

ÉDITORIAL

Hubert PEIGNÉ

Président du Comité technique B3 de l'AIPCR « Amélioration de la mobilité en milieu urbain » (cycle 2008-2011), Coordonnateur interministériel pour les politiques vélo auprès du ministre français de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement

Toutes les villes - des plus grandes aux plus petites - de tous nos pays sont concernées par la mobilité urbaine. Tous nos concitoyens de tous âges et conditions sont également concernés parce que demandeurs de mobilité. Il en découle une exigence simple et forte pour les acteurs publics et privés de la ville : garantir que toutes nos actions bénéficient réellement à tous nos concitoyens, avec en priorité les personnes âgées, les plus jeunes, les personnes ayant un handicap - toutes celles qu'on peut appeler personnes à mobilité réduite - mais aussi les personnes sans automobile, c'est-à-dire 30% à 80% de la population de nos divers pays.

Réflexion et expérience montrent qu'une grande partie de la réponse à la question de la mobilité en zone urbaine consiste à rendre chacun bien plus indépendant de l'automobile particulière dans la mobilité de sa vie quotidienne. Chacun doit pouvoir recourir à d'autres modes performants et être dégagé de la congestion automobile.

Nous découvrons de nombreux exemples de réponses qui illustrent que c'est possible et efficace :

- Libérer nos rues de l'envahissement de la voiture en réduisant la vitesse ; en adaptant le code de la route ; en affectant plus d'espace - et de priorité - aux déplacements actifs (vélo, marche), aux transports publics et à la vie locale ; en veillant à la qualité de cet espace (trottoirs larges et bien tenus, etc.) autant qu'à celle des chaussées. Nous devons beaucoup dans ce domaine à des villes d'Amérique du Sud : Curitiba, Bogota, d'autres encore.
- Construire nos villes - urbanisme de planification, urbanisme opérationnel - en veillant à une réelle coordination urbanisme/transports, à l'accessibilité autre qu'automobile de tous les services à tous les habitants. C'est la ville des courtes distances formée avec ténacité depuis des décennies dans des villes d'Europe occidentale. C'est aussi l'offre foncière et immobilière organisée et privilégiée autour des gares ferroviaires, comme à Osaka au Japon.
- Inventer pour chaque ville les mesures qui conviennent à ses habitants et ne pas copier simplement des mesures

qui conviennent ailleurs. C'est le cas par exemple de villes asiatiques, comme au Vietnam, ou africaines qui connaissent un trafic des deux roues motorisés très important, accessible à un grand nombre d'habitants.

- La voiture et les deux-roues motorisés autrement : co-voiturage, auto-partage et électro-mobilité. La motorisation électrique pour les automobiles comme pour les deux-roues motorisés, réduira les problèmes de bruit et de pollution : elle élargira la gamme des offres « durables » que sont déjà les transports publics et le vélo.
- C'est partout le grand intérêt et le faible coût des démarches de management de la mobilité et de conseil individualisé, qui diffusent concrètement une autre façon de se déplacer, qui permettent de redécouvrir ce que vivent chaque jour les habitants de Zurich qui choisissent la marche, le vélo ou les transports publics.

Toutes ces « nouvelles » réponses ont fait leurs preuves : la congestion n'est en général pas supprimée mais fortement réduite parce que des alternatives fiables sont disponibles.#

« ... une grande partie de la réponse à la question de la mobilité en zone urbaine consiste à rendre chacun bien plus indépendant de l'automobile particulière ... »



Chairman of PIARC's B3 Technical Committee "Improving urban mobility" (2008-2011 cycle), in addition to being the Inter-Ministerial Coordinator for cycling promotion policy on behalf of the French Ministry of Ecology, Sustainable Development, Transportation and Housing

All cities, from the largest conurbations to smaller towns, throughout our countries are concerned by the issue of urban mobility. And all our fellow residents spanning all ages and social conditions show equal concern when generating demand for mobility. A simple and fundamental requirement is felt by the city's public and private sector actors: guaranteeing that our actions offer real benefit to all of society, with priority given to the elderly, youth and the disabled, or what we call the mobility impaired, but let's not overlook those without access to a car, a population segment that accounts for 30% to 80% across our various countries.

Both study and experience have shown that a large component of the response to the topic of urban mobility consists in providing individuals with greater independence from the private automobile in meeting their daily mobility needs. Each transportation consumer must be given recourse to other efficient modes and thereby avoid being subjected to automobile traffic congestion.

We are learning many examples of responses that demonstrate both feasibility and performance:

- Rid our streets of the growing clutter of cars by: reducing speeds; adapting driving rules; allocating more space - and with it priority - to active trip-making (cycling, walking), public transit modes and community life; and ensuring the continued quality of these spaces (wide and well-maintained sidewalks, etc.) as well as road pavements. In this regard, we are deeply beholden to Latin American cities, with Curitiba and Bogota leading the way.
- Build our cities - using the appropriate means of both functional and operational urban planning - by insisting on solid coordination between planning and transportation, as well as on non-automobile accessibility for all services available to residents. This example evokes city districts composed of short distances, as enthusiastically promoted by Western European cities over the past several decades. It also reflects the property and real estate strategies taking shape and winning support around train stations, like in Osaka (Japan).

- Invent, for each city, the right measures to suit the local population and refrain from simply copying measures that have worked elsewhere. Such is the case of cities in Asia, with Vietnam serving as an example, or in Africa, where the intensive use of motorcycles and scooters provides accessibility to a large proportion of local residents.
- Integrate the car and motorcycle differently: carpooling, car sharing, electromobility. Electric engines used in automobiles and motorcycles will reduce problems associated with noise and pollution: these steps will expand the range of "sustainable" transportation supply already offered by public transit and bicycling.
- Interest has become widespread in low-cost approaches aimed at mobility management and individualized consulting, which have been responsible for shaping in practical terms alternative means of transportation, to enable rediscovering what Zurich residents experience day in day out when opting to make trips on foot, bicycle or public transit vehicles.

All these "latest" responses have proven their worth: generally speaking, congestion has not been eliminated altogether, but has eased tremendously thanks to the availability of reliable alternatives.#

"... a large component of the response to the topic of urban mobility consists in providing individuals with greater independence from the private automobile ..."