

Faire un vœu, ou plusieurs, ça ne fait de mal à personne et surtout, ça n'engage à rien. En ce début d'année 2013, je ne ferai pas de vœu, je dirai ce que je veux, ce que nous voulons.

Vouloir est une chose sérieuse et c'est ce que nous attendons de nos élus. Vouloir, c'est avoir la force et la conviction d'agir. C'est évaluer les résultats et persévérer s'ils ne sont pas là où on les attend.

Nous, usagers de l'espace public, citoyens à part entière, nous voulons vivre dans une ville apaisée, nous voulons que nos enfants puissent aller à l'école dans des conditions décentes de confort et de sécurité, nous voulons nous approprier la rue non seulement pour nous déplacer mais aussi pour rencontrer nos voisins et pourquoi pas, faire la fête, nous voulons participer au changement et à tout ce qui concerne notre avenir.

Partageons la rue, partageons le pouvoir.

Jacques HENNEBERT

Dossier Actualités de la Ville à 30



ÉDITORIAL

La coïncidence entre le n° 30 de notre *Bulletin* et le contenu de cet éditorial consacré à la « Ville à 30 » est le fruit du plus pur des hasards. Mais selon Paul Éluard : « il n'y a pas de hasard, il n'y a que des rendez-vous ».

De la hauteur des jupes

C'est comme une mode.

Des villes se déclarent haut et fort « Ville à 30 » ou souhaitent le devenir. Cela se passe en France, mais oui, et à Rue de l'Avenir nous ne boudons pas notre plaisir. Mais la ville est un objet complexe et ce qui s'y passe l'est également. Alors notre enthousiasme est vigilant. Nous avons observé et analysé la mode des « zones 30 » écloses il y a plus de 20 ans. Pour quelques réussites méritoires, combien d'exemples où si peu de choses avaient réellement changé pour la sécurité des piétons et cyclistes, pour la qualité des espaces publics !

C'est comme une mode et nous savons bien que la mode est par nature versatile. Un coup les jupes sont courtes et ensuite elles sont plus longues. C'est plutôt amusant !

Mais là il s'agit de tout autre chose. L'avenir durable (mot à la mode aussi !) est celui de la ville à 30. D'abord parce qu'on voit bien que les villes « qui y sont déjà » n'envisagent absolument pas de faire un pas en arrière, ensuite parce que ce 30 n'a rien de symbolique et n'est pas là par hasard. Il est désormais et durablement considéré par les praticiens comme par les chercheurs comme une vitesse délimitant clairement la frontière au-delà de laquelle la vie humaine est mise en danger dans nos villes. Cela n'a donc rien à voir avec la hauteur des jupes par rapport aux genoux.

Notre vigilance est bien réelle sur quelques points déjà observables.

Dans certaines villes les vitesses ont concrètement été réduites de plus de 50 à moins de 50. Oui ! c'est un progrès. Mais si 46 km/h c'est mieux que 62 km/h, cette vitesse n'élimine pas le risque qui peut être fatal ! Par ailleurs des aménagements cyclables sont réalisés alors qu'ils ne seraient pas nécessaires si la ville était effectivement « à 30 », il y a là des dépenses inutiles. De même le double sens cyclable est refusé alors qu'il est simplement « naturel » dès lors que le 30 est respecté !

Le non-respect de l'obligation de résultat en la matière est souvent la conséquence de la méconnaissance ou du refus de mise en œuvre des moyens nécessaires, moyens qui sont pourtant le plus souvent simples et peu coûteux : règles de priorité, chicanes, portes, etc. Il y a donc souvent une carence de technicité coupable. Ces carences techniques peuvent être la preuve d'un défaut d'esprit de responsabilité de la part... des responsables.

Ce n'est pas parce qu'à Rue de l'Avenir nous préférons l'appellation « ville à vivre » que nous ne serons pas vigilants sur la limitation effective des vitesses à 30 km/h dans nos villes.

C'est bien en effet de la vie qu'il s'agit et il ne faut pas jouer avec les mots et semer l'illusion.

Gilbert LIEUTIER, Président

MONDIAL 2012

La France détient quelques records.

Les ventes de voitures ont plus baissé dans l'hexagone (13,4 %) que dans le reste de l'Europe (7,1%). Mais c'est aussi à Paris qu'il y a eu le plus de visiteurs au Salon de l'automobile : 1 265 000 contre 928 000 à Frankfort et 702 000 à Genève.

En dépit des avertissements des autorités sanitaires, 60 % des 38 millions de véhicules en circulation et 75 % des ventes en 2012 roulent au diesel.

La voiture électrique qui représente la bonne conscience des constructeurs n'atteint que 0,2 % des ventes.

Au Mondial de l'automobile qui a fermé ses portes à Paris le 14 octobre, vous pouviez devenir « fan », l'inscription était gratuite.

La presse spécialisée est toute en louanges sur les nouveaux modèles, bornant leurs critiques à la forme des cendriers et à l'ergonomie des vide-poches.

Le lobby automobile repart à l'assaut de l'opinion publique. La Fédération des automobile-clubs, l'association 40 millions d'automobilistes justifient le tout-voiture et voudraient nous persuader que, sans voiture, nous ne sommes pas grand-chose.

Les associations d'automobilistes quand elles ne contestent pas les limitations de vitesse et l'existence de radars automatiques, pourfendent la *piétonisation* qui progresse, les pistes cyclables, les travaux des tramways... L'Automobile club des avocats, une association qui regroupe des juristes se consacrant à la défense d'automobilistes réfractaires au Code de la route, est ainsi partie en guerre contre les restrictions de circulation, pourtant bien légères, sur les voies sur berges parisiennes... en dénonçant ceux qui veulent chasser la voiture de Paris... ».

Le lobby automobile et les associations d'automobilistes existent depuis longtemps et dans tous les pays. Cela n'a pas empêché un nombre toujours croissant de villes en France et en Europe de mettre en œuvre des politiques vertueuses basées sur la réduction de l'usage de la voiture et permettant une amélioration du cadre de vie, de la santé et de la sécurité et même de l'efficacité économique. Peut-être, ces villes ayant un réel fonctionnement démocratique ont-elles cédé aussi à la pression du lobby des citoyens qui demandent surtout le droit de vivre correctement. Même si ce lobby se manifeste moins souvent et moins bruyamment, il apparaît au moins aussi légitime que les autres.

L'Allemagne, producteur de berlines (Berlin...) dont certaines très puissantes affichent leur suprématie sur le marché, est également un pays où les villes vertueuses sont nombreuses.

À nous de nous inspirer ou non des bons exemples. L'excuse des lobbies ne peut aujourd'hui être invoquée par les villes qui restent dans leur médiocrité.

La journée mondiale « sans voiture », le 22 septembre, a eu ses raisons d'être. À nous de revendiquer aujourd'hui une vie quotidienne avec « moins de voitures ».

Sources : Internet et Politis N°1220 de Septembre 2012.

J. H.



MATHILDE, une histoire, une réflexion

Jean-Paul Camberlin, Secrétaire Général et correspondant de Rue de l'Avenir à Rouen, nous raconte comment, sous la pression d'un événement, les habitudes des usagers peuvent changer.

Mathilde est l'un des six ponts qui enjambent la Seine au cœur de Rouen, où passent 80 000 véhicules/jour.

Le lundi 29 octobre à 10 h 40 le chauffeur d'un camion-citerne contenant 22 000 litres de gasoil et 9 000 litres de super perd le contrôle de son véhicule et va taper le terre-plein central avant de percuter un véhicule venant en face. Il s'en suit un gigantesque incendie qui endommage gravement le pont le rendant infranchissable pour longtemps.

Nous sommes à 13 jours de la fin des vacances scolaires et les autorités craignent un embouteillage monstre aux entrées de Rouen le lundi 12 novembre, jour de reprise des cours et de l'activité économique (les 5 autres ponts ne pouvant absorber un tel trafic le plus grand supportant 10 000 v/j).

Le mercredi 31 octobre, à 15 h 30, le préfet de Seine-Maritime prend la décision d'un plan de circulation interdisant la traversée de Rouen par les PL, « *Les poids lourds ne doivent pas traverser Rouen* » déclare-t-il, il leur faut faire le détour par la rocade de contournement sud réalisée à cette intention et cependant très peu utilisée par les transporteurs sans doute en raison du surcoût kilométrique.

Le président de la région, du département, de l'agglomération et le maire de Rouen réunis en cellule de crise mettent en place un plan d'actions comprenant :

- des outils d'informations (exemple le site de l'état de la circulation : www.trafic.rouen.fr) ;
- une aire de covoiturage à l'aéroport (+ site www.covoiturage76) ;
- des moyens de gestion de la circulation depuis le PC (réglage à distance des feux selon les embouteillages, police municipale mobilisée aux intersections) ;
- et surtout des offres de mobilité alternatives à la voiture :
 - 3 000 places P + R avec signalisation sont mises en place pendant le week-end, à noter que ceux-ci figuraient au PDU voté en 2 000 et jamais réalisés jusqu'à ce jour,
 - un renforcement de l'offre TAD,
 - un titre de 10 voyages gratuits sur le réseau de transport en commun,

- une réduction de 10 % des titres d'abonnement en cas de parrainage,
- des renforcements de la fréquence sur les axes structurants de TC,
- un ajustement au jour le jour des vélos en libre-service,
- des traversées supplémentaires de la Seine à l'aide des 8 bacs existants ;
- les couloirs bus peuvent être empruntés par les cars régionaux et départementaux ;
- une révision de l'organisation de la collecte des déchets ;
- un bulletin spécial d'agglomération édité à 224 000 exemplaires présentant ces mesures ;
- une bonne couverture média (télé, audio, papier).

De son côté, la minorité municipale proposait, elle, la gratuité des horodateurs, l'ouverture des couloirs bus aux véhicules particuliers.

Le lundi 12 novembre jour de reprise de l'activité, les Rouennais constatent avec stupeur que la circulation est beaucoup plus fluide que d'habitude, alors on pense demain ce sera pire, or de même le lendemain toujours pas de problème majeur !

Une semaine après on constate (source *Liberté Dimanche* n° 3819 p. 3) une augmentation de la fréquentation du tramway de 15 % (il traverse la Seine par le pont Jeanne d'Arc), de 10 % sur la ligne structurante 7 (elle traverse la Seine par le pont Corneille), de 6 % sur le réseau TEOR (Transport Est-Ouest Rouennais), (notre BNHS), les autres lignes restant stables. Le 23 novembre Paris-Normandie titrait « Rouen et son agglomération changent les habitudes de déplacement ».

Je pense que cette situation rouennaise peut nourrir nos réflexions au sein de « *Rue de l'Avenir* », non seulement bien sûr le partage de l'espace viaire, que nous prônons depuis longtemps, mais aussi sur la gouvernance de nos villes, sur la prise de décision, sur le poids des lobbies et sur l'inertie de mise quand tout va bien ou que les menaces tels que l'épuisement des ressources fossiles, le réchauffement climatique, la crise sociale semblent lointaines, spectrales !

Ce 29 octobre 2012, à Rouen, ouf pas de victime, quelques gênes pour les habitants, des décideurs à la hauteur de l'événement, mais demain, ailleurs... alors, on réfléchit, et c'est pas forcément triste !

Jean-Paul CAMBERLIN

GRENOBLE, le chantier

La cinquième ligne de tram est en chantier depuis un an et il faudra encore en attendre deux pour sa mise en service.

Comment cela se passe-t-il dans cette agglomération où un demi-million d'hommes et de femmes ont besoin de se déplacer et de vivre au milieu des nuisances inévitables d'un grand chantier ?

La réponse est multiple.

Dans le courant de la journée, beaucoup d'ouvriers s'activent, ils portent des casques jaunes ou bleus, d'autres se penchent sur des plans déployés à même le sol et discutent. Des engins à chenilles creusent, déplacent, transportent. Les rochers iront dans des camions aux roues gigantesques, la terre sera récupérée et emportée dans d'autres camions qui ne cessent de faire des navettes. Un pont est en construction sur l'Isère. Il y a toujours des gens pour regarder et s'accouder sur la rambarde des quais. Ils suivent les opérations, ils s'étonnent, ils admirent. Ils jettent un œil sur les dessins futuristes collés sur les palissades. Ils ont du mal à reconnaître les lieux mais ils y croient, ils repartent avec des raisons d'être patient. De toute façon, ils n'ont pas le choix. Il faudra attendre.

Aux heures de pointe, les embouteillages remontent vers l'amont, les habitués ne sont pas surpris mais leur patience est mise à l'épreuve. Les autres enragent de se trouver coincés et quand ça repart, ils font des sauts de puce. On ne circule que sur une voie, alors que le Cours Jean Jaurès est très large. Les contre-allées qui permettent la desserte locale sont calmes et imperméables au transit. Piétons et cyclistes s'y retrouvent.

À Grenoble, la réponse est donc multiple mais, globalement, la confiance l'emporte sur le mécontentement. On a déjà connu de tels chantiers, sur les grands boulevards en particulier. L'opération a été un succès au-delà de toutes les espérances, même si dans le détail on aurait pu faire mieux.

Tout cela n'est pas le fruit du hasard.

En y regardant de plus près et sans remonter aux prémices de la Révolution, on note qu'au début du siècle précédent, les habitants s'étaient regroupés quartier par quartier pour délibérer ensemble de leur avenir. Les comités de quartier étaient nés. C'est aussi à Grenoble qu'il y a plus d'une trentaine d'années une association généraliste (l'ADTC) se positionnait en interlocuteur vis-à-vis des pouvoirs publics, sur les problèmes de transports en commun, de cheminements piétons et d'itinéraires cyclables. C'est ainsi que les élus de Grenoble, poussés par les militants associatifs, ont découvert le tramway en Suisse et l'ont proposé par référendum aux habitants. Le succès de la première ligne en 1987 a été indéniable. Plus tard, lorsqu'un projet de tunnel routier a été proposé par voie de référendum, l'ADTC a réussi à faire passer le NON, en s'opposant aux hommes politiques de droite et de gauche.

Les municipalités se sont succédé mais le développement du réseau tram est passé dans les mains de la Communauté de communes (La Métro) très favorable à ce développement. Elle a été la première à prendre en compte l'accessibilité dans les TC. C'est également à ce niveau que sont débattus les itinéraires cyclables avec subventionnement des travaux d'aménagement.

Certes, tout n'est pas parfait. La cinquième ligne de tram n'est qu'un élément parmi d'autres nécessaires ou même souhaitables. La multiplication des (vraies) zones 30 est très étalée dans le temps. La situation des villes périphériques n'est pas très brillante. Mais si l'on

compare Grenoble et Toulon, deux agglomérations de même taille, l'écart est considérable. À Toulon, il n'y a qu'un projet de TCSP sur pneus et les cyclistes sont traités comme des indésirables. Et qu'on ne dise pas que dans le sud, c'est de la faute aux mentalités ! Dans la petite ville du Pradet, proche de Toulon, les élus ont le souci de limiter les vitesses et créent des zones de rencontre.

Notons enfin que la création des trois dernières lignes de tram prend en compte des opérations de densification.

J. H.

RENCONTRE « Espace public, espace à vivre »

Rennes 13-14 mars 2013

La rencontre « **Espace public, espace à vivre** » est organisée par l'association « *Rue de l'Avenir* » en partenariat avec la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), les associations Espace Piéton, Rayons d'Action, Collectif Handicap 35 et avec le soutien de la Délégation à la sécurité et à la circulation routière, de la Ville de Rennes et de la Communauté d'Agglomération de Rennes, du CETE de l'OUEST et de « Voirie pour tous ». Cette initiative fait suite à trois journées organisées par *Rue de l'Avenir*, d'une part, en mai 2010 à MONTREUIL et en décembre 2010 à ARLES sur le thème « **Ville à 30, Ville à vivre** » et, d'autre part, en novembre 2011 à Bordeaux sur le thème « **De la ville automobile à la ville à vivre** ». Elle est destinée à un public local et régional d'élus, de techniciens, de responsables associatifs et d'habitants (100 à 120 personnes) et s'organise le **14 mars** autour de 3 séquences : « L'espace public : un bien commun », « Mobilité : Osons la ville à 30 », « Mobilité : Transports en commun, marche, accessibilité et usage du vélo ». Cette journée permettra de prendre connaissance de différentes réalisations et initiatives, en France et en Europe, d'interroger les acteurs locaux sur les politiques mises en place et d'examiner leur impact sur le plan de la sécurité, de la pratique des modes actifs et de la qualité de vie en ville.

La veille le **13 mars 2013** après-midi une visite des réalisations sur le territoire de Rennes Métropole sera organisée avec Espace piéton, Rayons d'action et le Collectif Handicap 35 en lien avec la ville et l'agglomération. Deux parcours l'un piéton, l'autre cycliste, seront proposés.

Lieu : Hôtel de l'Agglomération - 4, avenue de Fréville - Rennes de 8 h 45 à 17 h.

Programme et inscription : téléchargeable sur le site www.ruedelavenir.com

Renseignements : Aurélie CEVAER

infosrda@ruedelavenir.com - Tél. 06 95 13 03 27

CE N'EST QU'UN AU-REVOIR



Nous sommes en 1992. Je marche avec Denis sur les quais de l'Isère, encombrés de voitures, nous avons des projets plein la tête.

Ce que nous demandons, le partage de la rue, la modération des vitesses et la modération de l'usage de la voiture ne sont pas des utopies. Nous n'attendons pas des élus de la témérité, mais juste un peu de courage.

Le temps nous donne raison. Avec Armelle, nous nous battons avec une arme nouvelle, le *Code de la rue* et ça marche. Un décret sort en 2008, mais sans aucun effort de communication, laissant le travail à d'autres. Puis Gilbert nous rejoint, avec son pragmatisme, ses compétences, sa rigueur.

Avec lui, Anne, Christian, Jean-Paul, Jean-Claude, Danièle, je ne les cite pas tous, *Rue de l'avenir* fait des journées régionales en partenariat avec d'autres associations. *Rue de l'avenir* lance des concours, édite des fiches de sensibilisation, des bulletins et me voilà dans le bulletin, le N° 30, le dernier dont je serai le rédacteur en chef, laissant la place, mais promettant de continuer à écrire, heureux de savoir que *Rue de l'avenir* reste un espace de réflexion sur l'avenir, une rue en avance, l'œil aux aguets sur ce qui se passe en Suisse, en Belgique, en Italie, en Allemagne ou au Québec, un lieu de propositions, nous disions à l'époque un laboratoire d'idées, un lieu informel, ni parisien ni provincial, un lieu où il est question de villes et d'avenir.

À bientôt.

J. H.



Rue de l'Avenir
34, rue de l'Église - 75015 Paris - Tél./Fax : 01 45 57 12 20 - infosrda@ruedelavenir.com - www.ruedelavenir.com
Directeur de la publication : Gilbert Lieutier - Rédacteur en chef : Jacques Hennebert - Collaboration : Arlette Chabrol
Imprimerie Compédit Beauregard - 61600 La Ferté-Macé