

15 Un centre ville regagné par les piétons

15.1. Les conditions

La marche à pied est un moyen de déplacement au même titre que les autres. Sous cette affirmation triviale, nous voulons réaffirmer qu'un plan de déplacement urbain ne peut ignorer cet aspect.

Nous assistons depuis l'après-guerre à un boum énorme de la production automobile, boum favorisé largement par les pouvoirs publics qui ont sacrifié à la voiture, une place énorme de la voirie, bon nombre de places publiques et de façon générale un large espace public qui revient au piéton; cet espace de vie a été sans cesse grignoté et saccagé de façon souvent irréversible par la pression automobile avec l'aval bienveillant de nos administrateurs.

Si nous n'avons pas vécu à Toulouse le drame écologique qu'a été la transformation des quais historiques de la Seine en voie rapide routière, il s'en est fallu de bien peu que les quais de la Daurade soit eux aussi sacrifiés au lobby automobile. De toute façon, nous n'avons pas été à l'abri de ce type d'agression : les bords du Canal, certes fleuris, ne sont essentiellement que des couloirs à voiture, où se promener n'est pas sans danger, où la promenade tient lieu d'un parcours le long d'une vitrine des nuisances, où le piéton (ou le cycliste) doit se protéger de la pollution sonore intense avec des bouchons dans les oreilles, et de la pollution de l'air avec le masque hygiénique. Dans ces conditions, seuls les chiens en quête d'hypothétiques pistes sauvages et de lieux d'aisance bien naturels peuvent y trouver leur compte.

Combien de places publiques restent encore à gagner sur la voiture.

Nous en convenons, il n'est pas facile de convaincre le citoyen, habitué à être transporté dès son plus jeune âge à l'école en voiture, de marcher pour se rendre à son lieu d'activité de proximité (commerce, école, bibliothèque, café du coin, ...ou tout simplement aller chez un voisin). Cette culture de la voiture largement encouragée par les avantages offerts à ce mode de transport (parkings, rues élargies au détriment des trottoirs des piétons), relayé par l'école (tout connaître du code de la route, n'est ce pas déjà tout connaître du permis de conduire, et de là un encouragement à l'acquisition de la voiture). C'est précisément à l'école qu'un apprentissage citoyen des moyens de transport devrait avoir lieu : complémentarité des différents moyens de transport, gaspillage de l'énergie, pollution engendrée, comportement citoyen et agressivité du conducteur (savoir conduire, ce n'est pas savoir se conduire).

C'est aussi aux pouvoirs publics à éduquer le citoyen, mais d'abord en montrant l'exemple et en sortant de la logique du tout-voiture

Mais la meilleure façon de rendre le citoyen ce qu'il est d'abord, un piéton, un individu qui a deux jambes et qui n'est pas esclave de quatre roues (les quatre roues du bonheur !), c'est de tout faire pour que ces quatre roues ne le conditionnent plus. Il faut lui permettre de se déplacer dans des conditions décentes, sans être agressé en permanence par l'automobile, lui rendre l'espace qui fait du citoyen un animal convivial, qui a envie de parler de rencontrer l'autre. Comment une place publique peut-elle être maintenant une Agora, là où le citoyen est obligé de se taire devant le bruit.

15.2. Les propositions

◆ Le Plan des Déplacements Urbains doit permettre d'améliorer la qualité de vie des habitants de l'agglomération toulousaine en rendant attractif les déplacements à pied, par rapport aux déplacements automobiles. Ce mode de déplacement doit être partie intégrante du PDU dans la mesure où il assure une complémentarité avec les autres moyens transports en commun tels que présentés dans le réseau de TCSP pour l'agglomération toulousaine.

◆ Libérer le piéton et en premier lieu les enfants, les personnes âgées et les handicapés du danger automobile :

◆ Rendre le centre historique de Toulouse entièrement piétonnier et cyclable. Une circulation automobile intense n'a jamais rendu animée une rue ; elle la rend bruyante.

Là où l'accès des véhicules est obligé, imposer la vitesse 15 km/h.

- ◆ Limitation de la vitesse à 30 km/h dans le reste du centre ville.
- ◆ Limitation de la vitesse à 50 km/h sur les voies rapides et 80 km/h sur les périphériques. Ces mesures permettent de réduire la pollution de l'air et les nuisances du bruit intenses supportées par les riverains.
- ◆ Toutes les places publiques délivrées de la voiture (exemple de la place Arago, de la place St Sernin, du Pont Neuf, des Allées Frédéric Mistral.....) ; seuls des parkings à vélo sont autorisés (La place publique ne doit plus être considérée comme une extension du domaine privé).
- ◆ Ne plus détourner les trottoirs de leur but : faire circuler librement des piétons.
- ◆ Canal du Midi et rive gauche de la Garonne aménagés progressivement en zone verte; un côté du canal du Midi sera transformé en zone verte (jardin) avec piste cyclable et accès automobile autorisé aux seuls résidents, via les rues latérales.
- ◆ Les tracés en site propre pour les lignes de bus et de tramway doivent être l'occasion de redessiner le paysage urbain, de restreindre le trafic automobile et d'affecter le reste de la voirie aux piétons et vélos. Des villes comme Nantes ont su largement profiter du tramway, du site propre affecté aux TC en général, pour transformer la rue en lieu vert et agréable à fréquenter. Cette transformation paysagère concernera entre autres les boulevards (Strasbourg, Lazare Carnot, Benefoy, Allées Charles de Fitte en complément de la zone verte des anciens Abattoirs, ...). Cet aménagement s'accompagnera d'une nouvelle organisation de la circulation automobile pour l'accès des citoyens à leur domicile, pour les livraisons, pour l'accès des services (médecins, . . .). Ces axes ainsi dégagés de l'engorgement automobile seront redynamisés et redeviendront des axes privilégiés d'habitations et des axes commerciaux de proximité, de loisir.

La méfiance initiale des commerçants face à un tel projet ne doit pas être un obstacle : d'autres villes ont montré l'exemple ; le commerce de proximité, les loisirs de proximité à l'échelle du quartier ne peuvent être que relancés au détriment des superstructures de commerce (grandes surfaces), de loisir (complexes de cinéma), aménagés en périphérie et favorisés par la logique tout-automobile.

- ◆ D'autres zones vertes doivent être développées en proximité des lieux d'habitation et pour le loisir de tous les jours. De même qu'il est préférable d'aménager de nombreuses bibliothèques publiques décentralisées et donc proches du citoyen, au lieu de favoriser des super bibliothèques de prestige, il est préférable d'aménager de nombreuses zones vertes de proximité, facile d'accès, sans être obligés de prendre la voiture pour s'y rendre. Ces aménagements certes plus modestes que de grandes zones vertes comme celle de La Ramée contribueront au resserrement du village citoyen. Bien entendu ces aménagements sont prioritaires par rapport à ceux trop souvent exigés par l'extension de la voirie ; ainsi tout bord de rivière (le Touch, l'Aussonne, les ramiers nord de la Garonne, l'Hers là où il n'a pas encore été transformé en fossé d'autoroute, . . .) a son intérêt paysager et environnemental et devrait être préservé de l'appétit des aménageurs et écarté de tout flux routier.
- ◆ Ce plan de réduction du flux de voiture en ville sera planifié sur l'échéance 2015 (Le renouvellement du parc automobile est estimé à 10 ans). La population aura donc le temps de s'adapter à cette nouvelle gestion de l'espace public. En particulier les habitants pourront pendant cette période planifier l'aménagement de leur stationnement privé ; le cas échéant, celui-ci pourra être aidé par les pouvoirs publics.