

Pontevedra, Espagne : le piéton roi, la voiture réduite au strict nécessaire

Entretien avec
Miguel Anxo Fernández Lores,
maire du conseil de Pontevedra, Galice, Espagne.

La Santé en action : Quelles actions principales avez-vous mises en œuvre ?

Miguel Anxo Fernández Lores : Nous avons mis en œuvre des actions qui permettent à la population de reprendre possession des espaces publics envahis par les véhicules automobiles particuliers. Nous cherchons à démocratiser l'utilisation des espaces publics, à mettre fin à la violence routière, à favoriser la cohésion sociale, un environnement urbain favorable à la santé, et à reconquérir une ville chaotique et triste pour faire valoir le droit d'accès à la ville des « expulsés de la rue » qu'étaient les piétons et autres cyclistes, en prenant en compte une approche par le genre, c'est à dire en écoutant les attentes tant des femmes que des hommes et en misant sur un urbanisme de proximité et sur une ville dynamique et animée, dont les rues sont des espaces de vie.

S. A. : Quelle action la plus emblématique avez-vous réalisée ?

M. A. F. L. : C'est un processus holistique qui repose sur la mobilité piétonne en tant que mobilité la plus saine, la moins chère, la plus active, la plus favorable à la santé et la plus inclusive et qui place la mobilité mécanisée (le vélo) au deuxième échelon. Il met en avant la simplicité des mesures, leur



© Ville de Pontevedra

empathie avec l'environnement et place l'être humain au cœur des décisions urbaines. Ce sont des mesures apparemment simples de réaménagement, d'apaisement de la circulation et de rationalisation de l'usage des véhicules particuliers, mais qui entraînent une transformation radicale du paradigme et des habitudes de mobilité. Ce processus identifie la circulation automobile et la réduit à ce qui est strictement nécessaire au fonctionnement de la ville et il privilégie une stratégie de non-ségrégation et de diversité des usages.

S. A. : Comment les différents services concernés ont-ils travaillé ensemble sur le processus engagé ?

M. A. F. L. : Une réforme urbaine avec des mesures structurelles et juridiques, définie comme un processus intégral, flexible et complet, a été mise en œuvre rue par rue, qui permet de tirer parti des synergies, d'apporter de la cohérence et de constater les progrès réalisés ; avec une conception inclusive fondée sur le postulat de l'équilibre des usages et de la sécurité d'utilisation de l'espace public. Les trois piliers du processus ont été la volonté politique inébranlable, la

coordination de tous les organes administratifs municipaux et la participation citoyenne. La gestion globale et transversale et l'action coordonnée des personnels des services municipaux, politiques sont fondamentales sur tous les plans : technique, juridique, promotion économique, culture, services sociaux, sports, éducation, police, mobilité, etc. Cette action a été essentiellement financée par des fonds municipaux. Des fonds européens et des fonds obtenus par des accords avec l'administration provinciale ont également apporté une aide ponctuelle.

S. A. : Comment les populations ont-elles été associées ?

M. A. F. L. : Il s'agit d'un engagement partagé pour la mobilité piétonne qui permet une plus grande autonomie des individus, favorise des modes de vie bénéfiques pour la santé et le lien social, réduit la pollution sonore et atmosphérique ainsi que les décès et les accidents graves de la circulation. Notre devise « marcher, c'est la solution », est mise en œuvre dans une ville compacte où il est possible de se déplacer (à pied, en transport en commun ou à vélo) d'un pôle d'attraction à l'autre. Cette devise a

L'ESSENTIEL

➤ **La ville espagnole de Pontevedra en Galice a réduit drastiquement l'automobile de son centre-ville au profit des piétons, voire des cyclistes. Deux déplacements sur trois se font à pied. Elle a ainsi notamment réduit de 67 % la consommation de carburant et elle a sécurisé la cité : aucun décès dans des accidents de la circulation entre 2011 et 2020.**



aussi des avantages pour la santé *via* la lutte contre la sédentarité qui est à l'origine de nombreux problèmes dans les sociétés modernes, surtout chez les enfants. Nous avons travaillé en co-construction avec les parties intéressées. Cependant, nous avons été confrontés aux réticences de certains secteurs pour des raisons partisanes ou de défense des priviléges dans l'utilisation de l'espace public. C'est pourquoi la participation directe, marquée par l'engagement total, la collaboration et l'aide de divers collectifs sociaux, professionnels et associations de quartier, principalement les plus dynamiques ou ceux qui ont besoin d'utiliser l'espace public et de le préserver, est fondamentale pour la pédagogie et l'amélioration de la démarche. Le modèle triomphe lorsque les citoyens se l'approprient et le défendent. Pontevedra est devenue une référence mondiale et un exemple de bonnes pratiques en matière de mobilité, de sécurité et d'urbanisme au service de l'être humain. Tout ce qui a été fait a amélioré la qualité de vie, la santé et le bonheur des citoyens de Pontevedra.

S. A. : Quels résultats avez-vous obtenus avec quels leviers et quelles difficultés ?

M. A. F. L. : En voici quelques-uns : 67 % de réduction de la consommation de carburant et 65 % de réduction des émissions de CO₂, 365 jours par an d'air pur. Zéro décès dans des accidents de la circulation entre 2011 et 2020 ; deux déplacements sur trois se font à pied ; la marche comme moyen de transport sain ; moins de nuisances sonores ; une plus grande autonomie des habitants dans leur mobilité ; 80 % des élèves vont à l'école à

pied, et la moitié d'entre eux, seuls... Les principaux leviers favorables à l'intervention sont les suivants : soutien d'une large part de la population qui mesure et apprécie le confort, le sentiment de sécurité et la qualité de vie offerts par le modèle. Ce qui a le mieux fonctionné, c'est la sécurité routière, l'accessibilité, la diversité des usages de l'espace public, l'accompagnement social, l'évolution des habitudes de mobilité ou encore la « domestication » de l'usage des véhicules particuliers. Les principales difficultés à surmonter sont l'opposition partisane et celle qui défend les priviléges ou certaines commodités n'étant utiles qu'à une partie de la population. Il y a aussi l'absence d'un cadre réglementaire souple et libéré qui facilite d'autres mesures de mobilité. Nous avons ajusté nos actions afin de tenir compte de ces résultats : en appliquant le principe de flexibilité, qui évalue et ajuste en permanence les solutions (p. ex. dans les éléments d'apaisement de la circulation qui s'accompagnent d'effets collatéraux, comme le bruit) et que l'on obtient également grâce au processus participatif intense et inlassable avec les citoyens, mais sans jamais oublier les objectifs et le programme politique.

S. A. : Quel est le retour sur investissement de cette action ?

M. A. F. L. : L'espace ainsi récupéré est converti quotidiennement en un environnement commercial, sportif, récréatif et touristique, un espace de vie qui génère une nette rentabilité économique. On constate une croissance économique du secteur tertiaire avec notamment une augmentation du nombre d'entreprises de 10 641 à 15 215 entre 2005 et 2015.

Le modèle mis en œuvre à Pontevedra est l'un de ceux qui, en Galice, a eu le moins d'impact défavorable sur la création d'entreprises pendant la pandémie Covid-19 depuis 2020. Pour conclure, à l'avenir, toutes les villes « marcheront » vers des modèles comme celui appliqué à Pontevedra. ■

Propos recueillis par la rédaction.

Pour en savoir plus

- Mosquera Lorenzo C. (Coord.), Acevedo C. (Trad.) *Pontevedra. Outra mobilidade, outra cidade. A experiencia de transformación (Pontevedra. Autre mobilité, autre ville. L'expérience de transformation) 1999-2015*. Madrid : Pons Seguridad Vial, coll. Mobilité responsable, 2015 : 90 p.
- Nebot Beltrán F. *Primero la ciudad. La movilidad en Pontevedra (La Ville en premier. La mobilité à Pontevedra) 1999-2019*. Pontevedra, Galice, Espagne : Conseil de Pontevedra, 2019 : 223 p. En ligne : <https://www.pontevedra.gal/publicacions/primero-la-ciudad/files/assets/common/downloads/PRIMERO%20LA%20CIUDAD.pdf?uni=5eof5bcd9d821192aa5750797351b158>
- Tonucci F. *A cidade dos nenos (La Ville des enfants)*. Pontevedra : Editorial Kalandraka, 2014.
- Tato Camino X. M. In: Nogueira Pereira M. X., Agrelo-Costas E. *Cidadanía e identidades: expresiones políticas, económicas e culturales no século XXI (Citizenship and identities: political, economic and cultural expressions in XXI century)*. Saint-Jacques de Compostelle : Universidade de Santiago de Compostela, 2021. DOI <https://dx.doi.org/10.15304/9788418445415>