

## ÉDITORIAL

### *Pudding...*

**L**a ville venait juste d'échapper de justesse à la tendance « naturelle » qui prévoyait de « l'adapter à l'automobile », quand le programme « Villes plus sûres, quartiers sans accidents » faisait son apparition il y a plus de 20 ans. Le courage consistait alors à oser tenter la possibilité de la sécurité dans les voies principales (ou à fort trafic) des agglomérations. La qualité des expériences réalisées dans de nombreuses villes et surtout villages de France a légitimé cette « audace » dans un contexte où il était encore sacrilège de toucher à l'auto, à la bagnole.

Il y a plus de 30 ans Chambéry qui allait par la suite enrichir la dynamique « Villes plus sûres » se lançait, tranquillement, dans une démarche de reconquête des espaces publics. Il s'agissait là d'oser rechercher la possibilité d'une ville entière où le risque automobile s'effacerait devant le droit à la sécurité des personnes. Tout simplement.

Pour « Villes plus sûres, quartiers sans accidents » c'est le foisonnement des expériences qui est remarquable. Sous l'égide du principe quasiment unique de la modération effective de la vitesse il a pu être trouvé des solutions adaptées chaque fois à l'extrême diversité des situations dans des voies où le trafic était important.

Dans le cas de Chambéry l'enseignement est double. D'une part il y a la durée dans laquelle s'est inscrite la démarche, durée à l'évidence normale en ville pour que les situations se dégradent et indispensable pour que l'on puisse y remédier. D'autre part il y a la continuité. Il ne s'agit pas d'une continuité rigide, dogmatique, mais au contraire d'une continuité vivante, intelligente. L'objectif étant clair il s'est agi de la mise en œuvre d'avancées pragmatiques, sans préjugés, sans a priori, admettant sans doute le recul, la modestie, la progressivité.

Ces expériences ont pour vertu de montrer qu'il peut être légitime d'oser des possibilités paraissant improbables.

Aujourd'hui encore le bilan de « Villes plus sûres, quartiers sans accidents » a une valeur pédagogique incontestable. Il en est de même pour l'expérience de Chambéry où se succèdent des délégations de nombreuses villes et pas uniquement françaises (même les Suisses...). Le grand mérite de ces expériences c'est d'avoir aidé à sévader des idées, des préjugés, des certitudes éternelles, des évidences nourries par le « bons sens » populaire et sortant en titubant du Café du Commerce.

Engels disait : « la preuve du pudding c'est qu'on le mange ».

Eh bien la preuve de la possibilité du changement c'est le changement ! Concret, visible, tout simple, à visage humain.

Ces changements ont certainement ouvert les esprits, et ouvert la voie aux démarches qui ont cours aujourd'hui. Parmi celles-ci il faut compter la démarche du « code de la rue ». Elle a apporté des avancées indéniables avant sans doute d'en apporter d'autres que nous appelons de tous nos vœux. Mais le respect des pionniers et le respect de nous-mêmes commande aujourd'hui que nous fassions preuve d'audaces nouvelles.

Aujourd'hui il faut oser aujourd'hui la possibilité d'une ville qui serait ... une ville, c'est-à-dire le lieu de la vie, des activités, de la mobilité des personnes. Une ville reconquise, libérée de la normalité automobile que ne mentionne aucun dictionnaire à la définition du mot « ville ».

Gilbert LIEUTIER, Président

## SOMMAIRE

Éditorial.....	1
Introduction.....	2
Un peu d'histoire.....	2
Bibliographie.....	3
Villes plus sûres, quartiers sans accident : la démarche fondatrice.....	4
Adapter l'automobile à la ville, à l'homme !.....	6
Chambéry, la pionnière.....	6

## INTRODUCTION : la modération de la circulation

### De la jungle automobile au Code de la rue : l'histoire d'une transformation urbaine

Aujourd'hui, tout le monde (ou presque) parle de modération de la circulation. C'est devenu, au moins dans les objectifs à plus ou moins long terme, une évidence. Pourtant, il suffit de porter un regard sur le dernier quart du XX<sup>e</sup> siècle pour comprendre que l'émergence de cette notion est le fruit d'un combat acharné et l'objet d'une lente élaboration, reposant sur des expérimentations et des ajustements successifs. C'est en tout cas sur ces bases qu'est apparue, au cours de ces dernières années, la démarche du Code de la rue.

« Rue de l'Avenir » a souhaité retracer l'historique de la démarche, mettre en perspective son concept, avec ses principes, ses enjeux et les étapes réglementaires qu'elle implique. C'était l'objet du séminaire sur la modération de la circulation organisé le 16 octobre dernier, à Paris. Trois intervenants, professionnels fortement engagés dans ce mouvement, sont venus l'expliquer aux participants, pour l'essentiel des responsables associatifs et agents des collectivités territoriales : Marie Prémartin, sans conteste l'un des ingénieurs pionniers de la mise en œuvre de la modération de la circulation à la fin des années 1980, via le programme « *Villes plus sûres, Quartiers sans accident* » ; Gilbert Lieutier, le Président actuel de Rue de l'Avenir promoteur de la démarche du Code de la Rue et Michel Deronzier, l'homme qui a permis à Chambéry de diviser par dix le nombre de tués en 30 ans et de transformer le cadre de vie des habitants, en appliquant avec audace et conviction des notions totalement innovantes pour la France.

## UN PEU D'HISTOIRE...

Avant les années 1980, à l'exception de quelques précurseurs visionnaires, Bernard Charbonneau avec « *L'hommauto* » en 1967, Alfred Sauvy avec « *Les quatre roues de la fortune* » en 1968 ou encore les Amis de la terre qui, en 1977, s'opposent à un projet pro-automobile du Conseil de Paris, la place de l'automobile dans notre société n'a pas vraiment fait l'objet d'un débat public. On vivait alors avec des certitudes sur le bien-fondé d'un modèle de civilisation calqué sur les États-Unis dont le mode de vie était déterminé par le système automobile... Mais ce qui pouvait être justifié outre Atlantique par l'étalement des villes ne l'était pas du tout en Europe où les villes sont anciennes et enserrées dans un périmètre très limité. Qu'importe : soutenue par Georges Pompidou qui voulait que « *la ville s'adapte à l'automobile* », la culture routière gagnait les esprits... et les villes. C'est ainsi que Paris avait, sans état d'âme, ouvert sa voie express Rive Droite en 1967 et inauguré son boulevard périphérique en 1973. Pendant ce temps, dans de nombreuses villes de province, on construisait des voies pénétrantes conformes aux normes, c'est-à-dire droites et larges, taillées sur mesure pour les automobilistes. Il fallait rendre les centres-villes accessibles au trafic motorisé !

### L'émergence d'une prise de conscience

Cette culture s'épanouissait d'autant mieux qu'elle se nourrissait de notre attachement à des valeurs de liberté (la jouissance du « *bonheur irréal de la mobilité sans effort* » évoquée par Jean Baudrillard), au plaisir de la vitesse (repris par des slogans tel ce « *200 km/h, c'est démon !* » avec Grace Jones crachant une Citroën), d'efficacité et de confort (trajets effectués de porte à porte en automobile). Valeurs à peine égratignées par l'explosion des accidents... car on parlait à l'époque de fatalité.

L'effroyable bilan de l'année 1972, près de 17 000 tués, soit plus que la totalité des morts de la guerre d'Algérie, et 100 000 blessés, entraîne enfin une prise de conscience des pouvoirs publics : cette année-là, ils décident de créer un Comité interministériel et un poste de délégué à la sécurité routière. Quelques mesures, les premières réglementant l'alcool au volant avaient bien été prises en 1970 (seuil fixé à 0,80 g/l de sang pour la contravention et à 1,20 g/l de sang pour le délit), mais avec cette nouvelle institution, elles vont se multiplier. En 1973 : port obligatoire de la ceinture aux places avant et du casque pour les motards, hors agglomération. 1974 : limitations

**Pierre MAHEY**, Architecte  
« Les pressés de la cité »

« *Le danger, c'est la certitude, la norme, la grille... la ville c'est complexe, ça bouge, c'est une dynamique* » (1)

des vitesses en rase campagne (90 km/h sur route, 110 sur les 2 × 2 voies et 130 sur autoroute). 1975 : port du casque en agglomération. 1979 : obligation généralisée du port de la ceinture de sécurité en agglomération. 1990 : vitesse limitée à 50 km/h en ville. Création des Zones 30 qui ont donc 20 ans...

### Mise en place des programmes fondateurs

Reste que face aux auteurs d'accidents, les sanctions prononcées par les tribunaux continuent à être très faibles, banalisées et prononcées dans l'indifférence générale. Le lien avec la responsabilité des auteurs est gommé et la notion de violence routière absente. On disait « *la route a tué* ». Il faudra attendre le début des années 1980 pour que les familles de victimes se regroupent, que ce soit au sein de l'association des familles des victimes des accidents de la circulation (AFVAC) et ou de la Ligue contre la violence routière, et mettent en cause l'indulgence des tribunaux, notamment en cas d'accidents dus à la vitesse ou à l'alcool. On assiste à un tournant dans cette acceptation sociale. Le Délégué à la sécurité routière, Pierre Mayet, entend ces réactions et engage une politique publique volontariste avec la mise en place de programmes d'actions très importants. En 1982, c'est le programme « Réagir » (Réagir par des Enquêtes sur les Accidents Graves et des Initiatives pour y Remédier) : en impliquant tous les acteurs concernés par ces drames de la route, cette démarche permet de créer une mobilisation sociale sur le phénomène des accidents mais aussi d'aider à mieux comprendre leur généalogie. Pierre Mayet implique également les collectivités locales, entre autres avec le programme « Objectif - 10 % » destiné à réduire les accidents en ville. Il était

**Geneviève JURGENSEN,**  
Ligue contre la violence routière

*« On a bien renoncé au plaisir du droit de cuissage ou du droit d'ainesse pour un plaisir nouveau celui de la liberté, de l'égalité, de la fraternité, il faut faire le même pari pour la vitesse et lui opposer un nouveau plaisir, celui de vivre mieux dans une ville plus complexe, plus diverse, plus belle » (1)*

temps, d'ailleurs, que l'on porte une attention à la sécurité en ville, 35 % des accidents mortels et 60 % des accidents corporels s'y produisant !

### La redécouverte de l'espace public

À partir de cette époque, deux axes principaux vont structurer la politique de la sécurité et de la circulation routière. Une approche qui part de la voiture et des voies, s'intéresse à la fluidité et à la gestion des flux de circulation (programmes GERTRUDE, EDITH, projet LASER), prônant le cas échéant la séparation des circuits selon les usages et la nécessité d'augmenter les transports publics. L'autre approche part de l'analyse des fonctions urbaines, de l'espace public, des usages de la ville et de leur coexistence. Elle propose de civiliser l'usage de la voiture, de redécouvrir l'espace public, les rues, les places, la complexité et la richesse de la vie urbaine et de ses multiples liens et réseaux. Il y a là un enjeu majeur autour de l'image de la ville et de sa qualité de vie, relayé à partir de 1984 par le programme « Villes plus sûres Quartiers sans accident ». Un programme essentiel, emblème d'une mutation, remise en cause du dictat absolu des normes routières, remplacées par une approche pragmatique de résolution des conflits d'usage. Le fil directeur de cette démarche sera l'abaissement de la vitesse en ville selon une optique nouvelle prenant en compte l'impact des aménagements sur la perception et le comportement des automobilistes. Un chantier immense... toujours en cours.

**Denis MOREAU**

(1) « *La modération de la circulation rencontre européenne* » Paris - Novembre 1987 - LCVR.

### BIBLIOGRAPHIE

- « *La Rue ...On partage* », Bulletin N° 1 de l'Association Rue de l'Avenir (janv. 1989).
- « *L'automobile en question* », sous la direction de Jean-Pierre Orfeuill, Problèmes politiques et sociaux N° 851 852 2 (fév. 2001).
- « *La dépendance à l'égard de l'automobile* », Gabriel Dupuy (La documentation française 2006).
- « *Les cultures du volant* », Mathieu Flonneau (Éd. Autrement 2008).

Pour l'historique des mesures : <http://www.securite-routiere.org/Connaitre/decision.htm>

## « VILLES PLUS SÛRES, QUARTIERS SANS ACCIDENT » : LA DÉMARCHE FONDATRICE

**Marie Prémartin a été durant plusieurs années chef de projet du programme « Villes plus sûres, Quartiers sans accident » au CETUR (devenu depuis CERTU). Vingt ans après, elle témoigne.**

« Les années 80 ont été marquées par le lancement de nombreuses démarches nouvelles et politiques innovantes, notamment dans le champ de l'urbanisme. Il y avait tout à la fois une prise de conscience du drame de l'insécurité routière, notamment en ville, d'où la mise en œuvre du programme RÉAGIR pour analyser en profondeur les causes multiples des accidents, une volonté de développer les transports collectifs, d'où la création des Plans de Déplacements Urbains, la mise en lumière des problèmes des « grands ensembles », d'où le lancement du programme de « développement social des quartiers » et de la mission Banlieue 89.

À cette époque, au CETUR, on travaillait à l'aménagement des voies des lotissements, des voies piétonnes, aux équipements de sécurité ; on réfléchissait à la hiérarchisation des voies urbaines et à la révision des normes des voies rapides urbaines, normes héritées des schémas américains (voies de circulation larges et très roulan-tes, rayons confortables). Nous avons en effet perçu les liens entre la perception de la route et les comportements des automobilistes et compris l'influence forte du paysage routier sur les vitesses pratiquées. Bref, notre prise de conscience s'était faite peu à peu qu'il fallait aborder la sécurité en milieu urbain d'une toute autre façon : non plus sous un angle essentiellement routier comme nous étions en train de le faire, mais en termes de système, c'est-à-dire en considérant l'usager et son comportement en relation avec le cadre physique dans lequel il se déplace. Bref, « reconstituer un espace public partagé » en ville. En fait, ce concept nous venait des Pays-Bas où il avait été expérimenté avec succès depuis les années 1970. C'est notamment un ingénieur-urbaniste néerlandais venu travailler en France, Joost Vahl (1), qui a contribué à le faire connaître dans l'hexagone.

### Concilier qualité de vie urbaine et circulation

Le Comité interministériel pour les Villes (CIV), porté par plusieurs directions ministérielles, a alors décidé de mettre en place un programme d'expérimentations pour montrer qu'il était possible d'organiser autrement la cohabitation des dif-

férents usagers de la ville et mieux intégrer les déplacements motorisés à la vie urbaine. Ce programme, intitulé « *Villes plus sûres, Quartiers sans accident* », avait pour objectif principal de concilier qualité de vie en ville et circulation. L'idée novatrice consistait à amener le conducteur à adapter son comportement et notamment sa vitesse en « jouant » sur la qualité et l'ambiance de l'environnement traversé. Il n'était donc pas question de bannir l'automobile ni même de remettre en cause les flux existants, ce n'était pas dans la philosophie de l'époque, mais plus modestement de modérer les vitesses. Pour ce faire, on pouvait réduire l'espace consacré à la voiture pour le redistribuer aux usages piéton et cycliste.

Au total, le programme « *Villes plus sûres, Quartiers sans accident* » a porté sur une cinquantaine de projets.

### Une approche pluridisciplinaire

Cela dit, même ainsi limitée à la question de la vitesse, cette démarche restait très innovante en de nombreux aspects. Elle « s'attaquait » en effet à des voies principales à fort trafic, alors que ce type d'actions, notamment à l'étranger, s'appliquait plutôt aux voies de desserte locale (cours urbaines aux Pays Bas ou Verkehrsberuhigung en Allemagne). Elle revendiquait l'importance des usages, de tous les usages et usagers, y compris la vie locale, au même niveau que le trafic de transit. En outre, elle faisait le pari que de tels aménagements allaient favoriser le développement local.

Il fallait donc élargir la réflexion, trouver des solutions nouvelles, dépasser les clivages « ingénieurs-urbanistes ». Cette approche plus ouverte impliquait un travail en équipe pluridisciplinaire où se mêlaient urbanistes, architectes, ingénieurs, avec l'implication des élus et la participation des habitants. De fait, dans la perspective d'un réaménagement de l'espace public jugé nécessaire lorsque le tissu urbain avait été détruit par l'automobile, tous les aspects de la vie urbaine et non plus seulement les questions de circulation et de sécurité routière devaient être abordés.

Très logiquement, ces nouvelles approches ont amené à engager des procédures nouvelles. En l'occurrence, avant d'envisager tous travaux, nous avons commencé à réaliser des diagnostics approfondis : sécurité, trafic, bâti, urbanisme, analyse des pratiques, projets d'aménagement. Dresser un

état des lieux constitue une étape importante pour comprendre le fonctionnement de la voie sur laquelle on va intervenir, pour analyser le fonctionnement du quartier. Ce n'est qu'à partir de là que l'on peut élaborer des solutions adaptées. Car, bien sûr, il n'y a pas de recettes mais seulement des solutions adaptées à chaque cas de figure.

Avant de mettre en place certains aménagements, nous n'hésitions pas à tester sur place en version provisoire les aménagements, pour éventuellement les ajuster.

Enfin, autre innovation de ce programme d'expérimentation : l'intégration systématique d'un suivi et d'une évaluation des aménagements. Dans tous les projets, ces phases ont été incluses et financées, avec des observations avant-après.

Toutes ces procédures nous paraissent évidentes aujourd'hui ; elles sont devenues incontournables dans tout projet d'aménagement en zone urbaine. Mais, il faut le rappeler, avant « *Villes plus sûres, quartiers sans accident* », elles n'existaient pas. Elles ont été pensées, testées et validées dans ce cadre-là.

### La nécessaire concertation avec la population

La concertation avec les habitants est un autre apport essentiel de ce programme. Initiée par les Néerlandais, elle faisait partie intégrante de tous leurs projets d'aménagement en ville. Cette concertation permettait également de réfléchir sur les problèmes de sécurité routière car les habitants sont aussi des automobilistes. Nous avons également les travaux de l'Inrets (2) pour nous conforter dans l'idée qu'il était néces-

saire de prendre en considération le point de vue des habitants. Des chercheurs avaient en effet montré que le sentiment d'insécurité, même s'il ne correspond pas toujours à des données objectives fournies par les outils statistiques, peut induire des effets pervers. Par exemple, inciter les familles à emmener leurs enfants à l'école en voiture plutôt que de les envoyer à pied... ce qui, au final, va générer d'autres problèmes, d'autres formes d'insécurité. Dans un projet d'aménagement d'une voie, d'un quartier, ce type d'éléments doit être pris en compte.

### Optimisme...

Comment ne pas voir le chemin parcouru depuis vingt ans ? Les mentalités des aménageurs ont énormément évolué, tout comme la société. Lorsque, pour la première fois, nous avons voulu libérer un passage souterrain jusque-là réservé aux voitures pour le donner aux piétons, et affirmer qu'il fallait adapter les normes aux pratiques des usagers et non l'inverse, on nous a regardés comme des fous furieux ! Aujourd'hui, certes, de telles discussions peuvent encore se dérouler entre les tenants du tout-automobile et ceux qui prônent un partage plus équitable de l'espace public. Mais le rapport de forces ne joue plus systématiquement en faveur des automobilistes. On cherche des compromis. Cela autorise un certain optimisme.

Marie PREMARTIN

(1) Auteur de « *Urbanisme et trafic, de la guerre à la paix* ».  
(2) Institut national de recherches et d'études sur les transports et la sécurité.

Marie Prémartin est actuellement Directrice générale adjointe du Conseil Général de Seine-Saint-Denis, en charge de l'aménagement et du développement durable.

### RESSOURCES DOCUMENTAIRES

**Diffusés par le CERTU :** Principes fondateurs « *Urbanisme et trafic : de la guerre à la paix* » H.G. VAHL J. GISKES CETUR 1988 en vente sur le site du CERTU (1988).

« *Zone 30 des exemples à partager* » CERTU 2006, 30 euros.

Sur le site du Certu [www.certu.fr](http://www.certu.fr) de nombreuses fiches, des brochures, des diaporamas téléchargeables sur les zones de rencontre, les double sens cyclables. Fiches du CERTU Novembre et décembre 2008.

Certaines peuvent être téléchargées :

[http://www.certu.fr/catalogue/p2210/ZONES\\_DE\\_CIRCULATION\\_APAISEE/product\\_info.html](http://www.certu.fr/catalogue/p2210/ZONES_DE_CIRCULATION_APAISEE/product_info.html)

**AUTRES :** « *Bonnes pratiques pour des villes à vivre : à pied à vélo* » Groupement des autorités responsables des transports (GART) Yan Le GAL (2000).

Le site consacré à la voirie pour tous : <http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/>

Le site de Rue de l'Avenir Suisse avec des documents sur de nombreuses politiques et réalisations pionnières : <http://rue-avenir.ch/> Les numéros de la revue de la Rue de l'avenir Suisse sur Chambéry 4/2008 et sur les personnes vulnérables 1/2009 et les zones 30 2/2009.

Sur les **zones de rencontre** le site suisse : <http://www.zonederencontre.ch/home/index.aspx>

## « ADAPTER L'AUTOMOBILE À LA VILLE, À L'HOMME ! »



« Urbanisme et trafic : de la guerre à la paix », Vahl et Giskes, CETUR (1988).

Bien que publié il y a un peu plus de vingt ans, voici un ouvrage qui constitue une excellente introduction aux principes généraux de la modération de la circulation : « *Urbanisme et trafic : de la guerre à la paix* ».

Les deux auteurs, H.-G. Vahl et J. Giskes, ingénieurs-urbanistes néerlandais,

retracent dans ce document 48 pages l'histoire de la dégradation et de la lente renaissance de nos villes au cours du XX<sup>e</sup> siècle autour d'un objet : l'automobile. Objet « vedette » censé incarner le progrès, objet incontesté, y compris dans nos villes peu à peu déstructurées par sa toute-puissance.

« *La nécessité du moment était d'adapter la ville à l'automobile, écrivent-ils. Pour faire circuler les automobiles mieux et plus vite, on fit disparaître à tour de bras des milliers d'arbres, de jolies placettes, des bâtiments de grande valeur, des monuments, des canaux, des ruisseaux et des quartiers entiers de logements. Tout cela pour obéir aux normes. Des normes édictées dans le but de rendre le centre des villes plus accessible au trafic motorisé, grâce à des routes bien droites, bien larges...* »

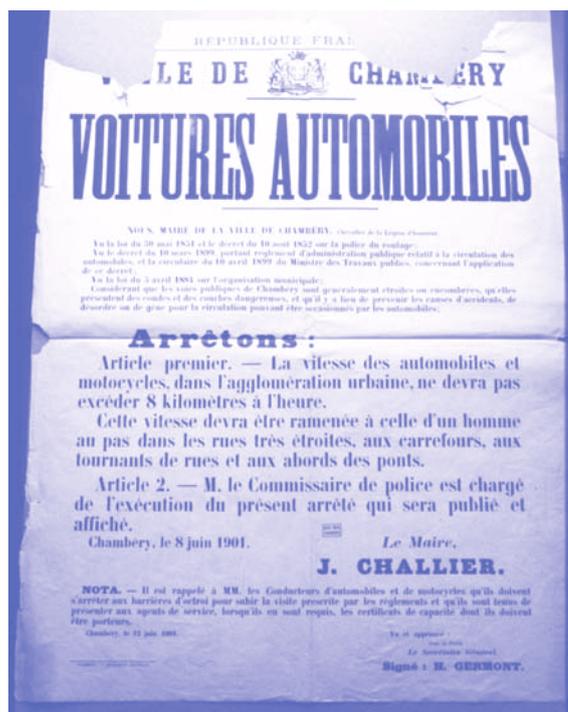
Il faut donc s'attaquer aux racines du mal, et ils le disent sans fioriture : « *Puisque les villes ont été massacrées, il faut les reconstruire comme après un "bombardement" résultant non pas de la guerre mais d'une pratique trop intensive de l'automobile (...). La priorité doit porter sur la réhabilitation des quartiers sinistrés par un flot automobile, parfois fictif (on a souvent surdimensionné la voirie automobile) mais toujours corrosif.* »

Il convient de régler le « *problème de fond : la place de la voiture dans la civilisation moderne, sa place dans la ville* ». Ce qu'il faut, c'est « *adapter enfin l'automobile à la ville, ou plutôt à l'homme* », et « *reconstruire les villes à l'échelle de l'homme. Des villes belles, sûres et utilisables par tous.* »

## CHAMBÉRY, LA PIONNIÈRE

Beaucoup l'ignorent mais Chambéry a été précurseur de la modération de la circulation. La capitale de la Savoie fait figure de modèle européen, au même titre que Fribourg-en-Brigau, Delft ou Ferrare. Ses résultats en matière de sécurité routière sont cités partout avec un bilan des tués divisé par 10 en 30 ans ! À l'origine de cette réussite qui vaut aussi pour la qualité du cadre de vie, il y a un homme : Michel Deronzier, chef des services techniques de la ville de 1978 à 2004 (1). Récit d'une aventure exceptionnelle.

La situation de Chambéry est sans doute à l'origine de cette aventure. Encadrée de montagnes, avec un centre-ville médiéval, la cité dispose d'un espace réduit. Il faut donc le partager. Avant 1977, en matière de voirie, partager cela voulait dire séparer : faire des couloirs pour les piétons, des couloirs pour les voitures, etc. L'espace était très majoritairement acquis à la cause de l'automobile, mais comme il fallait tout de même tenir compte de l'existence des piétons, on avait créé quelques ghettos pour eux : les zones piétonnes. Situation peu satisfaisante aussi bien en termes de sécurité routière que de qualité de vie, mais somme toute assez banale.



Et voilà que l'on découvre que d'autres solutions sont possibles : aux Pays-Bas, à Delft, une autre forme d'urbanisme se développe, avec des cours urbaines des quartiers où, grâce à certains aménagements de voirie et à une vitesse réduite, les voitures et les piétons peuvent cohabiter !

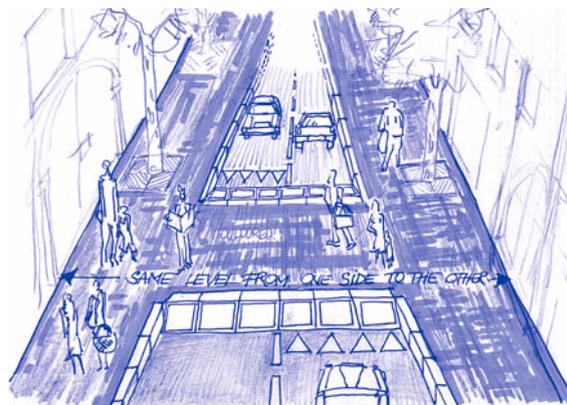
Cette cohabitation paraissait d'autant plus intéressante qu'à l'époque, il n'y avait pas la moindre offre de transports en commun à Chambéry. Dès lors, impossible de se passer de la voiture. Il n'y avait donc pas d'autre choix que de la rendre acceptable et pour cela, s'efforcer de l'intégrer dans l'environnement. N'oublions pas qu'un conducteur vit dans sa voiture comme dans une bulle : coupé du monde extérieur. Pour qu'il tienne compte de ce monde extérieur, des piétons ou cyclistes qu'il croise dans la rue, il fallait donc inventer des aménagements susceptibles de lui « parler », de lui indiquer la spécificité de la voie ou du quartier. Nous avons adopté le principe du bâton et de la carotte, d'une part en suggérant par des aménagements l'existence d'une zone « amicale » (la carotte), d'autre part en luttant contre la vitesse des voitures (le bâton).

### Inventer loin de tout dogmatisme...

« Cela dit, quand nous avons commencé à vouloir inciter les automobilistes à ralentir, nous n'avions rien en main, pas d'outils, pas de normes. Nous avons dû tout inventer. Nous avons essayé les avancées de trottoirs, les passages-piétons peints en rouge, les "dents" et les piétons dessinés sur la chaussée... Nos premiers dos d'âne faisaient 20 cm de hauteur : on pouvait presque s'envoler dessus ! Nos "dents" étaient à l'envers par rapport à la disposition actuelle. Qu'importe : nous avons avancé, créé finalement bon nombre des "outils" que l'on retrouve partout aujourd'hui. Par exemple, le trottoir traversant. Ce passage surélevé est simple, lisible par tout le monde : il apparaît clairement comme le territoire des piétons.

### Résultats obtenus : ratios pour 1 000 habitants : 1993-2003

	1993		2003	
	Chambéry	France	Chambéry	France
Accident	2.20	3.08	0.6	1.95
Victimes	2.8	4.05	0.8	2.4



Pour une continuité surélevée du trajet des piétons.

Nous avons aussi appris à repérer les fondamentaux de la sécurité. Notamment le fait que le territoire de la voiture, c'est la linéarité. Dès lors, tout ce qui est vertical (arbres, mobilier urbain) et tout ce qui est transversal (passage-piétons surélevé, îlot central, etc.) deviennent des atouts pour le piéton puisqu'ils contribuent à rompre la linéarité. Nous avons aussi appris à ne pas faire d'angélisme : la voiture est un engin dangereux. Pas question, donc, de faire totalement confiance à quelqu'un qui dispose d'un tel potentiel de dangerosité ! Il faut organiser la circulation en fonction de cette donnée. Dans les quartiers "durs", là où l'automobile tient le haut du pavé, l'approche est nécessairement contraignante : rétrécissements de chaussée, mini-giratoires, chicanes tandis qu'en centre-ville, là où de toute

### Un laboratoire pour les autres villes

La démarche de Chambéry en matière de modération du trafic bénéficie d'un recul de trente années. Elle est en quelque sorte devenue un laboratoire pour les autres villes de France.

Aujourd'hui, étendue à l'ensemble de l'agglomération, elle s'est enrichie de nouveaux dispositifs, avec notamment une formidable « vitrine » à Chambéry-le-Haut, un quartier autrefois dispersé le long d'un énorme boulevard au caractère routier marqué, aujourd'hui entièrement restructuré et apaisé. Ou encore à Curial, en centre-ville, avec un projet fondateur des « zones de rencontres » selon les Suisses eux-mêmes. Dans de nombreux quartiers, la modération du trafic a permis la suppression des pistes cyclables et le développement des déplacements piétons (30 %).

### Évolution des accidents à Chambéry de 1989 à 2006

		89	95	00	06
Nombre d'accidents		245	122	52	32
Nombre de victimes	Piétons	56	33	14	9
	Vélos		9	6	8
	Cyclomoteurs	90	29	15	5
	Motos		74	28	4
V.L. et P.L.		186	74	28	12
Total des victimes		332	155	68	38

façon la circulation se fait au ralenti, nous pouvons nous permettre de jouer sur des aménagements plus légers.

En fait, l'intérêt de Chambéry, c'est cela : à chaque fois que nous avons rencontré un problème, nous avons cherché un dispositif pour le résoudre et comme bien souvent celui-ci n'existait pas, nous l'avons imaginé. Quitte à le modifier au fil du temps pour arriver au final à répondre vraiment au problème posé. Loin de toute norme, loin de tout dogmatisme.



Un exemple parmi d'autres.

Aujourd'hui, plus de trente ans après le démarrage de cette politique de modération du trafic, on cite souvent le bilan "sécurité" de la ville. Il a été divisé par dix pour le nombre de victimes (on est passé de 100 victimes par an à 10). Mais au-delà de ce bilan positif, la vraie réussite, c'est la qualité de vie des habitants de Chambéry ».

**Michel DERONZIER**

(1) Ingénieur, urbaniste, il est actuellement consultant au sein d'une société, Diagonales. michelderonzier@wanadoo.fr

#### « Le levier politique est fondamental »

« *Ce qui s'est passé à Chambéry aurait pu se passer ailleurs* », explique, modeste, Michel Deronzier. Il reconnaît toutefois la nécessité d'une bonne conjonction... « *qui reste rare car il faut la rencontre, au même moment et dans un même lieu, de techniciens adéquats et d'élus motivés et courageux* ». Et même ainsi, il ne le cache pas, ce n'est pas simple : « *Il faut beaucoup de courage pour s'engager dans cette voie : à Chambéry, les courageux élus qui, il y a 30 ans, ont lancé le projet de transformation de la ville avec l'idée d'imposer une modération de la circulation ont été battus dès le premier renouvellement électoral !* ». La chance, pour la ville, c'est que Michel Deronzier est resté en place et que l'équipe suivante n'a pas remis en cause le travail engagé. « *Le train des réformes était si bien lancé qu'il aurait été difficile de l'arrêter* », dit-il. En tout cas, pour cet ingénieur-urbaniste, il ne fait aucun doute que « *le levier politique est fondamental pour avancer sur ce terrain* ». Est-ce à dire que tout est perdu quand on n'a pas de maire assez vertueux pour agir ? « *Non, on peut toujours faire jouer les associations : elles ont la capacité de faire pression sur les élus...* ».

De toute façon, les élus n'ont pas besoin de jouer les héros en prenant la population à rebrousse-poil, prévient-il. Par exemple, en terrain vierge, « *ils peuvent amorcer le mouvement en commençant par créer des zones 30 là où les alliances sont le plus facile à obtenir : autour des écoles, des maisons de retraite* ». Ensuite, ce sont bien souvent les habitants qui réclament l'aménagement de leur quartier en zone 30...



#### 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