendons-nous par la ville du retour à la nature ? Elle peut prendre trois significations. Elle peut se caractériser soit par un retour nostalgique d’une ville sans voiture telle qu’elle pouvait exister *“au bon vieux temps”* ainsi que nous le dit un retraité cité par “Les Dernières Nouvelles d’Alsace ”. Un autre retraité lui faisant écho par l’intermédiaire de “La Dépêche Du Midi ” dit : *“Tiens, ça me rappelle le Castres que j’ai connu juste après la guerre : quel calme !”*

Cette ville sans voiture peut également signifier une forme de sécurité. C’est ainsi que l’exprime cette mère de famille citée par “L’Est Républicain” : *“Ne pas traverser la peur au ventre. Les seuls bus, ça réduit quand même les risques. Et puis vous vous rendez compte y a quasiment plus de bruit. Ça métamorphose complètement la ville”*. En ce sens *“Cette opération ainsi que le note “Les Dernières Nouvelles D’Alsace” satisfait pleinement les personnes âgées et les mères de famille... car elles peuvent se déplacer plus tranquillement dans les rues, sans craindre de danger pour les enfants”*.

Enfin, ce retour à la nature dans la ville est plutôt vécu par des jeunes actifs comme une ville réappropriée où il fait bon vivre. Telle est l'impression que donnent ces personnes citées par le "Courrier Picard" : *"Nous, on tenait à venir voir à quoi ça ressemble une journée sans voiture. Et on n'est pas déçu... Qu'est-ce que c'est agréable ! Ça fait 5 minutes qu'on est posé là sur un banc. C'est comme si c'était la campagne"*.

La ville civique

La ville civique fait appel à des valeurs de mobilisation, de concertation et de libre expression qui peuvent, ça et là, prendre un caractère festif. Ainsi, pour cet adjoint au directeur départemental de l'équipement, cette journée a été l'occasion *"d'être positionné clairement dans l'action et faire preuve d'un esprit citoyen. En interne, dit-il encore, nous avons fait appel au civisme"*. Cette interpellation citoyenne relève *"de la sensibilisation citoyenne à l'environnement"* pour reprendre l'expression du "Courrier Picard".

Le discours de la ville citoyenne revient également de manière récurrente chez les élus et les militants de l'environnement. Ils insistent sur une nécessaire mobilisation de la population, sur le fait de jouer le jeu et sur l'importance de la concertation pour la réussite de l'organisation de cette opération. A cet égard, la stratégie de mobilisation de la ville de La Rochelle est éclairante : *"L'objectif était de faire comprendre aux Rochelais qu'il s'agissait de leur opération, pour entretenir la culture bien établie dans cette ville du faire ensemble"*, nous dit l'adjoint au maire.

D'une manière générale, la manifestation de cette citoyenneté, dont la presse s'est fait l'écho, s'est traduite par la création d'un espace public de la parole où chacun peut s'exprimer, donner son avis ou à l'instar de *"l'association des chômeurs de Savoie qui a profité de la journée nationale sans voiture pour tenter d'obtenir la gratuité permanente des transports en commun"* en appeler aux origines de ce qui constitue la cité comme expression première de la démocratie locale.

Enfin, le caractère jubilatoire et festif de cette journée peut se lire comme un bouillonnement, surtout exprimé par les jeunes qui pouvaient à cette occasion jouer et se jouer d'espaces traditionnellement réservés à l'automobile.

La ville expérimentale

La ville expérimentale se fait sur un plan technique et social. Pour les initiateurs et les organisateurs, l'opération du 22 septembre avait surtout valeur de test en grandeur nature. Elle est *"une initiative placée sous le signe de l'expérimentation"* et *"grâce à ce test grandeur nature, on disposera d'éléments objectifs pour lancer le débat sur l'organisation d'un centre ville différent"* explique l'adjoint au maire de Castres. C'est dans le même ordre d'idées que se situe le maire de Montreuil : *"Je voulais dit-il lors de l'entretien, démontrer qu'il est possible de se déplacer autrement qu'en voiture...En fait c'était pour moi une expérience de laboratoire. Elle s'inscrivait dans mon projet de développement des transports en commun à Montreuil...Le périmètre"*

étendu servait à faire une expérience en grandeur réelle. Les limites du périmètre interdit à la circulation automobile recoupaient en fait exactement les futures avenues de contournement du centre ville". La ville perçue comme laboratoire procède, entre autre, à des mesures de l'air et du bruit.

Il existe un accord, voire une complémentarité entre l'expérimentation technique et l'expérimentation sociale. Cette dernière vise à démontrer la possibilité de la coexistence et de la combinaison de modes de transport autres que la voiture. Elle parie selon l'expression d'un élu du Mans sur *"une prise de conscience de la population...qu'il faudra organiser différemment la vie en ville dans l'avenir pour des questions de santé et de congestion de la circulation"*.

L'expérimentation sociale peut se faire ludique et entrer en accord avec la dimension de la ville du retour à la nature et du bien-être. "Le Courrier Picard" écrit *"le concept même de cette journée, pensée comme une opération très ludique, n'était pas étranger à cette expérience on ne peut plus enrichissante, donc qui nourrira à coup sûr les prochaines éditions"*.

La ville marchande

La principale opposition à cette journée vient des tenants de la ville marchande. Force est de constater que la valeur centrale qui conditionne l'usage contemporain du centre des villes est consumériste, c'est à dire liée aux valeurs marchandes. Il est un fait que les commerces des centres historiques connaissent une concurrence avec les centres commerciaux situés dans les périphéries plus facilement accessibles en automobile. Aussi n'est-il guère surprenant que les commerces du centre vivent une telle opération sans voiture comme une menace. "La Marseillaise" entre autres journaux se fait l'écho de cette crainte : *"Pour les commerçants cette journée risque d'avoir des conséquences assez négatives. Ils considèrent que cette action les pénalise, que leur chiffre d'affaires risque de baisser sérieusement"*.

Ce type d'argument revient de manière récurrente, à l'exception des commerçants de La Rochelle lesquels, il est vrai, ont déjà vécu une telle journée l'année précédente et bénéficient du statut touristique de la ville. Par ailleurs certaines opinions commerçantes sont plus nuancées, un peu comme si coexistaient en eux l'idée de la ville domestiquée et de la ville marchande : *"Bien sûr c'est agréable qu'il y ait moins de voiture dans le centre ville, on en sait quelque chose nous qui respirons le gaz d'échappement tous les jours, mais pour le commerce c'est autre chose"* dit cette commerçante de Chambéry citée par "Le Dauphiné Libéré". Cette nuance laisse entrouverte la possibilité d'une recherche d'accords avec la ville civique.

La recherche de l'accord

Ces représentations différentes d'une ville peuvent s'opposer ou s'accorder. Nous avons pu constater que cette opposition existait surtout entre la ville civique et la ville marchande, chacune avançant ses propres justifications. Ce faisant, les différents acteurs porteurs de ces représentations mettent en exergue leur propre système de valeur. Dès lors, le travail pédagogique des élus locaux consistera à construire un argumentaire qui recherchera l'accord

et visera à mettre fin aux critiques. C'est ainsi que certaines villes comme La Rochelle et Chambéry, par exemple, ont cherché, avec plus ou moins de succès, à trouver un terrain d'entente en conciliant les valeurs civiques et les valeurs marchandes, par une concertation menée très en amont du processus d'organisation de cette journée.

Dans cette perspective, il convient de considérer le conflit de représentations comme un moment du processus de recherche de l'accord en ce que chacun des opposants ne se contente pas d'avancer des justifications à sa position mais reconnaît l'existence de contraintes, voire de craintes chez l'autre. Aussi le compromis pourra-t-il se construire sur la base de la levée des malentendus et un objectif d'aboutir à un jeu où chacune des parties joue "gagnant-gagnant" en se fondant sur des intérêts et des bénéfices communs. A cet égard, le processus d'opposition et de négociation qui s'est déroulé à Chambéry illustre bien notre propos.

1^{ère} étape : la concertation et l'énoncé de la justification

L'adjoint au maire de Chambéry lors de l'entretien nous dit que : *"Aussitôt prise la décision d'organiser une journée sans voiture, la ville a mis en place une structure de concertation faisant intervenir le groupe " Déplacements-stationnement" composé d'un certain nombre d'associations... et du comité consultatif de commerce".* La justification de l'organisation d'une telle journée était *"d'éviter la saturation à terme du centre ville en renforçant l'utilisation des transports collectif"*.

2^{ème} étape : la reconnaissance des craintes et contraintes des commerçants

L'adjoint craignait, tout comme les commerçants, *"une baisse de l'activité économique du centre-ville"*. Celle-ci se vérifia en effet et elle fut le cœur du débat portant sur les causes de cette baisse. La position des commerçants est d'affirmer que si cette baisse se vérifie pour une journée, à fortiori elle se manifesterait sur la durée et qu'il est donc inopportun de fermer le centre de la ville aux automobiles. Pourtant dans des villes comme Strasbourg, cela semble être le contraire. Que convient-il de faire ?

3^{ème} étape : le bilan et la recherche de compromis avec les commerçants

Selon l'adjoint, *"il faut nuancer le bilan négatif que dressent les commerçants sur la journée sans voiture. L'activité économique a probablement baissé le matin du 22 septembre pour les commerces alimentaires. Par contre, il semble que le marché traditionnel du centre, maintenu malgré la journée sans voiture, ait connu une activité comparable à celle des autres mardis...les commerçants ont tout à gagner sur le long terme à une réorganisation des déplacements dans le centre ville, mais ils restent obsédés par le court terme et ils semblent difficiles à convaincre"*.

L'une des pistes retenue lors de la réunion du comité consultatif du commerce chambérien est l'élargissement de la concertation auprès de l'ensemble

des commerçants concernés, en proposant par exemple, à l'instar de ce qui a pu être fait dans d'autres villes, des animations commerciales afin de les associer plus fortement dans l'organisation de la journée. Il s'agit à travers de telles actions, de leur montrer quel pourrait être leur intérêt de s'impliquer.

Patrick Marchand, CETE de l'Est

CONCLUSION

Afin d'alimenter les réflexions des villes qui organiseront à l'avenir une opération de ce type, nous proposons d'une part de tirer les enseignements des démarches et des mesures mises en place et d'autre part, de poser les questions qui, à notre avis, restent en débat, au vu des expériences des différentes villes que nous avons observées.

La dimension politique : des objectifs variables selon les villes

Dans la plupart des villes, la décision de participer à l'opération a été un sujet de débat au sein des équipes municipales. Souvent poussé par l'un des adjoints, à l'environnement ou aux transports, l'opération n'a pu se faire qu'avec l'aval mais aussi la forte implication politique et médiatique du maire.

Les motivations pour participer à la journée ont été diverses selon les villes :

- à La Rochelle, qui avait été la seule ville à organiser cette opération l'année précédente, la reconduction était assez naturelle du fait du succès antérieur ;
- dans les villes ayant une politique de déplacements affirmée depuis plusieurs années, la volonté a été notamment de ne pas être en marge de cette action nationale au caractère innovant (Grenoble, Strasbourg, Nantes...) ou bien de réaffirmer l'implication de la collectivité dans les actions en faveur du développement des modes autres que la voiture (Lorient, Chambéry...);
- dans d'autres villes, la dynamique nationale de cette journée a constitué une opportunité locale pour aborder la question des déplacements, en lien avec le plan des déplacements urbains, comme à Nîmes, ou encore celle des enjeux environnementaux liés à la voiture dans la ville, notamment la pollution de l'air ou le bruit : par exemple, au Mans, l'opération a été rebaptisée "Mieux circuler, mieux respirer", à Quimper, un des objectifs développés par la municipalité était de "vivre autrement en préservant la qualité de l'air et l'environnement sonore" ;
- dans des villes plus petites, la journée a été pour les élus une occasion intéressante d'expérimenter des mesures envisagées à plus long terme : un secteur piétonnier plus large en vue d'une éventuelle extension de la zone existante (Castres, Bourgoin-Jallieu) voire même de tester la mise en place d'une ligne de transport collectif dans des petites villes actuellement sans réseau, comme à Sélestat ;
- en région parisienne, dans certaines communes, comme Montreuil, la journée a été inscrite dans des politiques en cours de requalification urbaine, et les réflexions locales -et régionales dans le cadre du PDU de l'Ile-de-France- sur la limitation de la circulation automobile.

Une mobilisation forte de nombreux acteurs dans des délais très courts

Une telle opération suppose une collaboration importante entre différentes catégories d'acteurs, à la fois au sein même de la ville organisatrice, mais aussi avec de nombreux partenaires. Par exemple, au niveau de chaque ville, ce sont à la fois les services techniques, les services de la voirie, de l'environ-

nement, de la communication, le cabinet du maire qui ont travaillé à l'organisation de la journée. Pour l'ensemble du personnel mobilisé, le délai de trois mois, et parfois moins, dont les deux mois d'été, a nécessité une implication très forte : réunions de coordination sur le dispositif technique, tant en interne qu'avec d'autres instances publiques (DDE, Préfecture, Police, autorités organisatrices des transports urbains et non urbains et exploitants...), campagne d'information, réunions avec les entreprises partenaires...

Ainsi, un grand nombre d'acteurs des déplacements a été mobilisé pour la préparation, puis le jour même, pour veiller au bon déroulement de l'opération. Cette dynamique a-t-elle perduré au-delà du 22 septembre ? Même si nous n'avons pas fait une analyse fine des suites du 22 septembre dans les villes intéressées, il semble que, hormis la réunion de bilan effectué partout, les acteurs de "En ville, sans ma voiture ?" ne soient pas nécessairement ceux qui sont associés aux réflexions du PDU, ou aux actions à long terme. La dynamique semble s'être prolongée plus dans les villes petites ou moyennes que dans les grandes, sans doute parce que les compétences sont moins éclatées...

Des enseignements en termes d'organisation

Le choix du périmètre

Le choix du périmètre est un critère important dans l'organisation de l'opération : toutes les villes ont opté pour un secteur de leur centre, avec une surface et un nombre d'habitants concernés variables selon les villes (au regard de la population totale). Au vu des expériences diverses, il apparaît qu'un grand périmètre demande une organisation technique plus lourde qu'un périmètre restreint, ainsi qu'une concertation avec un plus grand nombre d'acteurs, en particulier avec les commerçants ; par contre, il a une portée plus importante sur l'ampleur et sur l'image que les élus souhaitent donner à la journée. A contrario, un petit périmètre est plus facile à expliquer et à mettre en place sur le plan technique; mais il peut être jugé trop petit à la fois par des personnes favorables ("une zone sans voiture, c'est tellement bien qu'il faudrait que la zone choisie soit plus grande") et par d'autres défavorables ("vu la taille restreinte du périmètre, ça ne change pas beaucoup d'un jour habituel, ce n'est pas significatif ; donc ce n'est pas la peine de faire une telle opération..."). Par ailleurs, le fait d'inclure un axe structurant dans le périmètre donne une dimension plus importante à l'opération, dans le sens où le schéma des circulations est modifiée de manière plus significative.

La définition du périmètre est donc à apprécier en fonction de l'ensemble de différents critères. Par ailleurs, pour une prochaine opération de ce type, il pourrait être audacieux de définir un périmètre réservé en dehors du centre-ville.

Des consignes claires pour les automobilistes aux limites du périmètre

Les périmètres fermés à la voiture ont été respectés par les automobilistes qui ont accepté volontiers cette règle d'un jour. Les quelques petits conflits obser-

vés aux points de filtrage ont eu lieu dans les cas où les consignes données aux agents municipaux ou bénévoles en poste aux barrières n'avaient pas été suffisamment claires sur le type d'information à donner aux automobilistes.

Transports collectifs : l'intérêt de la tarification spéciale

L'offre supplémentaire de transports collectifs, en particulier les navettes gratuites entre le centre et les parcs-relais, n'a pas entraîné une fréquentation très importante ; en revanche la tarification spéciale, comme le titre à 10 francs de libre circulation pour la journée, souvent mis en place pendant toute la durée de la semaine du Transport Public, a été un succès dans la plupart des villes concernées.

Le succès des points de prêt "vélo"

Il semble que le prêt de vélo, organisé dans plusieurs des villes observées, ait été d'autant plus réussi qu'il s'agissait bien d'un prêt gratuit et non d'une location. Ajoutons que la localisation des points de prêts est importante : aux franges du périmètre sans voiture, mais aussi dans le périmètre afin que les résidents, ou les personnes ayant accédé au centre à pied ou en transports collectifs puissent aussi emprunter un vélo.

Les parcs-relais : un bilan très mitigé

Les parcs-relais, mis en place dans la plupart des villes ont, de façon générale, très peu utilisés par les automobilistes souhaitant se rendre dans le centre (généralement autour de 10 à 30 % de leur capacité), à l'exception des villes où les automobilistes ont déjà une pratique des parcs-relais, comme Strasbourg et Montreuil. Dans ces villes, l'augmentation de la fréquentation des parcs déjà existants est plus significative que l'usage de ceux créés à l'occasion de la journée. Ainsi, il semble qu'il soit difficile de faire émerger des pratiques intermodales à l'occasion de ce type d'événement ponctuel, même si, sans doute, une communication plus importante sur ce genre de dispositif améliorerait l'information et peut-être la pratique.

La ville aux piétons : des idées à creuser

Selon nos observations, les piétons étaient au moins aussi nombreux que d'habitude, voire plus dans différentes villes. Le calme de la rue sans voiture a été particulièrement mis à profit par les catégories de population dites vulnérables : les enfants qui ont fréquenté plus nombreux les rues de la ville, à pied, à vélo, à roller, et les handicapés ou les personnes âgées eux aussi plus nombreux ce jour-là car se sentant plus en sécurité.

Si l'on veut rendre encore plus attractive la ville à pied, peut-être doit-on envisager de communiquer plus sur ce thème à destination des enfants, des jeunes, mais aussi des personnes à mobilité réduite, et également de prévoir des aménagements ponctuels de l'espace public, tels des aires de skateboard, mais aussi tout simplement des bancs publics...

Une politique de communication à renforcer

La plupart des villes organisatrices ont largement informé la population sur l'opération avec des moyens divers : presse locale, dépliants, affiches, maquettes pédagogiques dans les écoles (fournies par le ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement)... Le choix du territoire à couvrir, et donc des populations à cibler pour l'information, a été variable selon les villes, de la ville-centre à l'agglomération ou même au bassin de vie. S'il est important de réfléchir à la question du périmètre de l'information, celle du message à transmettre l'est tout autant. En effet, il s'agit bien d'inviter les habitants à venir au centre ce jour-là et non de les dissuader, par une information qui leur paraîtrait rendre l'accès au centre très difficile. Or, il semble que des habitants de la périphérie aient perçu l'opération plus comme une contrainte à l'accès au centre que comme l'occasion de découvrir "une autre ville". Cette ambiguïté peut s'analyser de deux manières : soit l'intitulé de l'opération, que d'aucuns ont jugé trop négatif par rapport à la voiture, a prêté à confusion sur le dispositif réellement mis en place puisque l'ensemble de la ville n'était pas "sans voiture", contrairement au message implicite de "En ville, sans ma voiture ?" ; soit, une partie de la population habitant hors périmètre réservé considère que l'accès au centre ne doit se faire qu'en voiture, et que si cela n'est pas possible, elle fait le choix délibéré de ne pas se rendre dans cette partie de la ville ce jour-là.

Dans tous les cas, la stratégie de communication, en particulier le contenu des messages et les cibles, constituent des aspects au moins aussi importants que l'organisation technique du dispositif.

Des questions en débat

Journée festive ou journée ordinaire ?

Les médias ont fortement développé le thème de la ville aux rues « vides », sans animation . Et c'est vrai qu'au vu de nos observations, l'espace public libéré de la voiture n'a pas suscité des modes d'appropriation particuliers : notamment, les places à usage exclusif de stationnement qui n'étaient pas investies par des expositions ou des animations spécifiques, sont demeurées assez désertes ; en revanche, parfois, dans les espaces mixtes, lieux commerçants ou lieux emblématiques de la ville, les piétons marchaient sur la chaussée, se sentant sans doute plus autorisés à le faire, car ils avaient une pratique antérieure du lieu. Certaines villes avaient d'emblée pris un parti festif, arguant de la pédagogie de la fête ; le bilan des animations organisées, tel les spectacles de rue, les concerts ou les haut-parleurs diffusant de la musique, les calèches..., est à moduler selon les villes : plutôt intéressant à Montreuil ou Amiens, assez décevant à Lorient...

Dans l'optique d'un renouvellement de l'opération, est-il important de réfléchir à des actions visant à limiter cette impression de vide ? Peut-on éviter l'écueil de la rue vide sans pour autant faire de l'opération une journée festive, une braderie, auquel cas l'objectif de la journée "ordinaire", c'est-à-dire où la ville peut continuer à fonctionner sans la voiture, n'est pas atteint?

“En ville, sans ma voiture ?” : quel test du PDU ? Quelle contribution au débat sur la ville de demain ?

D’abord, soulignons l’ambiguïté qu’il y a à considérer cette journée comme un test du PDU, alors que l’opération est engagée par la ville-centre tandis que le PDU est de la compétence de l’autorité organisatrice des transports urbains, souvent distincte de la ville-centre.

Mais au-delà de ces précisions d’ordre institutionnel, il est vrai que l’opération a permis de tester dans certaines villes des mesures relevant du PDU ou d’une démarche équivalente, comme la mise en place d’une ligne de bus dans des petites villes sans réseau, ou bien de matérialiser sur certains axes des couloirs bus, dont la ville souhaite la réalisation permanente, ou bien encore d’évaluer la pertinence de la mise en place de parcs-relais ou de navettes entre des gares ou certains pôles urbains. Toutefois, il faut être prudent sur les conclusions tirées à partir d’observations portant sur une journée seulement. C’est pourquoi si l’opération a valeur de test du PDU, c’est sans doute plus dans sa dimension socio-politique que sur les aspects techniques : il s’agit moins d’expérimenter des mesures de limitation de la voiture en elles-mêmes que d’en mesurer l’acceptabilité sociale et d’en faire un temps fort au plan pédagogique. Ainsi, la ville du 22 septembre est autant expérimentale que civique (cf. Patrick Marchand plus haut).

Dans ce sens, l’impact de la journée serait encore plus fort si le partenariat entre les différentes collectivités était plus important, tant pour l’organisation de la journée que pour la portée des messages. Or, dans certaines villes, nous avons pu observer que des acteurs importants des déplacements se sont peu impliqués dans l’organisation de la journée : structure d’agglomération, autorités organisatrices des transports, exploitants de transport...

Mais dans tous les cas, la journée constitue pour les collectivités ainsi que pour le mouvement associatif local et la population, une opportunité de débat sur les orientations en matière de déplacements.

Plus globalement, l’opération ayant été, pour une partie de la population, l’expérience d’une ville moins bruyante, moins agitée, plus sécurisante pour les habitants “vulnérables”, elle permet aussi de poser le débat de la ville que l’on souhaite, et si cette journée n’a pas vocation à trancher une question aussi complexe, sans doute contribue-t-elle pour le moins à l’enrichir.

ANNEXES

- **Pollution de l'air à Strasbourg**
- **Description du dispositif du 22 septembre 1998 dans les villes d'Amiens, Bourgoin-Jallieu, Castres, Chambéry, Grenoble, Le Mans, Lorient, Montreuil, Nancy, Nîmes, Quimper, Sélestat, La Rochelle.**

VILLE DE STRASBOURG

**"En ville, sans ma voiture ?"
Journée du 22 septembre 1998**

AMIENS

Somme

136 000 HABITANTS

Gilles De Robien, Député-Maire

"Parce que l'air pur est notre bien commun le plus précieux, Amiens a décidé de s'associer à la vaste mobilisation initiée par 35 grandes villes de France. Cette "Journée sans ma voiture" est pour chacun d'entre nous l'occasion de découvrir sa ville autrement, une ville en fête, mais aussi de s'interroger sur nos modes de transport et les conséquences de nos choix quotidiens sur l'environnement. Cette journée cherche moins à sanctionner qu'à ouvrir le débat sur la pollution et les transports. N'oublions jamais qu'Ecologie rime avec Pédagogie !"

Gilles De Robien

Périmètre

- Surface : 110 ha _____ nombre d'habitants : 9200
- Horaires : 7 h à 21 h
- Stationnement des résidents : Plus de voitures en surface dans le périmètre à partir de 0 h le 22 septembre. Les voitures encore stationnées sont récupérées par la fourrière et rangées dans un parking proche du centre (gratuitement). Les voitures dans les parkings souterrains compris dans le périmètre peuvent en sortir mais doivent attendre la fin de l'opération pour rentrer.

Moyens de transport mis en place spécifiquement pour l'opération

Transport collectif

- Offre : globalement l'offre était supérieure de 10 % par rapport à une journée normale
- Tarification : gratuit
- Parc-relais : 6 + 3 en périphérie du centre-ville
- Intermodalité : voiture + bus, voiture + navette
- Véhicules propres : 1 bus GNV, 1 bus GPL et 4 bus Aquazole
- Navettes : 12
- Trains : 30 liaisons supplémentaires (6f pour la journée)

Vélo

- Nombre de vélos en prêt : 200 environ (mis à dispositions aux parkings d'échanges et dans le périmètre réservé)
- Vélos-taxis belges : 5

Véhicules individuels

- Nombre de véhicules propres mis à disposition : 30 véhicules GPL et 17 véhicules électriques
- Parking : 1 parking fourrière (pour les véhicules qui se trouvaient encore stationnés la veille au soir dans le périmètre)

Autres moyens de transport

- Navettes fluviales : 12 dont 11 bateaux électriques
- Taxis : 6 (situés dans les parkings relais)
- Voitures électriques du golf
- Scooters électriques : 8
- Petits trains : 2
- Calèches : 6

Livraisons

- Nombre de véhicules propres mis à disposition : 8 GNV, 30 fourgons GPL, 5 fourgons électriques
- Organisation des livraisons : jusque 9 h 00 le matin avec chauffeur

Moyens humains mobilisés

Statut

- Personnel municipal : 144
- Police municipale : 48
- Chauffeurs/voituriers : 164
- Bénévoles : 147

Affectation

- Standard téléphonique : 20 personnes (n° vert)
- Points de filtrage : 32 points de filtrage
- Accueil parkings : 4 personnes + chauffeurs / parking
- Patrouilles

Animations

- Expositions :
 - campagne de sensibilisation sur les problèmes liés à l'environnement (conférences, expositions),
 - stands de véloservice, véloxygène, l'ASQAP, l'ADEME, la Prévention Routière,
 - jardin des Senteurs,
 - présentation des véhicules propres,
- Contrôle antipollution gratuit
- Visites guidées de la ville, rallyes pédestres guidés pour les enfants, ballades en calèche
- Spectacles de rue : mimes, chansons, concerts, sports de rue
- "Déballage" des commerçants (promotions en tout genre)

Information et communication

Préparation de la journée

- Partenaires associés : Presse locale (Le Courrier Picard), Radio, Télé (France 3), La Poste
- Actions avec les commerçants : Jeux concours / " déballage "
- Actions avec les associations : Véloservice / Véloxygène

Information

- Médias locaux : 4 à partir du 1er septembre
- Affiches : 700 (dans le périmètre, sur le reste de l'agglomération d'Amiens et dans les communes périphériques) à partir du 7 septembre
- Dépliants et Tracts : 150.000 (distribués sur les parkings d'échanges, aux points de filtrage et en ville ou envoyés par La Poste) à partir du 10 septembre
- Conférence de presse locale : oui (semaine du 14 septembre)
- Banderoles à l'entrée du périmètre
- Elaboration d'une vidéo
- Mallettes pédagogiques : 200 à partir du 10 septembre
- Chalets et pagodes : 44

Suivi de l'opération

- Mesures :
 - qualité de l'air : mise à disposition d'un camion-labo de l'ASQUAP pendant une semaine
 - bruit : 1 sonomètre
 - flux : comptages VP/TC
- Enquêtes réalisées par le CETE Nord Picardie
 - observations de l'usage des espaces publics
 - analyse de la presse locale

Contact : Service communication : Service des Relations Publiques et Service Communication Extérieure

Services techniques : Service Voirie / Circulation ; Centre Technique Municipal ; Service Cadre de Vie et Environnement

BOURGOIN-JALLIEU

Isère

22 740 HABITANTS

Edmond Roy, Maire

Pour une meilleure qualité de vie, pour que tous les Berjalliens petits et grands s'approprient pleinement leur ville, partageons la rue le 22 septembre 1998 et participons tous à la journée «En ville, sans ma voiture ?»

Edmond Roy, Maire

Périmètre

- Surface : 10 ha (10 % de la ville) ————— nombre d'habitants : 1 000
- Horaires : 7 h - 21 h
- Stationnement des résidents :
Ils peuvent quitter le secteur mais ne peuvent y pénétrer ; les parkings doivent être libérés avant 7 h, comme pour les jours de Foire.

- Contraintes : livraisons autorisées jusqu'à 9 h. La zone piétonne est dans le périmètre.

Moyens de transport mis en place spécifiquement pour l'opération

Transport collectif

- Offre : habituelle TUB
- Tarification : 2 francs
- Parc-relais : 1750 places non payantes + 1200 payantes, gratuites ce jour là (7 parkings au total) + parc vélos (5) 100 places pour cette manifestation
- Véhicules propres : 3 gaz (primagaz) + 2 ou 3 EDF - Exposition de véhicules gaz de marque française et étrangère
- Taxis : inchangés

Vélo

- Nombre de vélos en prêt ou location : environ 10
- Tarification : 2 francs

Véhicules individuels

- Nombre de véhicules propres mis à disposition : 1 à La Poste (Gaz)

Livraisons

- Organisation des livraisons : une dérogation Société de livraison express, mais en fait presque toutes les livraisons se sont faites durant la journée.

Moyens humains mobilités

Statut

- Personnel municipal : 30 de 6 h à 20 h et 10 pour l'installation
- Agents d'administrations : 4 Police Municipale + 6 Police Nationale - 5 personnes Service Santé Environnement - Mairie
- Bénévoles : 10 - 15

Affectation

- Standard téléphonique : Service Santé
- Points de filtrage : 10 - 15
- Accueil parking
- Accueil central

Animations

- Expositions : 6 vélos électrique (essai) + exposition de vélos de 1800 à nos jours
- Visites guidées : scolaires + randonnée
- Spectacles de rue : fresque + concert
- Débat :

Information et communication

Préparation de la journée

Partenaires associés : SNCF (réduction 50 % et croissant) et TCU

Actions envers/avec les commerçants : info générale

Actions envers/avec les associations : info générale

Information

- Médias locaux : 3 depuis le 27 juillet
- Affiches : 515 à partir du 7 septembre
- Dépliants : 15 000 le 14 septembre
- Tracts : 1000 du 7 ou 10 septembre
- Mallettes pédagogiques : 40 à partir du 10 septembre
- Conférence de presse locale : 1 début septembre + 1 le soir du 22
- PMV autoroute et VRU
- Panneaux électriques : 4 - du 17 au 22 septembre

Suivi de l'opération

- Mesures :
 - qualité de l'air : NO₂, O₃ et poussières, 1 capteur
 - bruit : 1 sonomètre
 - flux : 10 000 véhicules en jour normal
- Enquêtes réalisées par le CETE de Lyon : oui
 - entreprises enquêtées : (2) Centre Impôt + Tribunal
 - établissements scolaires enquêtés : oui par la ville
 - observations de l'usage des espaces publics : oui
 - analyse de la presse locale : oui
- Enquête de la SOFRES auprès des commerçants et des clients des commerces : non
- Autres enquêtes (CCI, Ecole de commerce..) :

Contact : Service Communication, Santé environnement : S. Todaro

Services techniques : M. Couchet, responsable

CASTRES

Tarn

46 000 HABITANTS

André Gilbertas, Maire

"Dans un avenir proche (ou lointain), les centres-villes seront sans voiture ou ne seront plus".

M. ESCLASSAN, Maire-Adjoint

Périmètre

- Surface : 14 ha _____ nombre d'habitants : 2000
- Horaires : 7 h à 19 h
- Stationnement des résidents :

Les principaux espaces de stationnement sont gérés par horodateur avec limitation dans le temps. Les résidents ont pu sortir du centre, mais n'ont pu y revenir qu'après 19 h.

- Contraintes :

Interdiction d'accéder au centre-ville pour tous les véhicules motorisés non électriques à l'exception des Transports Collectifs et véhicules de secours ainsi que des livraisons jusqu'à 10 h.

L'ensemble de l'espace concerné est situé en zone 30 à forte vocation commerciale.

Moyens de transport mis en place spécifiquement pour l'opération

Transport collectif

- Offre : navettes minibus entre les parcs péri-centraux et le centre-ville.
- Tarification : gratuite
- Parc Relais : parcs disponibles et aménagement de l'avenue R. Cassin
- Véhicules propres : véhicules électriques (" golfette ") sur des circuits centre-ville.

Véhicules individuels

- Nombre de véhicules propres mis à disposition : "golfettes" à moteur électrique

Livraisons

- Application de la réglementation en vigueur : les livraisons dans le centre étaient admises jusqu'à 10 h.

Moyens humains mobilisés

Statut

- Personnel municipal : Services Techniques (Déplacement et Environnement)
- Agents d'administrations : Police
- Bénévoles : agents d'accueil recrutés spécifiquement

Affectation

- Standard téléphonique : Services Techniques
- Points de filtrage : 2 agents par poste (1 policier et 1 agent d'accueil municipal)

Animations

- Expositions : actions municipales (TC, Vélo et urbanisme), véhicules propres, vélos divers, pollution atmosphérique

- Visites guidées : 3 circuits dont 1 à vélo
- Spectacles de rue : bicyclette acrobatique et orchestre
- Animation dans les écoles par le Centre Permanent d'Initiation à l'Environnement.

Information et communication

Préparation de la journée

- Partenaires associés : ORAMIP (Observatoire Régional de l'Air), DDE, EDF, France Télécom, La Poste, CETE, Conseil Municipal des Jeunes
- Actions avec les commerçants : Chambre de Commerce et d'Industrie, Association du quartier FOSSAT
- Actions avec les associations : Rue de l'Avenir, Centre Permanent d'Initiative à l'Environnement (CPIE)

Information

- Médias locaux : journaux
- Affiches nationales
- Dépliants : aux points de filtrage, dans les bus et chez les commerçants
- Tracts : lettre du Maire dans toutes les boîtes aux lettres (3 septembre)
- Mallettes pédagogiques dans les écoles
- Conférence de presse locale : le 8 septembre

Suivi de l'opération

- Mesures :
 - qualité de l'air ORAMIP 1 poste au centre-ville
 - bruit : CETE, 2 postes au centre-ville
 - flux : CETE, VL sur la périphérie et dans le centre (5 postes); piétons et vélos dans le centre-ville (2 postes)
- Enquêtes réalisées par le CETE du Sud-Ouest
 - entreprises enquêtées : 8 entreprises, 101 salariés
 - établissements scolaires enquêtés : 4 établissements, 342 élèves
 - observations de l'usage des espaces publics : les 15 et 22 septembre
 - analyse de la presse locale
- Enquête de la SOFRES auprès des commerçants et des clients des commerces

Contact : Service Déplacement : P. Tapprest

Service Environnement : B. Mouton

CHAMBERY

Savoie

54 000 HABITANTS

André Gilbertas, Maire

"Poursuivant ses efforts en faveur du développement des transports en commun non polluants (bus au gaz, à l'aquazole ou électriques) et des aménagements cyclables - qui ont d'ailleurs été récompensés par un premier prix "Vélo d'or" - Chambéry fait le pari, comme dans plus de trente villes de France, de préférer le bus, le vélo ou la marche à pied aux véhicules personnels, en grande partie responsables des nuisances urbaines.

Le 22 septembre, profitons également de cette occasion pour redécouvrir la ville, dans son cadre exceptionnel et son patrimoine, dans un environnement plus agréable".

André Gilbertas

Périmètre

- Surface : 32,5 ha _____ nombre d'habitants : 3 500 ménages
- Horaires : Fermeture du périmètre réservé de 7 h à 21 h
- Stationnement des résidents

959 places de stationnement ont été supprimées dans les rues du périmètre réservé, ainsi que 170 places habituellement libres dans le parking de l'Hôtel de Ville, soit au total 1043 places supprimées. Des parcs relais ont été aménagés pour permettre l'accès en navette TC ou en vélo au périmètre réservé.

Moyens de transport mis en place spécifiquement pour l'opération

Transport collectif

- Offre :
Pour les transports urbains, offre habituelle du STAC : 78 bus répartis sur 22 lignes.
Pour les transports express régionaux SNCF : 20 % de capacité supplémentaire
- Tarification :
 - pour les transports urbains : ticket journalier promotionnel au prix de 10 francs sur le réseau du STAC.
 - pour les transports interurbains : tarif promotionnel de - 30 %. (tarif abonnement) pour la desserte classique des cars interurbains à destination de Chambéry.
 - pour les transports express régionaux SNCF : en car ou en train, - 50 % sur tous les tarifs, avec acceptation des vélos dans tous les trains.
- Parc-relais :
 - 1 000 places de parking disponibles autour de la zone réservée.
 - 6 parkings gardés pour vélos dont 2 déjà existants et permanents dans les parkings souterrains de l'Hôtel de Ville et du Château gérés par les sociétés GTM et STASA, et 4 en surface pour le 22 septembre
 - 2 parkings pour scooters et motos :
 - 1 parking pour les clients des hôtels en limite de périmètre avec mise à disposition d'une navette.
- Intermodalité : acceptation des cycles dans les trains TER
- Véhicules propres : bus à l'aquazole déjà en place sur le réseau STAC
- Taxis : les 19 taxis chambériens prennent 2 passagers et empruntent les voies des transports en commun

Vélo

- Nombre de vélos en prêt ou location
- 4 points de location associés aux véloparcs avec une disponibilité de 120 vélos.
- Infrastructures
- Bandes cyclables supplémentaires et parcs gardés pour le stationnement.

Véhicules individuels

- Nombre de véhicules propres mis à disposition : 7 véhicules au gaz GPL + 6 véhicules électriques, prévus pour les urgences et les services particuliers (hôtels, personnes se déplaçant difficilement, etc.).
- 14 véhicules municipaux roulant au gaz GNV, affectés en priorité pour les interventions des services dans le périmètre.

Livraisons

- Livraisons autorisées jusqu'à 9 h 30.

Moyens humains mobilisés

Affectés au standard téléphonique, au contrôle des accès au périmètre pour l'accueil aux parkings et le gardiennage des parkings à vélos :

- 100 personnes volontaires du personnel municipal et des bénévoles des associations.
- 20 volontaires du 13^{ème} BCA.
- Personnel d'accueil du STAC

Statut

- Personnel municipal : 50
- Bénévoles des associations : 50
- 13^{ème} BCA : 20

Affectation

- Standard téléphonique : 7
- Points de filtrage : 80
- Accueil parkings : 30
- Accueil central : 3

Animations

- Expositions
 - exposition sur les déplacements urbains et stand d'information sur les transports en commun et les véhicules non polluants
 - exposition sur les mesures de l'air et du bruit
- Visites guidées :
 - visites guidées de la ville
 - visites d'une cabine de mesure de la qualité de l'air
- Spectacles de rue :
 - artistes de rue et musiciens
 - démonstrations rollers et skates
- Table ronde sur la pollution et la qualité de l'air

Préparation de la journée

- Partenaires associés : associations de quartier, comité consultatif des aînés, office du tourisme, union commerciale, association "Roue libre", police nationale, association des usagers des transports, chambre de commerce et d'industrie, chambre des métiers, parcs de stationnement GIS-STASA et GTM, le STAC (réseau urbain), la SNCF, les taxis chambériens, la Poste

Information

- N° Vert : 0 800 22 09 98 (appel gratuit)
- Stands : Information à la Foire de Savoie du 12 au 21 septembre.
- Mallettes pédagogiques : 40 diffusées dans les écoles à partir du 14 septembre.
- Affichage :
 - campagne d'affichage du 8 au 21 septembre
 - 4 banderoles du 15 au 22 septembre aux entrées de ville.
 - annonces sur les panneaux autoroute et VRU : du 15 au 22 septembre.

- Dépliants : 75 000 exemplaires du guide pratique diffusés du 10 au 22 septembre dans toutes les boîtes aux lettres des Marches au Bourget du Lac.
- Internet : Site Web de Chambéry: <http://www.chambéry.com>
- Point information le jour même : Place de l'Hôtel de Ville, Kiosque du STAC (réseau urbain).

Suivi de l'opération

- Mesures :
 - qualité de l'air : mesures effectuées par le réseau de surveillance de la qualité de l'air Air des 2 Savoies : 3 cabines de mesure de fond pour tous les polluants classiques permanents ; 1 cabine mobile, pour 15 jours, mesurant le taux de poussières, de dioxyde d'azote NO2 et d'ozone O3.
 - bruit : 3 mesures de 1 heure dans des rues stratégiques, réalisées par le service d'hygiène et de santé.
 - flux : comptages automatiques par les services de la ville et la DDE
- Enquêtes réalisées par le CETE de Lyon
 - entreprises enquêtées : 7 entreprises (dont Galeries Lafayette, Prisunic, mairie centrale, trésorerie générale, Banque de Savoie): 513 salariés, 284 questionnaires retournés
 - établissements scolaires enquêtés : école primaire Sainte-Geneviève, LEP Sainte-Geneviève : 585 élèves, 366 questionnaires retournés
 - observations de l'usage des espaces publics
 - analyse de la presse locale
 - interviews d'acteurs : M. Grunberger, adjoint chargé du centre-ville, des transports, des déplacements et du stationnement et M. Fontfreyde, président de l'Union Commerciale

Contacts : *Claire Joanny, coordinatrice environnement*
Maguy Roulier, secrétaire générale de la mairie des quartiers de Chambéry Centre

GRENOBLE

Isère

154 000 HABITANTS

Michel Destot, Député-maire

"En liaison avec de nombreux partenaires publics et privés, la Ville de Grenoble saisit l'opportunité de cette journée du 22 septembre pour initier les Grenoblois, sur des itinéraires définis dans le centre-ville, à des modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière : transports en commun avec accès à des tarifs réduits et des fréquences augmentées, véhicules non polluants, utilisation de parcs-relais, de navettes et de vélos. Conjointement, une action pédagogique sera menée dans les écoles".

Michel Destot

Périmètre

- Surface : 17 ha _____ nombre d'habitants concernés : 4000
- Horaires : 7 h - 19 h
- Stationnement des résidents

Les résidents étaient invités à stationner leur véhicules la veille au soir en dehors du périmètre sans voiture.

- Contraintes

Le périmètre réservé portait sur le secteur habituellement piétons élargi à quelques rues et places adjacentes. Le plan de circulation de l'hyper centre a été modifié pour rendre accessible l'accès au parking Lafayette.

Moyens de transport mis en place spécifiquement pour l'opération

Transport collectif

- Offre spécifique : 4 navettes entre le parc-relais de l'Esplanade et le centre-ville
 - TER jusqu'à la gare de Gières
 - voie bus matérialisée sur 2 axes
- Tarification :
 - ticket vert à 10 francs libre circulation pour la journée (instauré durant toute la semaine du Transport Public) - ticket gratuit pour les occupants des véhicules stationnant en parc-relais
 - réduction de 50 % sur le TER
- Parc-relais voitures : 1 spécifique au 22/9 (500 places) et 3 existants (500 places en tout) et 2 (90 places et 120 places)
- Véhicules propres : 10

Vélo

- Nombre de vélos en prêt ou location : 600
- Tarification : gratuit (l'emprunteur devait laisser ses clefs de voiture)
- Mise en service du véloparc de la gare

Véhicules individuels

- Nombre de véhicules propres mis à disposition 15 GNV, 15 électriques

Livraisons

- Nombre de véhicules propres mis à disposition : 10
- Organisation des livraisons : sur appel du commerçant (numéro vert), un chauffeur se rendait avec un véhicule propre chez le transporteur, le fournisseur ou le client

Moyens humains mobilisés

- Personnel : 86 personnes
- Police municipale : 20
- Police nationale : 4
- Bénévoles : 10

Affectation

- Standard téléphonique : 20
- Points de filtrage : 10
- Voirie : 10
- Police 10
- Chauffeurs : 30
- Gaz Electricité Grenoble : 20
- Organismes de transports : 40
- Divers : 50

Total 190 personnes

Animations

- Exposition de véhicules propres électriques et GNV
- Prêts de véhicules propres électriques et GNV
- Essais de scooters et vélos électriques
- Exposition sur le thème de la santé et de la pollution, sur le bruit
- Sensibilisation des enfants et des enseignants à l'usage des modes autres que la voiture
- Apéritif à l'hôtel de Ville à 18 h
- Conférence-débat à 20 h 30. "L'auto et la ville" présidé par Yves Martin, conseil général des Mines

Information et communication

Préparation de la journée

- Partenaires associés : AREA, Decathlon, Go sport, GDF, France Telecom, Fisac...
- Actions envers les commerçants : réunions d'information
- Actions par l'association ADTC : mise en place d'une navette entre la ZIRST de Meylan et la gare de Gières, accès à vélo à la ZIRST de Meylan et accueil à l'arrivée (café-croissants) organisé par l'association ADTC

Information

- Médias locaux : 14 à partir du 1^{er} septembre
- Affiches : 1 110 du 7 au 22 septembre
- Dépliants : 40 000 du 7 au 22 septembre
- Tracts : 10 000 du 7 au 22 septembre
- Journal municipal : 85 000 le 10 septembre
- Mallettes pédagogiques : 125 à partir du 15 septembre
- Conférence de presse locale : 10 septembre et 22 septembre
- Stand : 1 de la mairie et 1 de l'ADTC le 22 septembre

Suivi de l'opération

- Mesures :
 - qualité de l'air : 1 station mobile de l'ASCOPARG (en plus des capteurs permanents)
 - bruit : 3 capteurs de la Ville
 - flux : 3 compteurs de la Ville
- Enquêtes réalisées par le CERTU :
 - observations de l'usage des espaces publics
 - entretiens d'acteurs : 1 élu, 2 responsables techniques de la Ville, 1 responsable associatif

Contact : Services communication : P. Bourdereau
Services techniques : F. Lasfargues

LE MANS

Sarthe

148 000 HABITANTS

Robert Jarry, Maire

"Une expérience pour sensibiliser la population aux nécessités et aux possibilités de développer la complémentarité des différents modes de transport urbains, afin de mieux circuler, mieux respirer et mieux vivre en ville".

Robert Jarry

Périmètre

- Surface : 43,6 ha ————— nombre d'habitants : 3 500
- Horaires : 7 à 19 h.
- Stationnement des résidents

Les résidents peuvent sortir du périmètre en voiture mais ne peuvent y rentrer avant 19 h.

- Contraintes

Deux zones étaient concernées : le centre historique et le centre des affaires séparés par un axe structurant (qui est resté ouvert à la circulation).

Ces zones étaient réservées aux piétons, vélos, transports collectifs, véhicules propres (électriques, GPL et GNV) et taxis avec plus de 3 passagers. Les livraisons sont autorisées avant 9 h du matin

Moyens de transport mis en place spécifiquement pour l'opération

Transport collectif

- Offre : les 140 bus de la SETRAM étaient mobilisés, y compris 10 autobus GPL
- Tarification : tarif journée : 5 francs.
- Parc-relais : 10 parcs relais situés sur les lignes régulières et desservis avec une fréquence de 3 à 12 minutes
- Intermodalité :
- Véhicules propres : 10 véhicules GPL
- Taxis : 60

Vélo

- Nombre de vélos en prêt : 50 sur un seul site
- Tarification : caution de 1 500 francs

Véhicules individuels

- Nombre de véhicules propres mis à disposition : 0

Livraisons

- Nombre de véhicules propres mis à disposition : 0
- Organisation des livraisons : avant 9 h, comme d'habitude

Moyens humains mobilisés

Statut

- Agents de la Ville et de la Communauté Urbaine : 200
- Agents d'administrations (DDE, Police...) : 50
- Bénévoles : 20

Affectation

- Standard téléphonique : 60
- Points de filtrage : 150

Animations

- Expositions
 - EDF/GDF (avec démonstration de véhicules électriques et GPL)
 - association Cyclamaine
 - association pour la qualité de l'air
 - École Supérieure de Commerce
 - SETRAM (transports urbains)
 - collectif transport (associations, syndicats...).
- Calèches : 2

Information et communication

Préparation de la journée

- Partenaires associés : Ville, Communauté Urbaine, SNCF, SETRAM, société gérant les parkings du Mans, les transports départementaux, les taxis, l'école de gendarmerie, EDF/GDF, le centre hospitalier, le laboratoire d'acoustique de l'université du Maine, des commerçants, des associations.
- Actions envers/avec les commerçants : aucune action, ils ne voulaient pas s'associer
- Des associations (Cyclamaine, associations de quartiers...) ont été associées au montage de la journée.

Information

- Médias locaux : Ouest France 21 septembre 99 (autres articles avant le 22 ?)
- Affiches : 200 à partir du 7 septembre
- Dépliants : 150 000 début septembre
- Tracts : 50 000 début septembre
- Mallettes pédagogiques : 180 début septembre
- Conférence de presse locale : 8 septembre
- PMV autoroute et VRU ?
- Panneaux électriques ?
- N° vert

Diffusion des tracts dans huit communes de la Communauté Urbaine du Mans + information par le biais des mairies des 25 communes de la deuxième couronne.

Suivi de l'opération

- Mesures :
 - qualité de l'air : 4 stations de mesure (O3, SO2, Nox, poussières)
 - bruit : 7 capteurs
 - flux : 5 compteurs automatiques
- Enquêtes réalisées par le CETE de l'Ouest
 - observations de l'usage des espaces publics
 - analyse de la presse locale
- Autres enquêtes : les étudiants de l'École Supérieure de Commerce ont réalisé une enquête auprès de 600 personnes.

Contact : Chargé de mission : J. P. Dardaud

LORIENT

Morbihan

62000 HABITANTS

Norbert Métairie, Maire

"Cette journée doit permettre aux Lorientais de goûter, le 22 septembre, tout le plaisir qu'il y a à venir en ville en bus, à vélo ou à pied ; et d'y revenir ensuite de la même manière".

Norbert Métairie

Périmètre

- Surface : 19,5 ha _____ nombre d'habitants : 2 000
- Horaires : 7 h à 20 h
- Stationnement des résidents

Il était conseillé aux résidents du centre-ville de prendre leurs dispositions et de garer si possible leurs véhicules hors du périmètre. Il était possible de sortir sa voiture du périmètre, mais plus d'y pénétrer avant 20 h.

- Contraintes

(rédiger, préciser en particulier si la part du périmètre déjà en zone piétonne...)

Zone réservée aux piétons, vélos, bus, taxis et véhicules non polluants.

Livraisons jusqu'à 9 h. Nettoyement et collecte des ordures avant 9 h et après 20 h.

Le périmètre est habituellement en zone 30. Les principaux axes structurants n'étaient pas inclus dans ce périmètre.

Moyens de transport mis en place spécifiquement pour l'opération

Transport collectif

- Offre : 80 véhicules
- Tarification : ticket libre circulation 10 francs
- Parc-relais : 2 parcs-relais reliés au centre par une navette (fréquence 5 à 10 mn)
- Intermodalité : mise en place de trains supplémentaires sur liaison Hennebont - Gestel - Lorient - Quimperlé. 20 allers-retours, 50 % de réduction sur les tarifs
- Taxis : 25 (20 % de réduction sur tarifs)

Vélo

- Nombre de vélos en prêt ou location : 100
- Tarification : prêt contre caution de 500 francs

Véhicules individuels

- Pas de mise à disposition de véhicules propres

Livraisons

- Livraisons autorisées avant 9 h du matin

Moyens humains mobilisés

Statut

- Personnel municipal : 40 personnes le 22 septembre
- Police : 10
- Bénévoles : Non

Affectation

- Standard téléphonique : secrétariat des services techniques
- Points de filtrage : 40 personnes

Animations

- Expositions : stands ADEME, CTRL, SNCF, EDF/GDF, association "Roue Libre", Association "Air Breizh", stand de présentation du PDU, collectif d'associations contre l'élargissement de la RN 165
- Visites guidées du centre ville (histoire de la ville reconstruite, architecture des années 50...)
- Spectacles de rue : concerts
- Pique nique musical
- Autorisation de déballage pour les commerçants
- Démonstration de véhicules électriques (voiture, scooter, vélo)

Information et communication

Préparation de la journée

- Partenaires associés : Ville de Lorient, Association des Commerçants (ACCEL), transports urbains (CTRL), société des taxis, SNCF, association de cyclistes urbains "Roue Libre", Police, EDF/GDF, Office de Tourisme, Radio Taxi Lorientais, la Poste, France Télécom, France Info, radios locales, Radio France, ADEME
- Actions envers/avec les commerçants : concertation avec l'ACCEL
- Actions envers/avec les associations : concertation avec l'association "Roue Libre"

Information

- Médias locaux Ouest France et le Télégramme de Brest
- Affiches : 287 du 14 au 22 septembre
- Diffusion documentation SNCF dans les gares et entrées de ville
- Dépliants : 35 000 du 15 au 22 septembre distribués à tous les foyers de la commune
- Mallettes pédagogiques : 60 du 7 au 11 septembre
- Conférence de presse locale : le 15 septembre
- Information par voie de presse dans les communes environnantes
- N° vert

Suivi de l'opération

- Mesures :
 - qualité de l'air : NO₂, SO₂, poussières, O₃, mesurés par un capteur - Air Breizh
 - bruit : un sonomètre
 - flux : compteurs routiers
- Observations de l'usage des espaces publics, réalisées par le CETE de l'Ouest
- analyse de la presse locale

Contact : Services techniques : J. M. Herry

MONTREUIL

Seine-Saint-Denis

95 000 HABITANTS

Jean-Pierre Brard, Député-maire

"En participant activement au succès de cette journée, la municipalité de Montreuil, s'appuyant sur une multitude de partenaires publics, privés, associatifs, veut contribuer à favoriser l'indispensable prise de conscience de la nécessité de préserver notre environnement. Une journée pour réfléchir à une autre façon de se déplacer et montrer que cela est possible... et faire des émules".

Jean-Pierre Brard

Périmètre

- Surface : 250 hectares (28 % de la surface de la commune), 90 rues concernées
nombre d'habitants : 24 000 habitants (sur les 95 000 de Montreuil)
15 000 emplois (sur les 40 000 de Montreuil)

- Horaires : 7 h - 21 h

- Stationnement des résidents

Le stationnement était autorisé et gratuit à l'intérieur du périmètre, mais toute circulation automobile y était interdite entre 7 h et 21 h. Pour utiliser librement leur véhicule le jour de l'opération, les résidents devaient donc stationner celui-ci en dehors du périmètre (sur la voirie hors du périmètre, ou dans les parkings relais surveillés mis à leur disposition la veille de l'opération).

- Contraintes

Le périmètre était fermé au trafic automobile et aux deux-roues motorisés de 7 h à 21 h, y compris aux circulations automobiles des résidents. Seuls les véhicules suivants étaient autorisés à y circuler :

- les bus RATP (lignes régulières et navettes mises en place pour l'opération)
- les véhicules non polluants : véhicules électriques, véhicules fonctionnant au GNV et au GPL
- les bicyclettes
- les taxis en co-voiturage (3 personnes)
- les véhicules d'intervention (pompiers, police, SAMU, EDF/GDF, France Télécom, Ville de Montreuil...)
- les véhicules porteurs de macarons GIC ou GIG
- les véhicules transportant des handicapés ou des PMR
- les livraisons de médicaments, les transports de fonds, les professions médicales

L'imperméabilité du périmètre était assuré à chaque point cordon par deux agents municipaux, qui outre leur fonction dissuasive, avaient un rôle d'information des usagers sur les moyens mis en place pour palier aux restrictions de circulation (itinéraires piétons de substitution, moyens de déplacement alternatifs, localisation des parkings relais...). Ce dispositif, mis en place par la ville de Montreuil, était complété par la présence de deux agents des forces de l'ordre aux principaux points cordons où des conflits étaient prévisibles: axes de transit, rues d'accès aux secteurs d'activités...

Moyens de transport mis en place spécifiquement pour l'opération

Transport collectif

- Offre supplémentaire :
 - augmentation de fréquence des lignes régulières (non quantifiée)
 - mise en place de 5 navettes faisant la liaison entre les parkings relais et le centre de la commune
- Tarification : pas de modification
- Parc-relais : 5 parcs relais sur des friches industrielles, des terrains engazonnés ou

des délaissés, situés sur les axes de transit en limite de périmètre, d'une capacité totale de 1800 places

- Véhicules propres : bus électriques

Vélos

- Nombre de vélos en prêt ou location : 60 vélos sur les 350 de l'opération RATP "Roue libre"
- Tarification : prêt gratuit (moyennant un chèque de caution de 1 000 francs, ou une carte d'identité)
- Parc vélos : 1 parc de 200 places au centre du périmètre avec atelier de réparation gratuite

Véhicules individuels

- Nombre de véhicules propres mis à disposition : 27 véhicules électriques en service taxi "à la demande" (plus 8 véhicules à usage professionnel en démonstration auprès du personnel municipal)

Livraisons

- Nombre de véhicules propres mis à disposition ?
- Organisation des livraisons : les livraisons étaient interdites à l'intérieur du périmètre au même titre que les autres circulations de véhicules individuels.
- Un dispositif palliatif, composé d'un quai de déchargement et de stockage des marchandises relié aux entreprises par des véhicules propres de livraisons, avait cependant été mis en place par la ville de Montreuil sur l'un des cinq parkings relais.

Moyens humains mobilisés

Statut

- Personnel municipal : 150 agents du service pilote, 150 agents volontaires des autres services municipaux, 40 agents d'encadrement
- Agents d'administrations (DDE, Police...) :
- Bénévoles : 60 personnes

Affectation

- Standard téléphonique : un numéro vert
- Points de filtrage : 2 agents par point de filtrage, soit 82 filtreurs
- Accueil parkings : 2 à 4 agents par parking relais

Animations

- Expositions :
 - 150 m² sur le bruit, les problèmes de transport et de santé du 18 au 23 septembre à l'hôtel de ville
 - stand d'information sur la qualité de l'air (Airparif)
 - bus Info RATP (visite dans les quartiers du périmètre avec exposition sur le PDU et le projet de tramway)
- Visites guidées : circuit vélo découverte de la ville, promenades en calèche
- Spectacles de rue : lâchés de 500 ballons par les scolaires (19 h, au centre ville)
- Débat sur la pollution de l'air le 19 septembre

Information et communication

Préparation de la journée

- Partenaires associés : RATP, Décathlon, EDF/GDF, Monoprix, société Electropoli
- Actions envers / avec les commerçants : information + partenariat avec Monoprix (promenades en calèche)

Information

- Médias locaux : Montreuil Dépêche Hebdo (journal municipal) dès le mois de juin
- Affiches : 1030 affiches
- Dépliants / tracts:
 - plaquette info-pratique en septembre sur les modalités de l'opération
 - distribution de tracts d'information dans les lieux publics, les entreprises, les commerces (50 000 du 8 août au 22 septembre)
 - courrier d'information adressé aux habitants
 - flash infos sur les pares-brises des véhicules tous les jours de la semaine précédant l'opération
- Mallettes pédagogiques : 90 mallettes à destination des CM1 et CM2
- Conférence de presse locale
- Panneaux électriques : 14 panneaux municipaux mobilisés

Suivi de l'opération

- Mesures :
 - qualité de l'air : relevés effectués le 21 et le 22 septembre par une station mobile d'Airparif placée au centre du périmètre sur les polluants suivants: CO, NO2, NOx et particules
 - bruit : sonomètres
 - flux : 10 boucles de comptage
- Enquêtes réalisées par la DREIF
 - entreprises enquêtées : URSAFF (117 sondés), mairie de Montreuil (77 sondés), lycée collège J. Jaurès (14 professeurs sondés)
 - établissements scolaires enquêtés : groupe élémentaire Diderot (190 CM1 et CM2), lycée et collège J. Jaurès (120 lycéens, 60 collégiens)
 - observations de l'usage des espaces publics : 4 enquêteurs
 - analyse de la presse locale

NANCY

Meurthe-et-Moselle

102 400 HABITANTS

André Rossinot, Maire

"Le 22 septembre sera pour Nancy et son agglomération une véritable "journée symbole", nous amenant à une prise de conscience collective des effets sur les risques de pollution, et donc sur notre santé, du développement excessif de la circulation dans nos villes. Nous devons dès maintenant adopter de nouveaux comportements, accepter de modifier nos modes de déplacement. C'est dans ce sens que la Communauté Urbaine du Grand Nancy élabore actuellement un nouveau Plan Transports et Déplacements dans l'agglomération qui sera opérationnel, en partie, dès 2001".

André Rossinot

Périmètre

- Surface : 60 ha _____ nombre d'habitants : 6700
- Horaires : 7 h à 19 h
- Stationnement des résidents

Ils avaient la possibilité de quitter le périmètre jusqu'à 10 h 30. Passé ce délai, il n'était plus possible d'utiliser son véhicule. On a pu constater que 10 % des places sur voirie (environ 200 places) étaient occupées, pour moitié par des résidents, pour moitié par d'autres usagers.

- Contraintes

Le périmètre concerné englobait les deux principaux axes de transit du centre (rue Stanislas 1 400 véh/h et rue St-Dizier 1 150 véh/h) Accessibilité sur la place du marché très difficile pour les commerçants. Deux entrées ont été un peu difficile à l'heure de pointe du matin. Ce périmètre a nécessité la mise en place de 14 points de filtrage, la gestion n' a pas posé de grosses difficultés.

Moyens de transport mis en place spécifiquement pour l'opération

Transport collectif

- Offre : 150 véhicules (quasiment tout le parc disponible)
- Tarification : identique à celle de tous les jours.
- Parc-relais : 25 véhicules pour assurer les navettes
- Intermodalité : pas de dispositif spécifique, tarif spéciale SNCF avec des billets à 20 francs pour Nancy (300 à 350 billets supplémentaires)
- Véhicules propres : 53
- Taxis : 128

Vélo

- Nombre de vélos en prêt ou location : environ 500
- Tarification : 10 f pour la journée (3 parkings gardiennés)

Véhicules individuels

- Nombre de véhicules propres mis à disposition :
 - 13 véhicules GNV
 - 10 véhicules GPL
 - 30 véhicules électriques.

Livraisons

- Autorisées jusqu'à 10 h 30. Quasiment aucune dérogation n'a été demandée ni autorisée

Moyens humains mobilisés

Statut

- Personnel municipal : 200

- Agents d'administrations (DDE, Police...) : 260
- Bénévoles : 40

Affectation

(les données sont approximatives)

- Standard téléphonique : 5 à 10
- Points de filtrage : 150 à 200
- Accueil parkings : 30

Animations

- Expositions : Pollution et santé avec l'INRA (exposition sur des bio-indicateurs végétaux), Constructeurs automobiles (véhicules au GPL), Camion laboratoire sur l'analyse de l'air,...
- Visites guidées : Visite de la vieille ville avec des guides conférenciers du patrimoine
- Spectacles de rue : Animation dans plusieurs quartiers sur les produits du terroir, démonstration de rollers et jeux
- Débat : Découverte des cinq sens autour d'un parcours d'éveil
- Ecole de cyclisme avec apprentissage du vélo en toute sécurité

Information et communication

Préparation de la journée

- Partenaires associés : 29 partenaires
 - Actions envers/avec les commerçants : Préparation de la journée avec "les vitrines de Nancy"
- Peu d'implication du commerce (pas d'animation, ni d'étalage sur les espaces laissés libres)
- Actions envers/avec les associations : cité dans les animations

Information

- Médias locaux : 13 du 22 août au 25 septembre
- Affiches : 5000
- Dépliants et Tracts : 200 000
- Mallettes pédagogiques : 134 à partir du 10 septembre
- Conférence de presse locale : le 10 septembre
- Panneaux électriques : sur les panneaux électroniques de la ville

Cette information a été réalisée sur l'ensemble de l'agglomération et sur "le bassin de vie".

Suivi de l'opération

- Mesures :
 - qualité de l'air : 4 analyseurs et 1 camion laboratoire
 - bruit : (nombre de capteurs et organisme) : 4 sonomètres (CETE)
 - flux : 88 points de mesures sur l'ensemble de l'agglomération (- 11 % de trafic)
- Enquêtes réalisées par le CETE de l'Est
 - entreprises enquêtées : 2 (1 grand magasin et 1 banque)
 - établissements scolaires enquêtés : 2 (1 école privée et 1 lycée et collège)
 - observations de l'usage des espaces publics- analyse de la presse locale
- Enquête de la SOFRES auprès des commerçants et des clients des commerces
- Autres enquêtes (CCI, Ecole de commerce...) : 1 enquête à la demande de la ville et 1 par la CCI.

Contact : Services techniques : M. Méria, secrétaire général adjoint de la ville

NÎMES

Gard

135 000 HABITANTS

Alain Clary, Député-maire

"La journée du 22 septembre 1998 sera l'occasion pour la ville de Nîmes de sensibiliser la population aux problèmes de la Pollution de l'air et du bruit routier, d'affirmer la place des piétons et des cyclistes, et de développer l'image des transports collectifs et des véhicules à carburant propre.

Cet événement exceptionnel s'inscrit directement dans la nouvelle politique de déplacements que la ville souhaite mettre en œuvre à travers son Plan de Déplacements Urbains et dans la continuité d'actions récentes comme la fermeture de la zone piétonne de l'Ecusson dans le centre ville".

Alain Clary

Périmètre

• Surface : 41 ha _____ nombre d'habitants : 5 000

• Horaires : 8 h - 21 h

• Stationnement des résidents :

- le stationnement hors périmètre sans voiture

Il s'effectue :

- en stationnement longitudinal dans les rues (principalement payant) ;

- en parcs de stationnement payant : 5 parcs à proximité de la zone (3000 places) dont 2 en bordure immédiate (1500 places).

En temps normal, l'occupation des espaces par le stationnement est déjà important.

Le stationnement "sauvage" est peu fréquent : rues étroites, bornes ou barrières.

• le stationnement à l'intérieur du périmètre sans voiture

Ce secteur comprend :

- le centre historique piétonnier habituellement accessible aux véhicules (de livraisons principalement) entre 7 et 12 h, mais fermé à la circulation depuis 8 h du matin le 22 septembre

- les rues fermées le 22 septembre.

D'une manière générale, on note en temps normal peu de stationnement dans ce secteur, hormis dans les zones directement périphériques (notamment autour des Arènes).

• Contraintes

Le périmètre sans voiture inclut le centre historique piétonnier qui n'est habituellement accessible aux véhicules qu'entre 7 et 12 h (véhicules de livraisons principalement).

Moyens de transport mis en place spécifiquement pour l'opération

Transport collectif

• Offre : habituelle en nombre et en itinéraires

• Tarification :

- ticket journée de bus vendu par les TCN (Transports en Commun Nîmois) à 10 francs le 22 septembre

- pour les agents de la DDE (opération DDE - TCN) : pass journée gratuit

• Parc-relais :

- parkings publics disponibles en périphérie, desservis par les TCN

- opération 1 heure de parking gratuit avec les commerçants et les parcs de stationnement

• intermodalité :

- abonnement combiné SNCF - TCN du 21 au 27 septembre

- titre combiné STDG - TCN valables pour toute la journée du 22 septembre

- Véhicules propres : véhicules de la ligne n° 8 des TCN équipés d'aquazole
 - Taxis : autorisés à l'intérieur du périmètre
- Véhicules individuels
- Nombre de véhicules propres mis à disposition : 5 (GPL et électriques) en démonstration dans le cadre de l'exposition sur la place des Arènes.

Livraisons

- Organisation des livraisons : avant 8 h à l'intérieur du périmètre (avec chauffeur)

Moyens humains mobilisés

Statut

- Personnel municipal : 20 agents municipaux et 20 agents de la police municipale
- Agents d'administrations : 20 (police nationale et DDE)
- Bénévoles : 30 (stands - exposition sur la place des Arènes)
- Société privée de gardiennage : 40

Affectation

- Standard téléphonique : 2 (PC radio / N° vert)
- Points de filtrage : 14 agents de la police municipale et 40 agents de société privée

Animations

- Expositions sur la place des Arènes :
 - véhicules propres (à l'initiative d'EDF - GDF)
 - transports en communs (à l'initiative des TCN)
 - qualité de l'air (à l'initiative de l'AMPADI)
 - prévention routière (circuit école)
 - ligue contre la violence routière du Gard
 - foire aux vélos

Information et communication

Préparation de la journée

- Partenaires associés : SNCF, TCN, GTM (parc de stationnement), EDF-GDF, CCI, France Télécom, DDE du Gard, exploitants Parkings, commerçants, ministère de l'environnement et CERTU
- Actions envers/avec les commerçants et les associations : courriers, réunions préparatoires, participations ponctuelles (animation place des Arènes)

Information

- Médias locaux : 10 du 14 au 22 septembre
- Affiches : 340 du 5 au 25 septembre
- Dépliants : 5000 du 7 au 25 septembre
- Tracts : 5000 du 7 au 25 septembre
- Mallettes pédagogiques : 130 septembre - octobre
- Conférence de presse locale : 17 septembre

Suivi de l'opération

- Mesures :
 - qualité de l'air : 2 stations de mesure (NO et NO₂) / organisme : AMPADI
 - bruit : 3 capteurs / organisme : service communal d'hygiène et de santé
 - flux : 6 points de comptages mis en place par la ville de Nîmes à proximité de la zone sans voiture, 14 par la DDE (dont 7 permanents et 7 mis en place pour l'opération) analyse réalisée par le CETE Méditerranée

- stationnement : relevés sur 5 parcs de stationnement payant / analyse réalisée par le CETE Méditerranée
- Enquêtes réalisées par le CETE Méditerranée
- entreprises enquêtées : mairie de Nîmes et Lycée Alphonse Daudet (enseignants et personnel administratif)
- établissement scolaire enquêté : Lycée Alphonse Daudet
- observations de l'usage des espaces publics
- analyse de la presse locale
- Enquête de la SOFRES auprès des commerçants et des clients des commerces
- Enquête vélos réalisée par et à l'initiative d'une association d'usagers (ligue contre la violence routière du Gard)
- Réalisation de 2 vidéos (une par la ville de Nîmes sur l'opération globale, une par la DDE sur l'opération DDE "au travail sans ma voiture")

Contact : *Service communication : D. Defilippi*
Services techniques : Y. Gardes

QUIMPER

Finistère

62 000 HABITANTS

Bernard Poignant, Maire

"Contrairement à beaucoup de collectivités participant à cette opération, la ville de Quimper n'a pas souhaité faire de cette journée une journée festive, mais plutôt cherché à préfigurer ce que pourrait être le Quimper de demain. Faire prendre conscience aux gens que la voiture en ville ne durera pas éternellement et les amener à réfléchir sur les pratiques d'une autre mobilité en ville".

Bernard Poignant

Périmètre

▪ **Surface : 40 ha** ————— **nombre d'habitants : 1 600**

- Horaires : 7 h - 19 h 30
- Stationnement des résidents

Les résidents pouvaient stationner dans le centre ville à condition de ne pas circuler durant toute la journée du 22 septembre. Ils pouvaient aussi, s'ils souhaitaient utiliser leur véhicule à l'extérieur de la zone, stationner dans deux parkings gardés mis à leur disposition hors de la zone mais à proximité du centre, et ce à partir de 18 h la veille. 665 places étaient ainsi proposées aux résidents dans ces parkings gardés.

- Contraintes

La zone sans voiture concernait tout le cœur de la ville (en temps normal piéton ou semi-piéton), mais également deux grands axes structurants traversant la ville d'Est en Ouest et du Nord au Sud : la rue Amiral Ronarc'h, la rue du Parc et une partie du Boulevard Amiral de Kerguelen. Deux ponts permettant de traverser l'Odette à partir du centre-ville étaient aussi fermés. Cependant, des circuits différents permettaient d'assurer les déplacements empruntant habituellement ces itinéraires.

Moyens de transport mis en place spécifiquement pour l'opération

Transport collectif

- Offre :
 - 8 bus supplémentaires en circulation sur le réseau urbain
 - offre supplémentaire sur les lignes périurbaines à destination de Quimper
- Tarification :
 - réseau urbain : Ticket à 2 francs (contre 6 francs en temps normal)
 - réseau interurbain : 10 francs
- Parc-relais : 1 080 places réparties sur 3 sites
- Intermodalité : navettes entre les parcs-relais et le centre-ville
- Taxis : pas de dispositif particulier.

Vélo

- Nombre de vélos en prêt : 130 répartis sur 2 sites + 2 vélos électriques
- Tarification : prêt contre caution (laisser carte d'identité)

Véhicules individuels

- Nombre de véhicules propres mis à disposition : Prêt de 8 véhicules GPL et 2 véhicules électriques avec chauffeur sur les trois parkings-relais proches du centre.

Livraisons

- Organisation des livraisons : interdiction dans le périmètre entre 10 h et 19 h 30.

Moyens humains mobilisés

Statut

- Personnel municipal : oui en grande partie - 250 personnes en rotation sur les différents postes.
- Agents d'administrations : une équipe de police qui pouvait intervenir sur le terrain, mais en évitant de donner une image policière.

Animations

- Expositions : point d'information sur les véhicules électriques près de la place du marché, avec démonstration de véhicules

Information et communication

Préparation de la journée

- Partenaires associés : France Télécom, Conseil Général 29, Radio France, Radio Bretagne Ouest, EDF-GDF, QUB
- Actions envers/avec les commerçants : (réunion préparatoire pour le périmètre)
- Actions envers/avec les associations

Information

- Médias locaux : Ouest France, 5-6, 19-20 et 22 septembre 1998
- Affiches : 100 à partir du 7 septembre
- Dépliants : 40.000 plaquettes d'information "Le petit Guide"
- Tracts : 3.000
- Conférence de presse locale : mi-juillet et 4 septembre
- N° vert, du lundi au vendredi de 8 h 30 à 12 h 30 et de 13 h 30 à 18 h, y compris le samedi 19 et le dimanche 20 septembre.

Distribution des tracts aux habitants de la ville avec le journal municipal (environ 23 000)

Affiches : 4 x 3 m sur les voies d'accès à Quimper

Suivi de l'opération

- Mesures :
 - qualité de l'air : 2 capteurs, organisme de mesure : Air Breizh.
 - bruit : mesures réalisées par le service environnement de la mairie
- Enquêtes réalisées par le CETE de l'Ouest
 - observations de l'usage des espaces publics
 - analyse de la presse locale
- Autres enquêtes :
 - enquête réalisée par l'agence de communication COPILOTE pour l'association des commerçants "les vitrines de Quimper".

Contact : Service communication : Hélène de Sigoyer

Directeur du cabinet du Maire : J. J. Urvoas

Services Techniques : M. Rault et M. Daigné

SELESTAT

Bas-Rhin

15 900 HABITANTS

Pierre Giersch, Maire

"Cette journée doit être l'occasion pour les Sélestadiens de s'approprier leur centre-ville sans voiture, de redécouvrir, chacun à son rythme, ses multiples richesses culturelles et commerciales".

Pierre Giersch

Périmètre

- Surface : 15 ha ————— nombre d'habitants : 16 000
- Horaires : 6 h – 19 h
- Stationnement des résidents

Ils peuvent quitter le secteur mais ne peuvent y pénétrer pendant la journée sauf véhicules propres. Aux 5 points d'animations, ils doivent quitter la veille.

- Contraintes

La zone piétonne est dans le périmètre ainsi que le marché qui se tient le mardi

Moyens de transport mis en place spécifiquement pour l'opération

Transport collectif

- Offre : 1 ligne bus à titre d'expérience – fréquence 30 minutes
- Tarification : gratuite
- Véhicules propres : livraison électrique + GPL fourni par Renault et Peugeot

Véhicules individuels

- Nombre de véhicules propres mis à disposition : 3 GPL

Livraisons

- Nombre de véhicules propres mis à disposition : 1
- Organisation des livraisons (horaires, avec ou sans chauffeur...) : autorisées jusqu'à 9 h – au-delà reprises par véhicules propres

Moyens humains mobilisés

Statut

- Personnel municipal : 38

Affectation

- Standard téléphonique : 2
- Points de filtrage : 30
- Accueil central : 2

Animations

- Expositions : 5 points d'animation avec les transports comme thème : politique de la ville, bruit, 2 R, véhicules propres, innovation, rollers
- Spectacles de rue
- Réunion de clôture

Information et communication

Préparation de la journée

- Partenaires associés : EDF/GDF, Renault, Peugeot, France Télécom, trace (exploitant TC)
- Information auprès des commerçants
- Collaboration avec l'association TRAJET

Information

- Médias locaux : conférence de presse, nombreux articles
- Affiches nationales
- Dépliants
- Mallettes pédagogiques
- Conférence de presse locale le 8 septembre

Suivi de l'opération

- Observations de l'usage des espaces publics
- Analyse de la presse locale

Contact : *Services techniques : M. Hanot*

LA ROCHELLE

Charente-Maritime

73 000 HABITANTS

Michel Crépeau, Député-maire

« Toujours soucieuse de rechercher des solutions pour lutter contre la pollution et améliorer notre qualité de vie, La Rochelle lançait, le 9 septembre 1997, la première journée sans voiture. A l'initiative du ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, elle est, cette année, suivie par 35 villes de France . « En ville, sans ma voiture ? » est un nouveau pas vers une opération qui sera, à terme, européenne. Cette journée du 22 septembre s'inscrit dans la Semaine Nationale du Transport Public. Ce sera l'occasion pour nous, habitants de l'agglomération, de tester de nouvelles pistes et d'aller encore plus loin dans le domaine de l'écologie urbaine : nouveaux couloirs réservés aux bus, vélos et prioritaires, livraison électriques en centre ville, etc. Une grande consultation est lancée à cette occasion, recueillant les suggestions de toute la population pour l'élaboration du futur Plan de Déplacements Urbains. Grâce à cette démarche, la PDU sera prêt pour décembre 1998. A La Rochelle, la réflexion pour une meilleure qualité de ville doit être l'affaire de tous. »

Michel Crépeau

Périmètre :

- Surface: 200 ha _____ Nombre d'habitants : 8200 foyers
- Horaires: 7 h à 20 h
- Stationnement des résidents

Les résidents n'avaient pas le droit de garer leur voiture dans les rues de la zone protégée. Des parkings étaient mis à leur disposition dans cette zone protégée.

- Contraintes:

Environ 10 % de la zone est actuellement en zone piétonne. A coté de la zone protégée , existence d'une zone tampon assurant un premier filtrage.

Des couloirs de bus ont été mis en place pour la semaine.Cependant afin d'éviter les embouteillages en raison des travaux sur la voirie ces couloirs ont été supprimés.

Moyens de transport mis en place spécifiquement pour l'opération

Transport collectif

- Offre: 72 bus (gratuit) et 100 autocars, 8 navettes (gratuit), 2 bus de mer (gratuit de 7 h à 20 h)
- Parc-relais: Parkings voitures (gratuit): 7500 places, Parkings vélos (gratuit) : 300 places, Parkings 2 roues à moteur (gratuit) : 10
- Intermodalité: la SNCF a proposé 2 arrêts supplémentaires avec possibilité de voyager avec son vélo. Tarifs préférentiels pour la SNCF(10f pour aller à Rochefort et gratuit pour Châtelailon). Elle a augmenté le nombre de voyage pour ces directions.
- Véhicules propres: 1 passeur électrique et solaire(gratuit de 7 h à 20 h)
- Taxis: 42 (dont 6 électriques avec transport dans le centre ville)

Vélo

- Nombre de vélos en prêt ou location: 350
- Tarification: 2 h gratuites (sur présentation d'une carte d'identité)

Véhicules individuels

- Nombre de véhicules propres mis à disposition: 80 voitures, 75 scooters ,16 vélos et 6 taxis (tous ces véhicules sont électriques).

Livraisons

- Nombre de véhicules propres mis à disposition : environ 10 véhicules , certains commerçants possèdent leur propre camionnette électrique. La Rochelle est associée à l'opération « livraison en véhicules électriques ».

- Organisation des livraisons: une plate forme de déchargement a été mise en place sur un parking près du centre. De là, les véhicules électriques utilitaires (Volta, Berlingo, Partner), conduits par les livreurs habituels, ont alimenté administrations et commerçants du centre. Huit transporteurs de La Rochelle et la région ont accepté de jouer le jeu.

Les livraisons ont été effectuées dans des conditions tout à fait normales et dans les délais. Seule réflexion : plus de volume souhaité dans les véhicules.

Remarque: certaines livraisons ont été reportées au lendemain.

Moyens humains mobilisés

Statut

- Personnel municipal, agents d'administrations (DDE, Police...) et bénévoles ont participé a l'opération.

Affectation

- Standard téléphonique :20
- Points de filtrage: 76
- Points de barrage: 72
- Accueil parkings: 26
- Transports: 280
- Chauffeurs véhicules électriques: 76
- Police Municipale: 25
- Coordination/Encadrement: 20

Au total: 600 personnes

Animations

- Inauguration de l'esplanade de Verdun
- Sondage (mené au niveau national et réalisé par la SOFRES) sur la qualité de la vie. Animations sur le vélo « Vive le vélo: Mini-circuit en vélo électrique et tests d'autonomie, exposition de vélos « rigolos »
- Animations sportives
 - « Kid stadium » avec la Caisse d'Épargne
 - Santé et sport: testez votre forme avec l'OMS
 - Retraités sportifs: rendez-vous à 15h à la Mairie pour une promenade découverte de la ville
 - Tai Chi Chuan: mise en forme dès 8h avec l'Association TOUM sur l'esplanade du parking de Verdun, Porte Océane
 - Rollers: rendez-vous à 18h pour une découverte de la ville avec le Skating Club Rochelais.
- Balade sensorielle et naturaliste dans le centre ville.
- Bateau solaire CREA 2000
 - Dans le vieux port, démonstration et baptême à bord du bateau solaire CREA 2000 ; tout savoir sur le nouveau passeur électrique et solaire.
- Table d'hôte au Centre social du centre ville
- Les Commissaires-priseurs jouent le jeu
 - En avant-première de la vente aux enchères de beaux vélos d'occasion: exposition de ces vélos de 10h à 18h à la Salle des Ventes
- Handicapés: Point d'accueil Place de l'Hôtel de Ville; circuits en ville toute la journée
- Nouveaux véhicules de service

- Présentation de deux véhicules (ordures ménagères) électrique et diester
- Consultation sur le futur Plan de Déplacements Urbains pour recueillir avis et suggestions
- Présentation de la nouvelle Charte de l'environnement par la Communauté de Villes.
- Spectacles de rue : Calèches, marchands ambulants...
- Pot de l'amitié à midi en présence d'élus de communes avoisinantes.
- Débat : conférence du Maire en fin de journée

Information et communication

Préparation de la journée

- Partenaires associés: Arequa, Automobiles Citroën, Peugeot, Renault, CITRAM, Conseil Général, Direction Départementale de l'Équipement, District d'Angoulême, EDF, Heuliez, Motive, Océcars, Peugeot Motocycles, 519^e Régiment du train, Région Poitou Charente, Rébus Aunis-Saintonge, RTCR, SAFT, Sceta Parc, SEER Volta, SNCF, Sovetours, Stiq Braigo, Les sociétés de transports et les taxis, Total Gaz ... et tous ceux, associations, comités de quartier, etc... qui se sont mobilisés
- Actions avec les commerçants : distribution de dépliants
- Actions avec les associations : certaines proposaient des animations (cf ; ci-dessus).

Information

- Médias locaux : 27 / période de couverture
- Affiches : 800 à partir du 7 septembre
- Dépliants : 6000/ 26 août à la foire Expo de La Rochelle
- Tracts : 150000 / 7 septembre
- Actions pédagogiques, auprès des élèves, menées par les enseignants
- Conférence de presse locale : 18 et 20 septembre
- Panneaux électriques : très bonne information sur la présence des parkings et leur taux de remplissage.
- Points infos : 3/25 août au 6 septembre à la Foire Expo de La Rochelle
Bonne information générale de la population (déjà rodée)

Suivi de l'opération

- Mesures :
 - Qualité de l'air (O3,NOx,Poussières), nombre de capteurs: 20; organisme de mesure : AREQUA
 - Bruit : nombre de capteurs 4; organisme de mesure : AREQUA
 - Flux : 30 points de comptages effectués par la D.D.E.
- Enquêtes réalisées par le CETE du Sud-Ouest
 - Entreprises enquêtées : 8 entreprises privées (2 banques, 2 organismes de voyage, 1 entreprise de maçonnerie, 1 centre commercial non alimentaire, 1 entreprise de distribution) et 1 administration (D.D.E.)
 - Etablissements scolaires enquêtés (collège Fromentin et lycée Daudet; école élémentaire Notre Dame et lycée Fénelon)
 - Observations de l'usage des espaces publics :
 - Analyse de la presse locale
 - Entretiens avec l'Adjoint au Maire de La Rochelle, l'Adjoint au Directeur Départemental de l'Équipement, Directeur des Subdivisions, le Contrôleur du réseau de Transport Collectif.
- Enquête de la SOFRES auprès des commerçants et des clients des commerces .
- Autres enquêtes faites en interne par la mairie (fréquentation, pollutions...)

Contact

Service communication : Madame Catherine Blondy
 Services techniques : Monsieur Philippe Ravache
 Monsieur Francis Audouin

© Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement
Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Reprographie : CETE de Lyon ☎ 04 72 14 30 30
Achévé d'imprimer: juin 1999
Dépôt légal: 3^e trimestre 1999
ISSN: 1263-2570
ISRN Certu RE 99-25

CERTU
9, rue Juliette-Récamier
69456 Lyon Cedex 06
☎ 04 72 74 59 59

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du CERTU est illicite (loi du 11 mars 1957).
Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles
425 et suivants du code pénal.



juin 1999

ISSN 1263-2570
ISRN Certu RE 99-25
Gratuit

Certu

Aménagement et urbanisme

Aménagement
et exploitation de la voirie

Transport et mobilité

Constructions publiques

Environnement

Technologies
et systèmes d'information

*Service technique placé sous l'autorité
du ministre chargé de l'Équipement,
des Transports et du Logement, le Certu
(Centre d'études sur les réseaux, les transports,
l'urbanisme et les constructions publiques)
a pour mission de contribuer
au développement des connaissances
et des savoir-faire et à leur diffusion
dans tous les domaines liés aux questions
urbaines. Partenaire des collectivités locales et
des professionnels publics et privés, il est
le lieu de référence où se développent
les professionnalismes au service de la cité.*