

les jeudis des villes ADUrables

« De la préparation du territoire et de ses usagers à l'émergence de nouvelles formes de mobilité »

Centre St-Georges, 25 Faubourg de Besançon à Montbéliard

Salle *Schikhart*

Jeudi 14 avril 2011 à 17 h 00

Contacts presse

Nathalie FERNANDEZ

03 81 31 86 17

n.fernandez@adu-montbeliard.fr

Blog « Les villes ADUrables » : <http://blog.adu-montbeliard.fr/>



Sommaire

Introduction	p 5
1. Les intervenants de la conférence	p 6 à 8
▪ <i>Olivier Paul-Dubois-Taine</i>	
▪ <i>Christian Werderer</i>	
2. La mobilité en chiffres	9 et 10
3. La voiture verte et les technologies propres	11 à 15
3.1. Les biocarburants	
3.2. Le véhicule hybride	
3.3. Le véhicule électrique	
▪ <i>Le F-City</i>	
▪ <i>Nice se lance dans l'auto-partage électrique</i>	
4. Les modes alternatifs	16 à 21
4.1. Les transports collectifs	
4.2. Les liaisons douces	
▪ <i>La marche : le piéton acteur urbain</i>	
▪ <i>Le programme « Cycle to work » à Londres</i>	
▪ <i>Vélo-partagés : des expériences européennes encourageantes</i>	
4.3. Le covoiturage et l'autopartage	
4.4. Le transport à la demande	
5. La reconquête des espaces publics et la place de l'individu dans la ville	22 et 23
5.1. Vers une ville plus « douce »	
5.2. Vers une ville sans voiture	



Introduction



Notre société contemporaine appelle à de plus en plus de flexibilité et de réactivité, ce qui se traduit par des besoins croissants de mobilité.

Pourtant, le modèle fondé tout au long du XX^e siècle autour de l'automobile ne semble plus durable.

La voiture autrefois symbole du progrès social, doit à présent se réinventer ou disparaître. Pour pallier aux enjeux environnementaux, industriels, sociétaux, urbains et culturels.

En effet, face à la hausse des carburants, à un réchauffement climatique croissant, à un étalement urbain grandissant, à la précarité des ménages, il est nécessaire de repenser la place de la voiture dans nos villes.

Certains rêvent même d'une ville sans voiture, à l'image de certaines agglomérations comme Zurich, Berne, Sienne ou Abu Dhabi.

La question est comment réussir une transition vers une mobilité durable ?

En articulant les politiques de transport et de développement urbain, en développant une voiture servicielle, en incitant les constructeurs automobiles à commercialiser des véhicules propres et enfin à redonner une place importante à l'usager, piéton dans la ville, en veillant à améliorer la qualité de vie des citoyens.

1. Les intervenants de la conférence

- **Olivier Paul-Dubois-Taine**

Président du groupe de travail du Centre d'Analyse Stratégique, département Développement Durable « Les nouvelles mobilités, adapter l'automobile aux modes de vie de demain »



- Ingénieur général des Ponts et Chaussées honoraire, correspondant de Futuribles International dans les domaines de la mobilité et des territoires.

- Co-animateur de la «Démarche Prospective Transport 2050 – Eléments de réflexion» (CGPC les rapports – mars 2006).

« Pour une approche systémique des nouvelles mobilités : réflexion autour de l'importance des territoires dans le développement des alternatives au véhicule classique multifonction »

Olivier Paul-Dubois-Taine montre la nécessité de repenser nos modes de mobilités actuels et propose des solutions alternatives.

Il présentera son étude, basée sur différentes statistiques officielles (ADEME, CES, CAS, ...) qui montre les tendances lourdes qui poussent nos sociétés à se tourner vers de nouveaux modes de mobilités.

Ne reposant pas seulement sur les individus et leur comportement individuel, les nouvelles mobilités sont surtout l'affaire des hommes politiques locaux et des citoyens. Pour éviter les disparités sociales liées à l'accès à la mobilité (les ménages ne disposant pas d'alternative à la voiture et ayant des ressources limitées), il est important de ne pas penser le développement durable comme une simple responsabilisation individuelle, mais comme une ré-interrogation de l'organisation de nos espaces urbains et de nos modes de vie.

Il est courant d'entendre que le développement des transports en commun peut contribuer à apporter une solution durable au problème, or, celle-ci est loin d'être optimale. L'augmentation du nombre de bus et des circuits de ramassage engendrerait indéniablement un accroissement significatif des émissions de CO2 par habitant, sans pour autant apporter une réelle amélioration de la mobilité des personnes.

C'est donc à la fois la technologie, le territoire et le tissu social qu'il faut interroger car la mobilité ne doit pas être conçue simplement comme la capacité à faire des kilomètres, mais comme un moyen de se rendre vers les diverses commodités qui caractérisent la vie quotidienne : l'emploi, la culture, la vie sociale, l'approvisionnement, ...



En d'autres termes, la mobilité interroge notre organisation territoriale, qui doit être pensée en termes d'accès aux services. Pour cela, il est possible d'agir sur différents leviers parmi lesquels le développement de véhicules plus performants en coût et consommation, la mise en place de services de mobilité permettant une utilisation rationnelle de ces nouveaux véhicules (covoiturage, autopartage, ...) ainsi que le développement des télécommunications à distance (télétravail, livraison à domicile, ...) sont les plus importants.

D'après Olivier Paul-Dubois-Taine, l'automobile ne doit plus être le point d'accès central de la mobilité. Les mutations sociales et technologiques doivent être pensées dans un système combinant les différents aspects. Cela signifie que la rupture représentée par l'apparition de nouveaux modes de mobilité ne peut se développer sans l'aide des pouvoirs publics et une communication intense pour responsabiliser les acteurs locaux et les citoyens. Bien que le développement de véhicules électriques et de nouveaux services puisse conduire à l'apparition de nouveaux opérateurs porteurs de solutions d'avenir, il est important que les Etats contribuent à développer cette tendance. Ils devront de toutes manières la gérer tôt ou tard. (Source : Gerpisa)



Bibliographie

« Les nouvelles mobilités Adapter l'automobile aux modes de vie de demain »

Centre d'analyse stratégique, 2010
La Documentation française.



- **Christian Werderer**

Dépositaire du projet « Mobilistes « Observatoire de la personne mobile »



Les « mobilistes », une approche humaine et positive de la mobilité

A l'initiative de la mise en place d'un observatoire des mobilités, Christian Werderer dégage trois approches.

L'expérimentation consiste à « *mettre le mobiliste dans une situation inhabituelle et à observer son comportement. Elle est du côté du changement, de la découverte* ».

Le reportage est du « *côté de l'ethnographie, du vécu, un état des lieux d'une situation à un moment donné* ».

Enfin, le carnet de route est une réflexion « *un acte construit, où le mobiliste écrit un carnet de bord de sa mobilité au quotidien* ». Ces trois méthodes permettent en permanence de confronter et de mesurer l'écart entre ce que disent les gens et ce qu'ils font réellement.

Dressant **un tableau de la mobilité dans trois pays** (France, Allemagne, Suisse), les carnets de route ont mis au jour 3 types de comportements :

1. Les **ABistes** en premier lieu : ce sont ceux qui « *n'aiment pas les trajets, ils veulent aller le plus vite possible. Au moindre problème, ils s'énervent* ».
2. Viennent ensuite **les sereins et actifs**, qui s'occupent lors de leurs déplacements.
3. Enfin, la dernière catégorie rassemble **les personnes qui aiment voyager**, considérant le déplacement comme un moment de vie.



2. La mobilité urbaine en chiffres

- ✚ 50 % de la population mondiale et 80 % de la population européenne vivent en ville
- ✚ En 2000, 19 villes comptaient plus de 10 millions d'habitants, il y en aura 23 en 2015.
- ✚ 83 % des transports de voyageurs se font en voiture.
- ✚ On utilise sa voiture en moyenne 48 minutes par jour
- ✚ La vitesse moyenne est de 43 km/h
- ✚ 27 % des déplacements font moins de 3 km.



(source : Institut de la Ville en mouvement)

L'Union européenne compte en moyenne 586 véhicules pour 1000 habitants

- ✚ En France, on en compte 595 pour 1000 habitants
- ✚ 18 % des ménages n'ont pas de voiture (familles précaires, personnes âgées, population citadine)
- ✚ 56 % des familles motorisées possède un véhicule

En 2008 :

- ✚ 1000 déplacements / an en voiture
- ✚ 16 000 km/an en moyenne par véhicule
- ✚ Les déplacements à moins de 100 kms ne cessent d'évoluer

Les tendances à long terme indiquent une augmentation du coût de déplacement en voiture

Coût moyen annuel d'une voiture : **6 000 euros**



Les bénéfices de la possession d'une voiture

- Le développement de l'urbanisation
- La croissance des revenus accroît le nombre de véhicules
- La congestion ralentit le rythme
- Des modes alternatifs sont plus adaptés pour certains déplacements
- Les retours sur investissement sont moins bons quand les déplacements sont longs



Les coûts attachés à la possession d'une voiture

- Augmentation du coût de l'essence
- Des coûts de stationnement
- Des routes à péage
- Des taxes de congestion
- Des taxes carbone

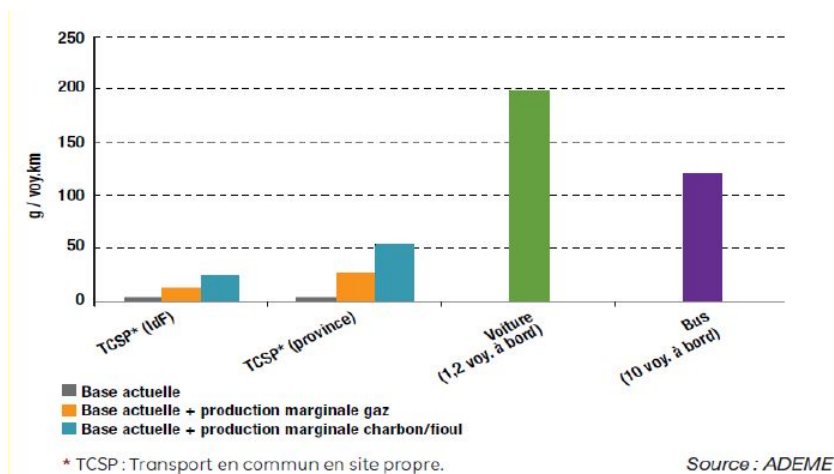


Pour quelles raisons on se déplace ? Comment et où ?

- 35 % des déplacements sont liés au travail
- 25 % des déplacements sont consacrés aux ménages (achats)
- 9 % des déplacements consacrés aux loisirs.
(source EMD 2006)

Les enquêtes ménages déplacement démontrent une baisse de la mobilité voiture, durant les années 1990, on observe une rupture des comportements, de ce fait de nouvelles tendances apparaissent en matière d'usage et de possession de l'automobile, un retour à la marche et à l'usage des deux roues.

Dans certaines agglomérations comme Lyon et Lille, la baisse sensible de la mobilité automobile, au début des années 2000 est réelle.



✚ **34 % des émissions de CO2** proviennent des transports

✚ **50 % des émissions de gaz à effet de serre en ville sont provoquées par les déplacements automobiles, et les courts trajets sont les plus polluants.**

Indicateur : quantité de CO2 par personne et par km parcouru

✚ Voiture actuelle avec 1,2 personne : **200 g de CO2 / km**

✚ Autobus avec 10 voyageurs : **120 g de CO2 / km**

	2007	Projections 2030
Émissions de CO ₂ d'un véhicule particulier moyen du parc automobile français (en gCO ₂ /km)	170	124 à 135
Émissions totales de CO ₂ de la circulation automobile (hors prise en compte du parc électrique) (en millions de tonnes)	77,8	58 à 73
Émissions totales de CO ₂ du parc prenant en compte les véhicules hybrides et hybrides électriques (en millions de tonnes)	77,8	46 à 60
Émissions totales de CO ₂ du parc prenant en compte les véhicules hybrides et électriques et les biocarburants (en millions de tonnes)	77,8	42 à 54



3. La voiture verte et les technologies propres

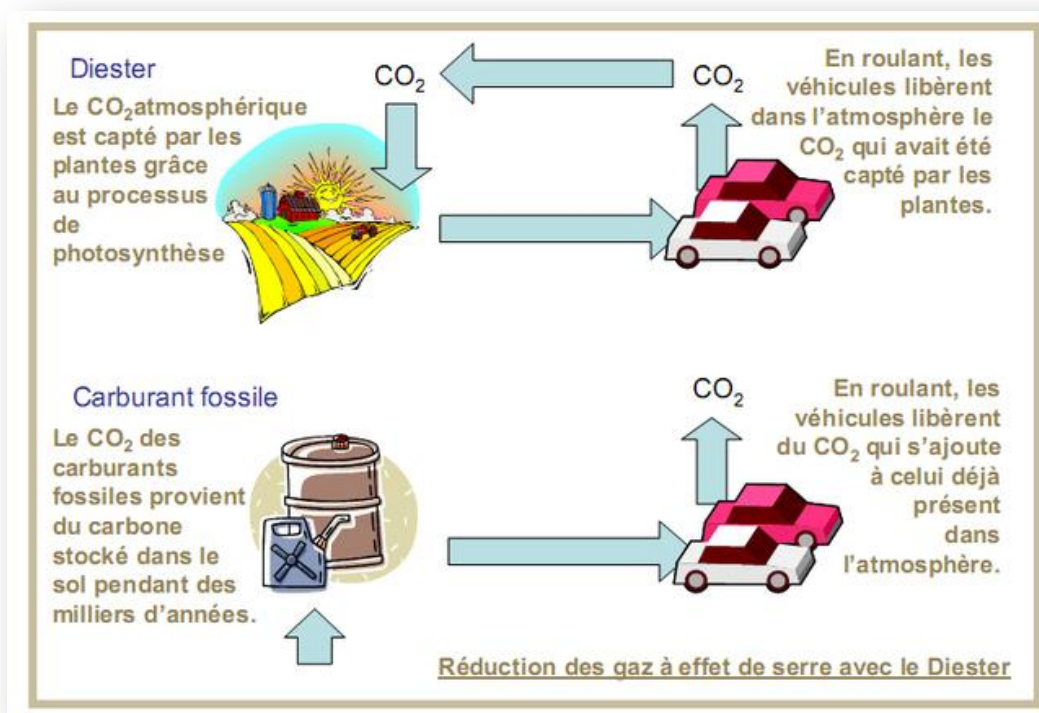
3.1 Les biocarburants

Le mot biocarburant est tout simplement un surnom commode pour parler de « carburants verts ». Les biocarburants sont des carburants d'origine végétale, issus de la biomasse. Les biocarburants servent à alimenter les moteurs thermiques (les moteurs de voiture en général) que ce soit les moteurs diesel ou les moteurs à essence.

Ces biocarburants se substituent partiellement ou totalement aux pétroles. Ils se révèlent comme un moyen d'économiser les carburants d'origine fossile (pétrole, gaz), en effet ils possèdent des propriétés similaires au pétrole et permettent en plus de réduire la pollution de l'air.



Les principaux biocarburants, en termes de production, sont : Le **bioéthanol**, le **biodiesel** ou **EMHV** et le **biogaz** ou méthane.



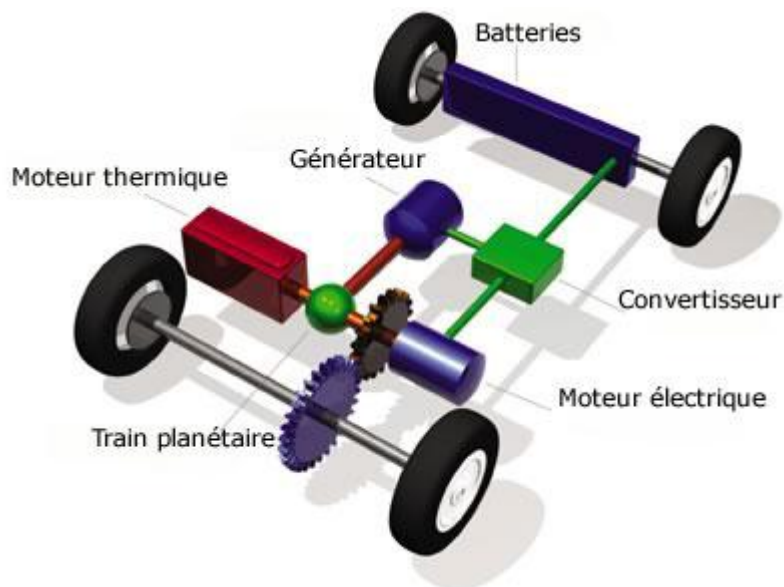
3.2 Le véhicule hybride

Une automobile classique, qui roule à l'essence ou au diesel, fonctionne avec un moteur thermique.

Une voiture hybride a elle aussi un moteur thermique, mais est également dotée d'un moteur électrique et de batteries.

Ce moteur électrique va agir dans deux situations : soit en appui du moteur thermique, pour donner plus de puissance à la voiture, soit seul, permettant au moteur thermique de rester éteint.

Dans ce cas-ci, on dira que l'on roule en "tout-électrique".



Des hybrides qui seront désormais rechargeables.

La Prius 3 de 2011 pourra parcourir 20km en tout électrique contre 4 à 6 aujourd'hui.



3.3 Le véhicule électrique

A l'horizon 2020, **10% du parc automobile sera électrique** principalement destiné à des usages urbains et périurbains (entre 100 et 150km réels). Les entreprises et les collectivités ont lancé le marché, ainsi que les grandes entreprises qui sont soumises à des obligations de réductions de CO2 ;



D'après le FMI, 3 milliards de véhicules en 2050, d'où la nécessité de diviser le niveau de CO2 par quatre en lien avec les accords de Kyoto.

Dès 2012, la moyenne du parc automobile neuf en Europe ne devra pas dépasser 130 g d'émission de CO2/km.

En 2020 : on prévoit 90g d'émission de CO2/km.

Le prix demeure un frein, compte tenu de la rareté des matières premières pour les batteries, comme le lithium.



▪ Le F-City

FAM Automobiles, une entreprise localisée dans le Pays de Montbéliard, spécialisée dans l'ingénierie et la construction automobile qui fabrique la F-City (sans permis). Le projet est soutenu et homologué par le pôle de compétitivité « Pôle Véhicule du Futur ».

Il dispose d'une plateforme modulaire urbaine : il est ainsi équipé d'un moteur thermique, électrique ou d'un système hybride (moteur thermique et électrique associés).

Les modèles 100% électriques bénéficient d'une autonomie de 80 à 100 km.

La vitesse de pointe est de 65 km/h. Il peut embarquer trois ou quatre passagers grâce à sa longueur de 2,5 m et sa largeur de 1,6 m.



Un dispositif de libre-service en centre-ville pourra embaucher le F-City pour des déplacements de moins de 5 kilomètres

Commercialisé depuis mi-2009 : les collectivités locales premiers clients.

Son prix se situe entre 16 000 et 18 000 euros (batteries comprises). A l'avenir, ce véhicule pourra même être transformé pour fonctionner au GNV.



Les trois premiers exemplaires de la F-City ont été livrés en 2010 à Pays de Montbéliard

Ils sont utilisés par les agents pour leurs déplacements professionnels.

▪ Nice se lance dans l'auto-partage électrique

La Communauté urbaine de Nice se lance dans l'autopartage 100 % électrique.

Nice-Côte d'Azur fait partie des 12 projets retenus pour expérimenter le dispositif.

Le parc automobile sera composé de Peugeot iOn, de Citroën Berlingo Venturi et de la Mia Electric d'Heuliez.

210 véhicules répartis sur 70 stations.

Coût d'aménagement fixé à 40 000 euros par station, soit 2,8 millions d'euros au total, financé pour moitié par la collectivité. L'autre moitié sera prise en charge par l'Etat.



Remplacer la seconde voiture du foyer

Pour encourager les usagers à choisir l'autopartage électrique, le stationnement sera gratuit pour les véhicules de ce dispositif. Christian Estrosi, maire de la ville et président de la Communauté urbaine Nice-Côte d'Azur, a d'ailleurs déclaré que « l'effet que ça doit produire, c'est la suppression de la seconde voiture dans les familles ».

Les tarifs, sur la base de deux offres (avec et sans abonnement) :

Adhésion au service : 25 € (frais de dossier)
Caution non encaissée : 300€
Franchise en cas d'accident: 300€

Offre Liberté

Frais de réservation :
- par internet / internet mobile : Gratuit
- Par serveur vocal interactif : 1€
- Par téléphone au centre d'appel : 3€
Tarif horaire (ajusté à la minute) 8€
Forfait 4h Matin 20 €
Forfait 5h Soir 20 €
Forfait 10h Journée 50 €

Offre Fréquence

Abonnement mensuel 50 € – Forfait 10h inclus
Frais de réservation :
- par internet / internet mobile / SVI : Gratuit
- Par téléphone au centre d'appel : 3€
Tarif horaire (ajusté à la minute) : 5€



4. Les modes alternatifs

4.1 Les transports collectifs

78 initiatives ont été choisies par l'Etat Français en février 2011, dans le cadre de l'appel à projet « **Transports Collectifs en site propre** ». les 54 agglomérations françaises représentent plus de 600 km de voies, 456 km seront dédiés à 45 lignes de bus à haut niveau de service, tandis que 152 concerneront 29 lignes de tramway.



A ce titre, la France injecte **590 millions d'euros** dans les transports collectifs.

Cette initiative gouvernementale s'inscrit dans le cadre du Grenelle de l'environnement et devrait permettre de rendre les infrastructures françaises plus durables.



4.2 Les liaisons douces

▪ La marche

La marche à pied représente **22,3 %** des déplacements en semaine



Elle n'est pas réductible à un mode de déplacement car elle est un inter et un infra-mode (on marche vers sa voiture, dans les couloirs du métro, dans les trains, etc.).

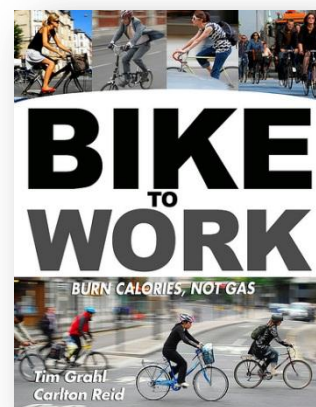
Le piéton, qui parcourt la ville et interagit avec les différentes composantes du territoire doit être considéré comme un acteur essentiel des systèmes de mobilités et un co-producteur de l'espace urbain.

▪ Royaume-Uni : les salariés roulent à vélo

Le programme « Cycle to work » : un exemple de politique de transports réussie.

Depuis 1999, le gouvernement britannique propose une réduction d'impôt pour les employeurs mettant à disposition de leurs employés pour leurs trajets domicile-travail à vélo.

Plus de 400 000 personnes participent au programme, impliquant plus de 600 fournisseurs de vélos et environ 15 000 employeurs.



▪ Vélo-partagés : des expériences encourageantes

Le principe de vélo-partage, ou de vélo en libre-service (*bike-sharing* en anglais) réside dans la mise à disposition de vélos comme moyen de transports, à titre gratuit ou non.

Le concept de vélo-partage trouve son origine dans le programme « Vélos Blancs » mis en place à Amsterdam dans les années 1960.

Il s'agissait alors de mettre en place un dispositif faisant la promotion du vélo comme moyen de transport particulièrement adapté à l'environnement urbain, et mettant à la disposition de tous des vélos pour un coût minime.



L'objectif de ce dispositif, est de développer significativement la part de ce mode de transport pour rattraper les villes suisses, allemandes ou néerlandaises qui atteignent souvent 25 ou 30 % de déplacements en vélo.

Principales expériences de vélos partage en Europe

France

- Bordeaux : 4 000 vélos
- Lyon : 4 000 vélos
- Montpellier : 600 vélos
- Paris : 20 600 vélos
- Mulhouse : 200 vélos
- Strasbourg : 1 500 vélos
- Besançon : 300 vélos

Allemagne

- Berlin : 1 650 vélos

Espagne

- Barcelone : 6 000 vélos

Pays-Bas

- 4 000 vélos



4.3 Le covoiturage et l'autopartage



79% des français se disent prêts à pratiquer le covoiturage.

Pour autant, seuls 3 à 4% d'entre eux le franchissent réellement le pas. Plébiscités par les entreprises dans le cadre de leurs plans de déplacement, ce mode de transport alternatif nécessite la création d'un réseau (souvent une plateforme Internet), une communication et une organisation efficaces entre conducteurs et passagers, et un accord tacite sur le paiement du transport. Autant de freins à la démocratisation du covoiturage.

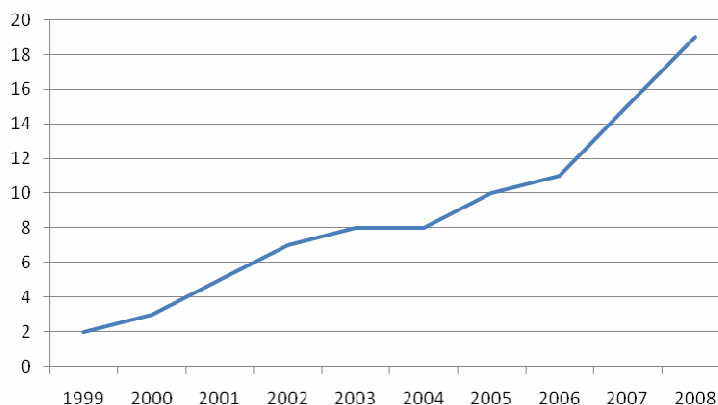
A la différence du covoiturage qui consiste à se regrouper pour effectuer un parcours commun, l'autopartage se base sur l'utilisation l'un après l'autre d'un même véhicule pour réaliser des trajets distincts.

« **L'activité d'autopartage** est définie par la mise en commun au profit d'utilisateurs abonnés d'une flotte de véhicules de transports terrestres à moteur. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée. » Article 54 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.

Les services d'autopartage représentent un caractère d'intérêt général pour trois motifs :

- ils contribuent à la protection de l'environnement
- ils favorisent le droit aux transports
- ils sont un complément du service de transport public.

Évolution du nombre de services d'autopartage en France



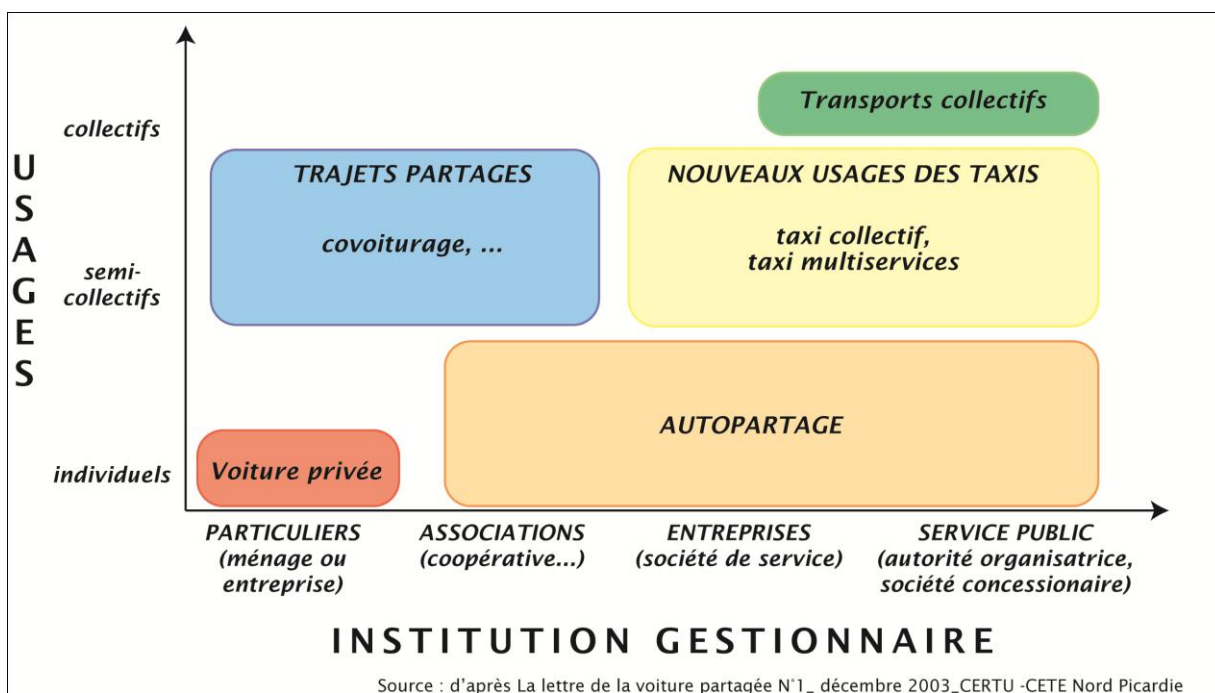
Source : CERTU



La Région Franche-Comté encourage les collectivités, les associations d'usagers et d'habitants à développer des systèmes d'autopartage.

Il s'agit de financer 50 % du coût d'un véhicule neuf électrique ou GPL, véhicule partagé entre plusieurs utilisateurs.





Source : d'après La lettre de la voiture partagée N°1_ décembre 2003_CERTU -CETE Nord Picardie



Etat des lieux sur la Franche-Comté :

Belfort :

Après la mise en place de son réseau Optymo en 2007 et du Contrat de mobilité durable, le Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) du Territoire de Belfort entre dans une seconde phase de développement du système de mobilité avec Optymo 2. A ce titre, en complément de l'offre de bus, de nouveaux outils de mobilité vont être développés, parmi lesquels l'offre d'autopartage. Cette offre devrait progressivement être mise en place à partir de 2011.

Besançon :

La Ville et l'Agglomération de Besançon ont initié un appel d'offre en vue de mettre en place un système d'autopartage à Besançon. La SCIC Autotrement a remporté cet appel d'offre, ce qui a conduit à la création d'une nouvelle SCIC (Autocité) proposant ses services à Besançon depuis le 16 mars 2011.

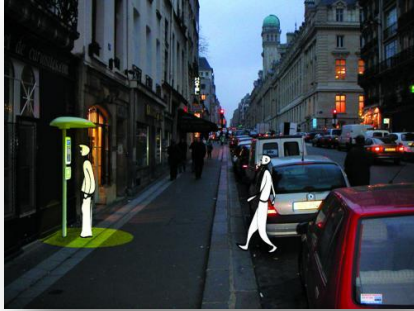
Autocité adhère au groupe France Autopartage¹, ce qui signifie qu'un abonné d'Autocité peut utiliser le service dans une autre ville si la structure adhère également à France Autopartage. C'est le cas à Poitiers ou Strasbourg par exemple.



Montbéliard :

La communauté d'agglomération du Pays de Montbéliard a initié un appel d'offre en vue de mettre en place un système d'autopartage sur son territoire.

5 véhicules électriques F-CITY nécessaires au démarrage du projet ont été acquis par Pays de Montbéliard Agglomération. Ils sont propriété de l'agglomération et mis à disposition du prestataire retenu uniquement pour la durée du marché, soit une année renouvelable une fois.



4.4 Le transport à la demande

Le transport à la demande est un service de transport public qui ne fonctionne que lorsqu'une réservation a été enregistrée.

Le transport à la demande est une solution pertinente pour les territoires périurbains et ruraux, où la demande de transport est souvent diffuse et où les lignes régulières "classiques" sont peu efficaces.

La plupart du temps, les destinations et les heures proposées sont fixées à l'avance et les itinéraires dépendent des réservations : les usagers sont ainsi pris en charge à leur domicile.

Aujourd'hui, le transport à la demande est préconisé pour un large public et pour de nombreux motifs de déplacements : **loisirs, études, démarches administratives, courses...**

Le transport à la demande est généralement conçu, défini et géré par une collectivité locale. L'exécution du service est ensuite confiée à des transporteurs ou des taxiteurs suite à un appel d'offres.



5 La reconquête des espaces publics et la place de l'individu dans la ville

5.1 Vers une ville plus « douce »

Les gens passent de plus en plus de leur temps dans leur voiture, dans les trains ou les avions. Ce rythme de vie trépidant provoque stress et nervosité.

« **Slow life** » L'initiative italienne « **Città Slow** » ou « **Villes lentes** » tente de développer la créativité de la lenteur et d'améliorer la qualité de vie en faisant reprendre conscience du temps...



Le mouvement « Cittaslow », Citta Lenta, Slow City – explication d'un concept de ville alternative.

En 1986 est fondé en Italie par Carlo Petrini le mouvement « Slow Food », qui lutte contre l'uniformisation des goûts, la mauvaise qualité de la nourriture accélérée par la mondialisation et la « culture » Mac Do. À Paris, cette même année, est officiellement constitué le mouvement international Slow Food avec la rédaction d'un Manifeste signé par les délégués de 15

pays.

Le mouvement « **Slow** » s'étend à la ville et aux problèmes urbains depuis 1999. Le mot d'ordre est l'éloge de la lenteur, en des temps où celle-ci n'est pas vraiment au goût du jour, noyée sous les mots d'efficacité, de rentabilité, de croissance.

Ce mouvement apporte donc **une nouvelle approche de la ville**, qui au lieu de faciliter la rapidité, les échanges purement fonctionnels et souvent mercantiles, donne la possibilité à ses habitants de **prendre le temps pour profiter de leur espace de vie, pour créer de nouveaux espaces propices aux relations humaines, à la réflexion, à toutes sortes de réflexion et d'actions difficiles à accomplir rapidement, dans l'urgence et le stress.**

L'objectif de ce vaste mouvement est ainsi de créer une meilleure qualité de vie pour tous, de (re)trouver l'idée de bien-vivre.



5.2 Vers une ville sans voiture

Les quartiers sans voitures existent un peu partout en Europe, à l'image **d'Amsterdam, Vienne, Cologne, Hambourg, Nüremberg ou encore Edimbourg.**

Le quartier **Vauban** en Allemagne, un des plus grands quartiers européens sans voitures, avec plus de 5.000 habitants.

Ces habitants doivent confirmer tous les ans qu'ils ne possèdent pas de voiture, ou, si jamais ils en faisant l'acquisition, acheter une place dans un parking à étages en bordure de quartier. Initialement, il avait été prévu une place de parking pour deux foyers, mais le nombre de propriétaires de voitures a considérablement diminué avec le temps, et beaucoup de places sont désormais inoccupées.

Les véhicules sont autorisés à circuler dans le quartier à condition de rouler au pas et seulement pour déposer des gens ou des biens, mais il est interdit de stationner.

En pratique, on voit peu de véhicules passer. La rue a été reprise par les enfants, parfois de 4 ou 5 ans, pour y jouer, faire de skate-board, du monocycle, etc... et tout ça sans surveillance. Les adultes aussi ont tendance à plus et mieux « voisiner » que dans les rues conventionnelles ouvertes aux automobiles.

La plupart des quartiers sans voiture en Europe sont plus petits et plus « puristes » que Vauban : les véhicules y sont physiquement interdits. Il y a évidemment une exception pour les véhicules d'urgences et les camions de déménagement, mais pour les livraisons régulières, celles-ci se font à pieds, à l'aide d'un chariot ou avec un triporteur. Quelques places de parking en périphérie sont disponibles à la vente (en moyenne une place pour 5 foyers)[...].

Dans tous les exemples de quartiers sans voiture, le vélo est un moyen de transport vital.



Groningue, capitale du vélo aux Pays-Bas, possède le plus grand centre-ville d'Europe **interdit aux voitures** : le centre est réservé aux piétons et complètement fermé au trafic, on y dénombre 16.500 habitants, et 75% des foyers n'ont pas de voiture. 40% des trajets à l'intérieur de la ville se font à vélo.