



modérées, et même aller à l'encontre des intérêts d'une majorité d'habitants.

Ce qui est dangereux, c'est le comportement, pas le DSC

Il est bien de rappeler le « devoir de prudence » qui incombe à tous les usagers :

« 1. Tout véhicule en mouvement ou tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur. Celui-ci doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usa-

gers les plus vulnérables. » (Code de la route, article R412-6)

En fait, le danger invoqué par les détracteurs des DSC n'est qu'une préoccupation apparente. Le dessous des cartes est différent. Le débat sur la place de la voiture en ville, et sur l'espace que l'automobile occupe en milieu urbain, est crucial, et il a lieu dans toutes les villes. Mais toutes les villes ne prennent pas les mêmes décisions. Quand on regarde l'histoire des décisions du maire de Versailles, on constate qu'une de ses promesses électorales était de réduire le coût des vignettes de stationnement résidentiel. Cette promesse a été tenue, avec un contre-

coup (contre-coût !) non envisagé en 2008.

Le véritable enjeu derrière le refus du DSC

L'association Essor de Versailles nous livre des chiffres intéressants. En moyenne, 54 % des 37 000 ménages versaillais possèdent au moins un parking sur domaine privé, ce qui correspond à un nombre total de l'ordre de 21 000 places. Ces ménages possèdent un parc automobile total de l'ordre de 40 000 véhicules. Dans la mesure où le nombre de places de stationnement est de



Les questions à se poser en cas de débat bloqué ou surinvesti émotionnellement

Les négociations et procédures engagées par les associations de la FUB pour obtenir des DSC permettent de lister un nombre de questions ou de critères intervenant dans les rapports de force entre usagers et municipalités :

Voirie

- largeur de la chaussée roulante
- largeur de la chaussée totale (avec stationnement, trottoir, plantation, ...)
- nombre de sorties de parking d'immeuble ? Problèmes ou non de visibilité mutuelle ?
- nombre de traversées piétonnes ? Problèmes ou non de visibilité mutuelle ?

Trafic

- pôle générant la circulation (habitat dense, commerces, écoles, équipements sportifs, maison de quartier, théâtre, cinémas, crèches, lieux de culte, ...)
- quels types de circulation ?
- présence de cyclistes (comptages)

Stationnement

- besoin de stationnement vélo dans la rue
- stationnement public disponible à proximité
- gestion du stationnement gratuit (où ? utilisé par qui ?)
- gestion du stationnement payant (ville ? gestionnaire privé ?)
- quels tarifs (comparatif surface - sous-sol, public - privé) ?
- pratiques de stationnement en double file (devant sortie école par exemple) ? Fréquence ? Jours ? Horaires ?

Stratégie et gouvernance

- quels soutiens locaux pro-vélo (associations parents d'élèves, conseil de quartier, commerçants, riverains, maison de quartier, associations de piétons, techniciens, journalistes) pour conjuguer les efforts de communication ?
- poids et qualité des opposants
- quel agencement entre démocratie locale (conseil de quartier), riverains, municipalité, et associations ?
- quels sont les arguments qui pourraient faire basculer le(s) décideur(s) ?
- quels sont les leviers autres que la loi qui peuvent nous servir ?