

Politiques locales d'aménagement et de déplacements : *Je t'aime moi non plus,* version 2014

■ Nulle part, on a vu poindre une interrogation sur le rôle qu'a pu avoir dans le déclin des centres villes la multiplication des zones commerciales périphériques. Photo Francis Beaucire



Si'il fallait encore une fois illustrer le fossé qui sépare en France les politiques d'aménagement des politiques de déplacements, les récentes élections municipales suffiraient à en fournir un exemple éloquent.

Parmi les thèmes « porteurs » de ces élections, la question de la dévitalisation démographique et commerciale des centres villes est souvent venue à l'ordre du jour des débats électoraux, aussi bien dans les grandes que dans les petites villes.

Du Nord au Sud comme de l'Est à l'Ouest du pays, de la grande métropole au plus petit pôle urbain local, la même plainte s'est élevée : est-il possible d'arrêter le déclin des centres villes ? Comment arrêter l'hémorragie de leurs habitants, de leurs commerces, de leurs services ? Comment leur redonner vie et les rendre de nouveau attractifs ?

Les réponses apportées à cette inquiétude largement partagée ont révélé une convergence certaine dans le diagnostic et la thérapeutique qui a même transcendé le clivage droite-gauche : si les centres villes ont, au cours des décennies passées, décliné voire déperis, c'est essentiellement parce que leur accessibilité automobile a été entravée au profit des modes alternatifs que ce sont les transports publics et les deux roues. Réduire la voirie, la réserver aux sites propres pour autobus ou tramway ainsi qu'aux pistes cyclables, réduire l'offre de stationnement ou la rendre payante : voilà l'origine des problèmes des centres villes.

Il en résulte logiquement que les remèdes à mettre en place vont tous dans le sens d'un retour de l'automobile dans la ville, un retour de l'*automobilité urbaine*.

Ici, on veut renouer avec une politique de construction de parkings en silos ou souterrains.

Là, on va rouvrir à la circulation automobile un axe mixte réservé aux piétons et aux autobus.

Ailleurs, on instaure tout de suite la gratuité du stationnement le samedi ou pour la première demi-heure. Partout, on veut faciliter la circulation et le stationnement automobiles pour « redonner vie à la ville », devenue une coquille vide à force « de faire tout payer ou d'interdire d'y venir » (1).

Nulle part, on a vu poindre une interrogation sur le rôle qu'a pu avoir dans le déclin des centres villes la multiplication des zones commerciales périphériques, la délocalisation des équipements sanitaires (hôpitaux, cliniques, complexes médicaux spécialisés...) ou culturels (multiplexes, médiastores, zéniths, chaînes hôtelières...), la puissante concurrence des grandes chaînes de distribution spécialisée vis-à-vis du commerce indépendant et, *in fine*, l'émergence récente et déstabilisatrice du e-commerce. Non seulement beaucoup d'élus n'ont rien fait pour entraver ou endiguer cette dynamique spatiale, mais nombre d'entre eux ont participé au mouvement en se faisant les promoteurs de zones d'activités situées sur leur territoire à proximité d'un échangeur autoroutier ou d'un carrefour giratoire sur une déviation routière.

Par une étrange inconséquence, ils regrettent les effets sur les centres villes des « politiques de développement économique » qu'ils ont eux-mêmes menées en périphérie et vivent dans l'illusion qu'un retour à la situation antérieure est encore possible, simplement en améliorant l'accessibilité automobile dans les coquilles vides qu'ils sont devenus, vidés de leurs substances comme un insecte peut l'être par une araignée : la carapace est intacte mais il n'y a pas plus rien de vivant à l'intérieur.

La réalité est prosaïquement plus cruelle : à court terme, il est trop tard pour réagir, seule une action vigoureuse et de longue haleine pourra infléchir puis inverser une situation qui est elle-même le fruit d'une évolution obstinément promue ou acceptée depuis près de trois décennies.

L'histoire est sans pitié pour les hommes qui déplorent les effets dont ils chérissent les causes.

(1) Pour prendre conscience de la lame de fond qui déferle, au moins temporairement, se reporter au numéro 226 de *fnaut infos* – juillet-août 2014, qui en propose une synthèse précise et complète.

Revue trimestrielle d'information et de documentation publiée par le **Groupe pour l'Étude des Transports Urbains Modernes (GÉTUM)**

Tarifs:	France (TVA incluse)	Étranger
Prix du numéro:	13,50 €	15 €
Abonnement annuel:		
- tarif normal	46,50 €	54 €
- tarif "particuliers" (*)	36,00 €	39 €

(*) tarif spécial réservé aux abonnés réglant leur abonnement à titre personnel et le recevant à leur domicile ; il exclut l'établissement d'une facture. Règlement par chèque à l'ordre du GÉTUM CCP 7993-26 N Paris. Dépôt légal : à la date de parution. Commission paritaire n°52 763 Imprimerie Comelli Avenue des Deux-Lacs ZA Courtabœuf 7 91140 VILLEJUST

Comité de rédaction

Francis BEAUCIRE
Jean-Marie BEAUVAIS
Xavier DESJARDINS
Frédéric DOBRUSZKES
Pierre-Henri ÉMANGARD
Vincent KAUFMANN
Philippe MENERAULT
Alain MORCHEOINE
Arnaud PASSALACQUA
Michel QUIDORT
Alain RICHNER
Jean-François TROIN
Philippe VENTEJOL
Michel VRAC
Pierre ZEMBRI

Directeur de la publication
Francis BEAUCIRE

Rédaction, administration, publicité
19, rue de la Mare Aubry
02400 CHÂTEAU-THIERRY

Ventes - Abonnement
Pierre ZEMBRI - LVMT-ENPC
6-8 Avenue Blaise Pascal
Champs sur Marne
77455 Marne la Vallée cedex 2

Maquette
COEPT - METROPOLIS
Site internet
<http://olegk.free.fr>

Groupe pour l'Étude des Transports Urbains Modernes (GÉTUM).
« Étude des questions concernant les transports urbains dans le but d'en favoriser la modernisation et le développement » (extrait des statuts).
Association déclarée
(J.O. du 25.5.1967).

Fondateur
Sylvain ZALKIND

Président d'honneur
Maurice PLANTIER

Siège social
19, rue de la Mare Aubry
02400 CHÂTEAU-THIERRY

Président
Francis BEAUCIRE

Vice-Présidents
Jean-Marie BEAUVAIS
Michel QUIDORT

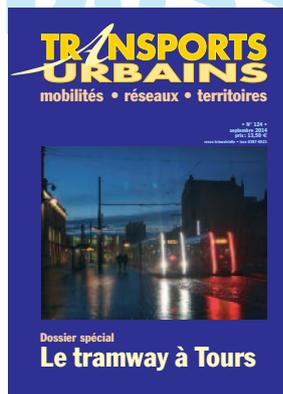
Secrétaire général
Alain RICHNER

Trésorier
Pierre ZEMBRI

Pour tous renseignements concernant l'adhésion au GÉTUM, écrire à la rédaction.

1 **Éditorial de la rédaction** **Politiques locales de déplacements et d'aménagement : je t'aime moi non plus, version 2014**

Dossier spécial



Couverture
Gare de Tours
Photo Jean-Marie Beauvais

Dossier conçu et coordonné par Jean-François Troin et Jean-Marie Beauvais

Le tramway à Tours

3 **Tours : un autre tramway nommé désir** Jean-François Troin

4 **Du tramway souvenir au tramway avenir** Jean-Claude Oesinger

8 **Le tramway de Tours : peut-on comparer celui de 2013 avec celui de 1913 ?** Jean-Marie Beauvais, Nadine Polombo

14 **Le projet du tramway de Tours et sa réalisation** Jean-Luc Paroissien

18 **Les effets du tramway tourangeau : une première approche** Agnès Thibal

22 **Le réseau Fil Bleu restructuré** Coline Morisseau

27 **Une ligne ne fait pas un réseau : proposition pour étendre le réseau de tramway et le connecter aux autres modes** Jean-François Troin

32 **En guise de conclusion : une interview de Jean Germain** Jean-François Troin

34 **Notes : À propos de résultats** Francis Beaucire

35 **Les chiffres de... La mobilité en Île-de-France d'après l'enquête globale de transport de 2010-2011** Francis Beaucire

36 **Bonnes feuilles** Francis Beaucire

La reproduction d'extraits des articles de *Transports Urbains* et de ses illustrations est autorisée sous réserve de faire mention de l'origine (nom de l'auteur, titre de la revue) et d'adresser un justificatif à la Rédaction (leur utilisation à des fins commerciales est cependant interdite).