

Introduction

Pour rester bref, et pour ne souligner que quelques points essentiels, je vais tout d'abord m'interroger sur **un paradoxe simple, largement répandu, et pourtant difficile à admettre**.

Ensuite, je me limiterai à soumettre au débat **deux recommandations, relatives spécifiquement à la gestion des circulations et du stationnement**.

Un paradoxe étonnant, puis **deux recommandations**.

Un paradoxe étonnant

En réfléchissant une minute, considérant tant de villes de par le monde, on peut régulièrement observer un paradoxe étonnant...

D'un côté, dans les grandes réflexions de planification à moyen/long terme, dans les objectifs politiques ou politiques, dans les projets-phare de développement urbain, on projette et on débat surtout de transports publics en site propre, de RER, de métros, de tramways, et plus récemment, de bus à haut niveau de service.

On cherche des projets de grande envergure, visibles, porteurs, des projets qui s'affichent et donnent le ton... Des projets qui, le plus souvent, au delà de la réalisation de quelque rocade routière hors du centre-ville, sont d'abord des projets de transport public, de masse.

Ces projets font rêver, et il y a fort à faire pour chercher à optimiser les conditions de leur éclosion: implantation dans la ville, matériel roulant, financement / tarification, mode de gestion, restructuration des réseaux de rabattement...

On en oublierait presque l'automobile... et les modes doux. Ceci alors que le diagnostic désigne souvent comme principal "coupable" le trafic individuel motorisé, et en particulier la voiture.

De l'autre côté, au quotidien, l'action est le plus souvent dictée par l'automobile, omniprésente, envahissante.

En effet, l'automobile justifie, à tort ou à raison, de construire de nouvelles routes, d'installer, souvent à la hâte, des feux de circulation, de réaménager des carrefours, de construire des parkings... On ajuste l'offre pour essayer de répondre à la demande la plus forte ou la plus gênante, celle de l'automobile.

Et, le plus souvent, sans s'en rendre compte parfois, on oublie un peu, beaucoup, voire complètement les piétons, les cyclistes, les transports publics...

En résumé, voici le paradoxe:

> A moyen/long terme, certains décideurs semblent presque (vouloir) oublier l'automobile.

> A court terme, ces mêmes décideurs semblent obnubilés par la même automobile.

Deux recommandations, spécifiquement liées à la gestion de la circulation et du stationnement

C'est notamment en considérant le paradoxe précédent que j'en arrive à vous proposer les deux recommandations suivantes, développées sous l'angle de la circulation et du stationnement, thème de cet atelier:

Recommandation n° 1 : Veillons à adopter une approche pragmatique, capable de produire des effets à court terme

Planifier les grands réseaux de demain, voire d'après-demain, oui, c'est important, **mais** il faut s'assurer que la planification produise aussi des orientations directes et cohérentes pour les actions d'aujourd'hui, du quotidien.

Un Plan Directeur des Mobilités Urbaines, c'est bien, c'est nécessaire. **Mais un PDU ne résoudra pas tout, ni tout de suite.**

En dehors des couloirs structurants, sur lesquels pourront se développer progressivement des transports collectifs en site propre (couloir bus d'abord, BHNS ensuite, tramway si nécessaire, si possible), en dehors de ces corridors, qu'est-ce qu'on fait?

Les réseaux urbains, routiers en particulier, c'est parfois et en partie le résultat d'un travail de planification.

Dans les faits, surtout sur ce continent, c'est d'abord le résultat d'une multitude de "petites" décisions opérationnelles, prises à l'échelle d'un axe ou d'un carrefour, l'une après l'autre, successivement, au fil de l'évolution de la ville.

Or, les réseaux d'aujourd'hui, c'est 90% des réseaux de demain. **Optimisons donc la gestion de l'existant.** Et c'est là que j'en viens, enfin, à parler plus particulièrement de circulation et de stationnement, des problèmes intimement liés.

La circulation et le stationnement, ce sont des problèmes ressentis aujourd'hui, mais que l'on peine à affronter, notamment par méconnaissance des méthodes et des outils disponible pour les affronter.

Pour commencer, que peut-on améliorer rapidement en matière de **gestion de la circulation ou des circulations?**

Je n'ai pas le temps ici de développer les principaux outils de gestion des circulations, et encore moins les ingrédients d'un bon **plan de circulation**, d'une **hiérarchie fonctionnelle des réseaux**, d'un **plan de signalisation et de**

jalonement, de l'aménagement et de l'exploitation de la voirie urbaine, d'une stratégie de régulation des carrefours à feux, etc.

Je souhaite simplement souligner que la gestion des circulations, au sens large, c'est la gestion de l'espace public, de façade à façade. Et ça commence par la manière dont cet espace est partagé entre les différents usagers, entre les différents modes.

Pourquoi, sur une rue de 20m de large, a-t-on aujourd'hui 14m pour la circulation routière, 4m de stationnement latéral, et seulement 2m pour la circulation piétonne, sous la forme de trottoirs de 1m seulement au pied de chaque façade? Est-ce que les piétons ne "méritent" vraiment que 10% de l'espace disponible? Comment en est-on arrivé là? Que peut-on faire pour rééquilibrer l'affectation de l'espace disponible?

Pour n'insister que sur un seul outil susceptible d'apporter une amélioration rapide des conditions de déplacements dans la plupart des villes de la région, un potentiel d'ailleurs énorme au Maroc : **l'optimisation de la régulation des feux de circulation.**

Une programmation inadaptée des feux de circulation peut facilement diminuer de 30% ou plus la capacité d'écoulement d'un carrefour. Vous me direz: "Très bien, optimisons cela". Je vous répondrai: "Bien entendu, mais pour qui?"

Car optimiser la régulation lumineuse ne veut pas dire maximiser l'écoulement du trafic. La régulation lumineuse permet par exemple:

- de sécuriser les traversées piétonnes,
- d'introduire une priorité pour les transports publics (en cohérence avec l'aménagement d'un couloir bus, par exemple, qui peut s'obtenir par simple marquage et contrôle),
- d'introduire une gestion adaptative des flux (les feux s'adaptent à la demande effective),
- de gérer séparément les mouvements de tourner-à-gauche, causes d'importants problèmes aujourd'hui,
- d'introduire des liens de coordination entre des carrefours voisins, et ainsi d'utiliser les feux non pas seulement comme un outil de gestion local (sécurité, capacité), mais aussi comme un outil de gestion global (dosage des flux, ondes vertes, mais aussi ondes rouges, etc.).

Et tout cela est possible de manière simple, par des investissements souvent très modestes, tellement modestes qu'on oublie parfois jusqu'à l'existence de tels outils. Et dès qu'on voit un carrefour bloqué, on pense d'abord à le déniveler...

Dans ce contexte, je veux me rappeler de ce qu'a dit M. Zimmerman (Banque mondiale), hier en atelier: "La perfection est l'ennemie du bien". C'est clair... Avoir l'ambition de développer sa ville de manière parfaite, ça risque de rester une ambition bien longtemps. Avoir l'ambition de *bien* développer sa ville, ça peut parfaitement devenir une réalité, dès aujourd'hui!

Recommandation n° 2 : **Gardons bien à l'esprit que l'enjeu principal, c'est sans aucun doute la maîtrise de l'automobile**

Au risque d'en choquer certains, **l'expérience montre que le principal paramètre permettant de promouvoir les transports collectifs et la mobilité douce, ce n'est pas tant de mettre en place une grosse infrastructure, de type tramway, mais c'est, dans le fond, surtout de maîtriser l'automobile.**

Evidemment, il faut que des alternatives à l'automobile existent et soient développées. Mais cela ne suffit pas.

Maîtriser le trafic individuel motorisé, c'est d'abord de la rigueur et un certain courage pour tirer les enseignements du diagnostic et mettre en application ses conséquences: **l'automobile est la cause de nombreux problèmes dans la ville, et il y a lieu, pour le moins, de freiner son développement.**

Et là, il est important de ne pas confondre la propriété d'une voiture, et son utilisation. Bien que ces notions soient liées, c'est d'abord *l'utilisation* de la voiture qui doit être maîtrisée, en accès aux zones sensibles telles le centre-ville.

Pour maîtriser le trafic individuel motorisé, différents outils relevant de la gestion des circulations et du stationnement peuvent être mis en œuvre, sans nécessairement recourir à des outils aussi catégoriques que le péage urbain (comme dans l'expérience de Téhéran, présentée juste avant). Il s'agit par exemple:

- du **plan de circulation**, qui, s'il est bien pensé, peut éviter le trafic de transit à travers les zones les plus sensibles,
- de **l'aménagement et l'exploitation de la voirie urbaine**, qui peut volontairement canaliser la capacité d'écoulement du trafic individuel motorisé, au bénéfice d'autres usagers ou de la récupération d'espaces publics,
- de la **politique de stationnement**, qui est un outil très efficace, pour peu qu'il soit bien mis au service de la ville. La politique de stationnement, c'est l'art de gérer l'offre de stationnement public et, dans la mesure du possible, privé, dans ses dimensions capacitaires (le nombre de places offertes et où, en surface ou en ouvrage) et de gestion (durée autorisée, tarif progressif, dégressif, etc.) pour mieux gérer la demande de déplacements urbains. Ce n'est pas la peine de dépenser une fortune pour développer un tramway, si en parallèle, on construit ou laisse construire des parkings au centre-ville, surtout si les tarifs pratiqués incitent à s'y garer toute la journée.
- de la **stratégie globale de régulation des feux**, un autre outil très performant, déjà évoqué, qui consiste à disposer et à utiliser les feux de circulation de manière à favoriser certains itinéraires ou certains usagers à une échelle globale, ce qui peut être fait de manière très simple et peu onéreuse.

Il est d'ailleurs utile de souligner ici que ces différents outils relevant de la gestion des circulations et du stationnement, sont précisément ceux qui peuvent faire d'un projet de tramway ou de BRT, un succès ou un échec. En effet, ce sont ces outils qui permettent de protéger les couloirs forts de transport collectif, en réorganisant les circulations, ce sont ces outils qui permettent d'inciter à leur utilisation, et notamment l'application d'une politique cohérente de stationnement, par un savant dosage d'offre renouvelée et de contraintes, en d'autres mots, de carottes et de bâtons.

Avant de rendre la parole, je souhaite encore souligner un point.

Hier, au cours d'un atelier, le président d'une grande ville marocaine (M. Kabbag, Agadir) a eu le courage et la sincérité d'avouer qu'il avait notamment **le souci légitime d'être réélu**. Et c'est clair qu'il n'est pas très porteur de mener campagne contre les automobiles.

Pour essayer de le rassurer, voici quelques pistes:

Tout d'abord, nous avons vu que des **outils techniques existent** pour parvenir rapidement à des résultats, visibles sur le terrain. Et si certains changements peuvent s'avérer contraignants pour une partie des usagers, il n'en reste pas moins que les impacts visent à être bénéfiques pour la majorité d'entre eux, pour la collectivité dans son ensemble.

La **communication** est donc essentielle.

Et l'une des clés de la communication, c'est de toujours veiller à **situer le débat sur les personnes, et non pas sur les véhicules**.

Un bus perd contre 10 voitures.

Mais les 50 voyageurs de ce bus peuvent emporter la décision contre 15 occupants de ces mêmes voitures.

Quant aux piétons, ils devraient toujours finir par l'emporter, puisque tout voyageur et tout automobiliste finit, à un moment ou à un autre, par devenir un piéton...

Quelques autres sujets pour alimenter le débat:

> problématique de la pérennité des résultats d'une démarche, lorsque les élus changent... Des responsables techniques "forts", et donc bien formés, c'est une nécessité.

> la technique doit s'adapter aux besoins de la ville. Ce n'est pas à la ville de s'adapter aux outils techniques! Exemple: régulation lumineuse, à adapter sur mesure, dans un souci à la fois local (classique: sécurité, capacité) et global (maîtrise des flux).