

Apaisement du trafic

Chambéry (FR)

Les « zones 30 » font assurément partie des outils privilégiés d'une politique visant - au travers de la modération de la vitesse en ville - à redéfinir les priorités en termes de déplacements. Elles permettent en effet de concilier sécurité, circulation et vie locale dans tous les quartiers où l'habitat, les activités, la vie sociale dominent. Elles accroissent la sécurité des différents usagers. Mais ce n'est pas tout. Elles améliorent également la qualité de vie, souhaitée par une part grandissante de nos concitoyens, par un meilleur partage de la voirie entre ces mêmes usagers et redistribuent les cartes quant à l'utilisation du réseau viaire et aux priorités modales. Elles participent d'une maîtrise des consommations énergétiques et des émissions polluantes et de gaz à effet de serre au niveau urbain. Mais elles contrarient aussi les habitudes... A Chambéry, une véritable politique de développement des « zones 30 » a vu le jour. Qu'en est-il exactement ? Quels enseignements peut-on tirer et quelles perspectives peut-on dégager à la lumière de cette expérience ?

ASPECTS GENERAUX

La ville de Chambéry, chef-lieu du Département de Savoie, comprend 57 000 habitants, pour une agglomération de 115 000 habitants rassemblant 15 communes. Le nombre d'emplois est évalué à 20 290, selon le dernier recensement de 1999. Berceau et capitale historique de la Savoie autrefois italienne, Chambéry dispose d'un patrimoine important et de nombreux témoignages de son passé prestigieux. La ville bénéficie d'une situation géographique privilégiée à l'entrée du massif alpin. Etant donné son caractère médiéval et sa situation en zone alpine, Chambéry dispose d'un espace d'autant plus précieux qu'il est restreint.



POLITIQUE GLOBALE DES DEPLACEMENTS

La répartition modale actuelle laisse apparaître qu'environ deux tiers des déplacements se font en voiture. Le dernier tiers se répartit entre la marche (23%) et les deux roues (4%) ; les transports publics ne représentant que 6% des déplacements. La part modale de la marche paraît relativement importante en comparaison avec d'autres villes européennes de taille équivalente. Cela est dû, d'une part, à la qualité des espaces du centre ville médiéval et, d'autre part, à une volonté politique de confirmer la priorité du piéton au sein de ces espaces. Cette politique de partage de l'espace remonte aux années 1970 et place Chambéry parmi les villes pionnières en matière de politiques de déplacements urbains.

Le Plan de déplacements urbains (PDU), adopté en février 2003, prévoit de contenir à son niveau actuel la circulation automobile pour les dix ans à venir. Aussi, toute l'augmentation des déplacements devra-t-elle être reportée sur les transports publics et les modes de déplacements dits « doux » : marche et vélos. L'enjeu est de taille puisque du fait de l'augmentation de la population, du taux d'équipement des ménages, etc., l'accroissement du parc automobile dans le bassin chambérien est estimé à 3 000 voitures par an.

EXPERIENCE DE CHAMBERY

Historique et planification

Dès la parution des textes réglementaires concernant l'établissement des zones 30 en 1987, la ville de Chambéry a aménagé deux zones de ce type. La première s'étend sur l'ensemble du centre ville et la deuxième sur le quartier excentré de Chambéry-le-Haut (ex ZUP des années 1970), qui regroupe environ 15 000 habitants.

De fait, dès les années 1970, des mesures avaient été prises afin de contraindre le trafic automobile par des mesures physiques et affirmer la priorité des piétons. Malgré un changement de couleur politique quelques années plus tard, les initiatives lancées par la municipalité étaient suffisamment engagées pour que la situation créée soit perçue par la population comme irréversible et que l'idée de la priorité donnée au piéton soit acquise.

Les différents acteurs du champ des transports urbains ont eu des attitudes diverses sur cette nouvelle démarche tendant à favoriser les piétons. Les associations défendant le cadre de vie des citoyens ont joué un rôle actif dans la promotion des nouvelles mesures. La compagnie de transports publics STAC a, quant à elle, joué un rôle plutôt négatif du fait du comportement que l'on peut qualifier de réactionnaire du syndicat du personnel en opposition permanente au principe de la priorité au piéton. Les administrations locales ont, pour leur part, joué un rôle positif ou négatif sur les voiries dont elles avaient la charge, selon les convictions des personnes de la hiérarchie locale.

Les commerçants, en particulier dans le centre ville, ont été à l'initiative d'une vague de résistance au changement du fait de leur attachement à la quantité de places de parkings disponibles près de leurs commerces. Le projet de réaménagement de l'espace urbain engendrait en effet, dans la plupart des cas, une diminution du nombre de places de parking disponibles. En revanche, une amélioration de la qualité de l'espace a pu être ressentie comme positive par une partie des habitants. En outre, la proposition novatrice de places dont la durée de stationnement était limitée à 10 minutes et contrôlée par la police municipale a permis de compenser la réduction du nombre de places en accroissant la fréquence de rotation des véhicules.

Le changement de mentalité des techniciens a pu être acquis initialement grâce à des visites de réalisations étrangères, notamment aux Pays-Bas, souvent pionniers dans le domaine des politiques de transport. D'une manière générale, c'est la volonté politique locale forte qui a permis de dépasser les oppositions.

Si la politique de déplacements mise en place depuis 1987 a cherché à donner la priorité au piéton, elle a visé aussi, de façon homogène, à privilégier les autres modes de déplacements davantage respectueux de l'environnement : transports publics, marche et vélo. Le postulat de départ était qu'en poussant au ralentissement des véhicules, on pouvait obtenir le respect des autres usagers. Pour limiter la vitesse de circulation des voitures, il s'agissait de « casser » l'univers de l'automobile rapide et toute puissante. L'idée était d'opposer à l'univers horizontal de la route, propice à la vitesse, des obstacles verticaux, concordant avec le mode de déplacement des piétons.

Aménagements et mesures

Pour réduire la vitesse de circulation, la scénographie urbaine du centre ville a été radicalement modifiée. La ville a intégré des composantes verticales dans le bâti, la végétation, le mobilier urbain, etc., qui sont autant d'obstacles à la vitesse. Une autre perturbation notable a été de modifier les couleurs habituelles de l'environnement routier que sont le blanc et le noir. Ainsi la couleur rouge et les teintes naturelles des matériaux sont apparues.



Parmi les différentes mesures physiques mises en place sur les voies de circulation on peut distinguer :

- les chicanes,
- les rétrécissements de voies,
- les surélévations de la chaussée, associées à la couleur rouge,
- les sens unique,
- la végétalisation,
- la modification du mobilier urbain.

Au niveau du stationnement, la ville a veillé à construire des parkings souterrains dans la zone périphérique immédiate du centre ville. A l'intérieur de celui-ci, elle s'est dotée de 250 places de parking de courte durée (10 minutes), aux endroits les plus « stratégiques », c'est-à-dire près des commerces de bouche, tabac-presse, pharmacies, etc.

Communication

La ville a toujours privilégié la concertation avec les différents acteurs et utilisateurs du réseau routier. Face aux multiples oppositions qu'elle a pu rencontrer, elle a toutefois parfois dû imposer certaines décisions. Aujourd'hui, l'attractivité et le calme du centre ville constituent des arguments d'autant plus fort en faveur des zones 30 qu'ils sont ressentis par les habitants dans leur vie quotidienne.

Avec la mise en place du PDU, la concertation avec la société civile a été une fois de plus privilégiée, comme le recommande la loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000.

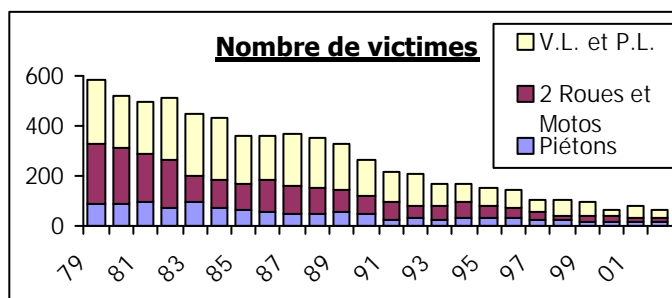
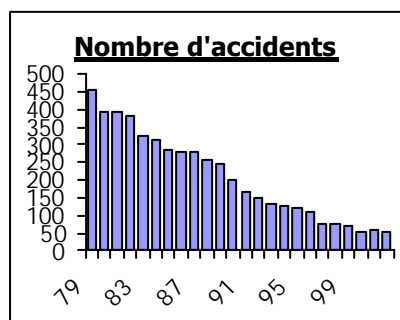
EVALUATION

Il apparaît aujourd'hui clairement que la vitesse des véhicules a considérablement diminué. On est très près du respect de la réglementation à 30 km/h. Aucune évaluation n'a été faite des retombées économiques ou énergétiques d'une telle diminution, mais elle a permis de compenser l'augmentation des émissions polluantes qu'a engendré l'accroissement général du nombre de déplacements. C'est maintenant par le développement des transports publics qu'un véritable transfert modal pourra être opéré après que la circulation aie été pacifiée.

Au regard de l'évolution du taux d'accidents routiers, de nombreuses enquêtes ont été menées depuis la fin des années 1970. Leurs résultats figurent dans les tableaux ci-après.

EVOLUTION DES ACCIDENTS A CHAMBERY DE 1979 A 2002

Année	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02
Nombre d'accidents	453	391	392	382	324	312	286	282	282	256	245	200	168	150	132	129	122	107	77	78	70	52	57	53
Nombre de victimes	Piétons	86	86	101	76	94	71	66	59	52	53	56	50	29	38	28	34	35	28	23	16	14	15	16
	2 Roues	247	225	188	187	108	116	103	124	108	100	90	75	71	47	56	67	41	32	22	25	26	18	19
	V.L. et P.L.	257	213	209	255	249	244	197	176	208	202	186	139	117	125	85	66	67	50	65	57	28	49	30
	Total victimes	590	524	498	518	451	431	366	359	368	355	332	264	217	210	169	155	143	110	110	98	68	82	65



Financièrement, les coûts d'investissements correspondants aux transformations réalisées sur l'espace urbain représentent, par rapport à l'entretien normal de la voirie, un surcoût variable selon la nature des projets. On peut cependant estimer à environ +30% le surcoût lié surtout à l'installation de matériaux plus innovants destinés à rompre avec les matériaux traditionnels très connotés par l'automobiliste (bordures + enrobés).

De ces dispositions, il ressort une amélioration de la qualité de vie au centre ville de Chambéry qui contribue à favoriser le maintien, voire le développement, de la population urbaine.

PERSPECTIVES

Le PDU adopté début 2003 prévoit de développer l'offre en transports publics. Trois logiques ont été privilégiées dans ce domaine :

- la mise en place de liaisons pénétrantes gagnant le plus directement possible le centre ville, les bus circulant sur des voies réservées et des itinéraires raccourcis gagneront en vitesse,
- la desserte des quartiers entre eux et la connexion aux lignes principales par des liaisons secondaires empruntées par des bus moins grands,
- l'agrandissement et le déplacement partiel du centre névralgique des transports publics chambérien, situé en centre ville, et qui constitue le terminus de 90% des passagers.



Le parking souterrain de la place du Palais de Justice, construit sous une place libérée des voitures

La mise en oeuvre du schéma directeur des aménagements cyclables doit aussi être poursuivie comme en témoignent la création récente d'une vélostation sur le site de la gare SNCF et d'une agence « écomobilité ».

L'offre de stationnement est en outre repensée et plusieurs types de parkings doivent être encore réalisés, qui correspondent aux différents besoins de leurs utilisateurs :

- des parkings relais en bordure d'agglomération pour permettre aux pendulaires d'accéder au centre ville,
- des parkings de retenue à l'approche de l'hyper-centre,
- des parkings résidentiels,
- des parkings de « qualité de l'espace urbain », destinés aux visiteurs du centre ville.

POUR ALLER PLUS LOIN

Mairie de Chambéry

Michel Deronzier - Directeur Général des Services Techniques

Place de l'Hôtel de Ville

FR-73000 Chambéry

Tel : +33 (0)4 79 60 20 90

E-mail : m.deronzier@mairie-chambery.fr

Jean Rauber - Directeur Général Adjoint des Services Techniques

Tel : +33 (0)4 79 60 20 91

Cette fiche de cas a été réalisée par Energie-Cités grâce à la collaboration des responsables de la Ville de Chambéry et au soutien technique et financier de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME – Délégation Régionale Nord-Pas-de-Calais)

ADEME



Agence de l'Environnement
et de la Maîtrise de l'Energie

