

## ÉDITORIAL

## Sortir de la parenthèse

**L**a ville à 30 est aujourd'hui notre objectif après la zone 30. Une ville à 30 avec aussi des zones de rencontre et des aires piétonnes.

Cette vitesse limite « 30 » que nous avons tous en ligne de mire pose décidément un problème à certains. Qu'ils soient d'ailleurs automobilistes ou pas, ils semblent fonctionner avec le même « disque dur » standard, et le « 30 » comme limite leur apparaît totalement incongru, voire obscène.

Il est vrai que les autos sont rarement vendues, et donc achetées, et donc rêvées, avec cette limite comme argument principal ! Les caractéristiques techniques des catalogues ou des journaux spécialisés ne font pas figurer par exemple la consommation à 25 km/h.

Ce vide ouvre les portes à tous les déraisonnements. Si on n'en parle pas c'est que ce n'est pas possible !

Tout le monde sait que « la preuve du monstre du Loch Ness » c'est ... qu'on en parle.

Comme souvent le non-dit règne en maître.

On ne parle pas des accidents dans les catalogues ; de la sécurité un peu, parfois.

On ne vend pas les voitures pour les embouteillages, mais plutôt pour des routes qui « filent », rectilignes, dans les grands espaces, ou qui s'enroulent dans des clichés très photogéniques le long d'un rivage d'azur.

Si à ses débuts l'auto était encore compatible avec la ville par sa rareté, sa marginalité même, et sa lenteur, on oublie que les perfectionnements successifs de ce merveilleux objet technologique, avec ses vitesses potentielles, n'ont pas été faits pour l'essentiel dans le but de rendre l'auto compatible avec la ville et la vie qui va avec.

Si le problème avait été posé dans la sérénité dès le début (il y avait déjà des physiiciens et des médecins à cette époque) il est probable qu'on n'aurait jamais accepté d'ouvrir la parenthèse des vitesses supérieures à 30 en ville. On n'aurait jamais accepté le droit implicite de blesser et de tuer qui en est le corollaire.

Au regard de l'histoire de nos villes, on aurait ainsi évité de perdre tout ce temps. Et beaucoup de vies.

Nous proposons de nous préparer tous à sortir de cette parenthèse malheureuse.

Gilbert LIEUTIER, Président

## SOMMAIRE

« Ville à 30 Ville à vivre » Arles le 2 décembre 2010 .....	1
Des actions en 2010 .....	2
Programme 2011 : deux groupes de travail .....	3
Points de vue .....	4
« Ville à 30, Ville à vivre » .....	Encart

## « VILLE À 30, VILLE À VIVRE » ARLES LE 2 DÉCEMBRE 2010

À la suite de la journée qui s'est déroulée à Montreuil le 19 mai 2010 les membres de la délégation PACA de Rue de l'Avenir ont pris l'initiative d'organiser une journée d'études sur ce thème le 2 décembre 2010 avec l'aide de Rue de l'Avenir du Pays d'Arles et le soutien de « Une voirie pour tous » et de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB). Le contexte est désormais celui de villes qui, après Lorient, Fontenay-aux-Roses, Nogent-sur-Marne, Aytré et Sceaux, « passent à 30 » (Fontainebleau, Chaville...).

Les séquences de cette rencontre qui s'intitulent « À propos de la ville », « Pourquoi 30 ? », « La ville à 30 », « Exemples et démarches », permettront à des professionnels architectes, urbanistes, ingénieurs, à des experts associatifs, à des responsables de services techniques d'examiner :

- **les résultats sur le plan de la sécurité** (réduction de la vitesse, baisse du nombre et de la gravité des accidents, implication des piétons et cyclistes),
- **l'impact de la ville à 30 en ce qui concerne le développement et les conditions de la pratique des modes doux de déplacement** (vélo, marche),
- **l'amélioration pour la qualité de vie** (changement de comportement, développement durable, qualité de l'espace urbain).

Inscriptions à envoyer pour le 20 novembre à [infosrda@ruedelavenir.com](mailto:infosrda@ruedelavenir.com)

**Pour tout renseignement :**  
Gilbert.Lieutier@wanadoo.fr  
<http://www.ruedelavenir.com>

## À BORDEAUX PIÉTONS... Ça marche !

René Vernay correspondant de *Rue de l'Avenir* est, en tant que président de l'association des « Droits du piéton en Gironde », un expert des déplacements piétons et, avec le concours de Fabien Cosse, de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Initiatrice de la démarche « rue citoyenne » qui vise à l'occasion de visites de terrain à prendre en compte, avec les élus et les techniciens, la réalité de la rue et de ses obstacles l'association que préside René Vernay a obtenu dans le cadre d'une concertation avec la Communauté Urbaine de Bordeaux la reprise en compte de cette innovation, la nomination d'un correspondant piéton à la CUB et d'un correspondant dans chacune des communes de l'agglomération, la mise en place de « fiches piétons » pour traiter les dysfonctionnements dans l'aménagement de la voirie avec circulation par voie électronique et une collaboration dans le domaine de la communication en particulier en ce qui concerne la démarche « Code de la rue ».

**Contact :** vernayr@aol.com

### **Chambéry : la ville qui a donné la priorité aux piétons**

[http://rue-avenir.ch/fileadmin/user\\_upload/res-pdf/bulletin/rda-4-2008.pdf](http://rue-avenir.ch/fileadmin/user_upload/res-pdf/bulletin/rda-4-2008.pdf)

### **Charte Code de la Rue Rennes**

<http://www.espacepieton.org/Actions/rennes/CharteRennes.pdf>

### **Présentations de la journée du 7 janvier 2010**

« La ville en marche » mairie de Paris :

<http://pdu.stif.info/Présentations-diffusees-lors-du.html>

## À ROUEN : Rouler moins, rouler mieux

La formule est de Jean-Paul Camberlin et c'est sous ce titre que la presse de Rouen présente les actions conjuguées de *Rue de l'Avenir* et de la FNAUT.

La communauté vient de passer avec 71 communes le cap des 500 000 habitants et devient la CREA (Communauté Rouen, Elbeuf, Austreberthe). Une bonne opportunité pour montrer au cours d'un débat public « Se déplacer autrement dans l'agglomération rouennaise... » qui s'est tenu le 16 juin 2010 tout le chemin qu'il reste à parcourir. La délégation de Rouen de *Rue de l'Avenir* vient par ailleurs

de tenir un stand le 25 septembre lors de la journée des associations.

**Contact :** camberlin@wanadoo.fr

## À GRENOBLE : Une victoire pour la démocratie

Un avis négatif, c'est du jamais vu pour un résultat d'enquête publique qui « passe » dans 97 % des cas, moyennant certaines modifications et qui est refusé donc dans 3 % des cas.

De quoi s'agit-il ? D'un projet serpent de mer pour la cuvette de Grenoble, un fausse bonne idée qui consiste à boucler une rocade grâce à un tunnel sous la montagne au nord du centre-ville.

Qui aurait cru que le long travail de patience et de concertation effectué par les associations allait peser quelque chose devant les partis politiques (sauf les Verts) de gauche et de droite réunis qui voulaient « faire sauter les bouchons », devant la Chambre de Commerce et de l'Industrie qui voulait « désenclaver » la ville, sans compter le journal local et son pouvoir d'intoxication ?

Et pourtant, le bon sens l'a emporté.

Le bon sens voulait que cette nouvelle infrastructure routière allait, malgré les 5 lignes de tram, induire des déplacements nouveaux, donc ne rien régler du tout et même aggraver la situation, déplacements non pris en compte par des ordinateurs qui ne se trompent jamais, mais qui sont alimentés par des données fausses.

Grâce au travail associatif, la mobilisation des habitants et des comités de quartier a été forte. Les réunions publiques ont été très suivies, réunions qui ont été multipliées lorsque les élus ont senti le vent tourner, mais en vain. Ils ont essayé de nous faire rêver avec la reconquête quasi complète des berges de la rivière par les modes doux, à grand renfort de manifestations et d'expositions.

Puis, vint le temps de la consultation publique.

Le Commissaire enquêteur avait du pain sur la planche.

La participation fût importante et riche d'enseignements.

Il a tranché en émettant un avis défavorable, tandis que le journal local s'étonnait du résultat puisque les « écolos » s'opposaient à « presque tout le monde »...

**Contact :** jacques.hennebert@adtc-grenoble.org

**Jacques HENNEBERT**

## SOMMES-NOUS SÛRS DE LA BONNE SANTÉ DE NOS ARTÈRES ?

Rien n'est moins sûr.

D'abord parce que c'est là que les piétons sont le plus souvent accidentés. Des rapports rédigés par des sources très différentes en France ou en Europe font état d'une forte concentration d'accidents pour les piétons et les cyclistes.

Des aménagements ont été faits. Ils sont toujours coûteux et souvent contraignants pour les usagers les plus fragiles.

Ces aménagements se veulent grandioses et indiscutablement beaux, au nom d'une esthétique convenue qui devrait plaire aux élus. Des aménagements dont on est fier.

Ainsi fleurissent les séparateurs parfois plantés et entretenus de façon fort coûteuse, donnant une impression de liberté et de confort à des automobilistes qui n'en demandaient pas tant.

On va même jusqu'à installer un éclairage puissant comme s'il agissait d'un terrain de football.

Et pourtant, il n'existe aucune fatalité qui nous condamne à faire de la sorte.

Il existe même un savoir-faire pour concevoir autrement les artères : largeur des couloirs, feux ou giratoire, éclairage bas, etc. La technique est au service de ce que nous voulons et non l'inverse. Faut-il le rappeler, là où il y a beaucoup de véhicules, il y a souvent beaucoup de piétons parce qu'on est en ville. Il y a plus que la recherche de la sécurité. Il y a le confort, l'agrément, le plaisir.

*Aussi, proposons-nous de travailler sur ce sujet à partir de novembre 2010 dans un petit groupe associatif et pourquoi pas vous ? Contactez-nous.*

infosrda@ruedelavenir.com

## STATIONNEMENT

Le stationnement étape obligée de l'usage de l'auto.

Et donc... le stationnement paramètre déterminant pour le choix de l'usage de l'auto.

La gestion du stationnement est un outil efficace pour trier parmi les usages de l'auto en fonction de leur utilité économique et sociale. Tri nécessaire puisque généralement l'offre de stationnement n'est pas suffisante pour satisfaire la « demande » (la « demande » s'ajuste d'ailleurs d'elle-même « au-dessus » de l'offre...).

À partir, d'une part, d'une réflexion sur la rareté, les fonctions et le coût de l'espace urbain, et, d'autre part, d'une analyse des trois besoins essentiels en matière de stationnement (résidentiel, fonctionnel ou utilitaire, pendulaire), il sera proposé au groupe de travail d'aborder :

- L'organisation de l'offre de stationnement sur ou hors voirie (réglementation, tarification, préservation de la qualité environnementale, utilisation comme élément d'aménagement urbain...).
- La gestion du stationnement illicite.
- La politique des déplacements et la nouvelle gestion du stationnement.
- Les éco-quartiers et le stationnement : nouvelles approches ?

Ces pistes de travail indicatives pourront être modifiées par le groupe en fonction de sa réflexion et de son projet. Première réunion début décembre 2010.

Inscriptions : infosrda@ruedelavenir.com

### EN ILE-DE-FRANCE

## LA RUE... ON PARTAGE!

### Un concours 5<sup>e</sup> édition Région Ile-de-France 2010-2011

La délégation régionale Ile-de-France de l'association *Rue de l'Avenir*, en collaboration avec l'association Vivacités Ile-de-France, lance en septembre 2010, un concours : « **La rue... on partage !** ».

Ce concours vise à faire émerger et soutenir des initiatives collectives qui contribuent à une plus large diffusion des connaissances sur : l'apaisement de la circulation, l'amélioration de la qualité des espaces publics et du cadre de vie, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, la promotion des modes doux...

Il est structuré en 2 volets : « Aménagements urbains » et « Éducation à l'environnement urbain » et s'adresse à tout porteur de projet dont l'action s'inscrit dans le cadre d'une démarche collective (une association de quartier, une classe, un conseil municipal de jeunes, un projet d'école, etc.). Les dossiers de candidature qui sont disponibles sur le site peuvent être envoyés **jusqu'au 28 janvier 2011**.

<http://www.ruedelavenir.com> - [Concours.larueonpartage@gmail.com](mailto:Concours.larueonpartage@gmail.com)

## RÉFLEXION SUR LA CROISSANCE

Dans les régions Rhône-Alpes, Ile-de-France et Provence, certains élus présentent leur bilan comme une réussite, preuve à l'appui : la croissance. Faut-il se réjouir ?

Il faudrait être bien naïf pour ignorer que cette « réussite » se fait au détriment des autres régions. Que reste-t-il du débat sur l'aménagement du territoire ? Peu de choses. On en est à faire la chasse à tout ce qui peut être un frein à la croissance.

Le mythe de la croissance a la vie dure.

Les villes qui croissent vite se ressemblent toutes. La vitesse porte ses dangers en elle-même : lorsque l'on s'aperçoit de l'erreur, il est trop tard pour corriger. Les exemples abondent, on les connaît, on les déplore. Le centre se vide. La périurbanisation s'accélère.

Les zones commerciales ou industrielles se créent ou s'étendent, avec ce qu'il faut d'accès par la route. Des stades d'agglomération remplacent les anciens jugés trop petits. Les hôpitaux s'agrandissent ou se regroupent, tandis qu'on ferme des hôpitaux de proximité. La Maison de la Culture « d'agglomération » s'agrandit aussi. L'argent pour faire tout ça, on le trouve, et comme on ne dépense son argent qu'une fois, c'est le reste qui en pâtit. La loi du gigantisme fait des ravages et crée des problèmes en termes d'urbanisme et de déplacements. Les trajets s'allongent, le flux motorisé s'accroît.

La croissance serait un progrès, mais pour qui et pour quoi faire ?

Répondre à ces questions, c'est avoir une politique.

La croissance de la qualité de vie se décline aussi de différentes façons : des trottoirs plus larges, des transports en commun plus attractifs, la liste d'attente est longue.

Cette croissance-là est vertueuse. Méfions-nous des autres.

J. H.

## ÉLECTRIQUE ET VERTUEUSE ?

Devant la nécessité de faire quelque chose pour lutter contre le réchauffement climatique, les pouvoirs publics remettent la voiture électrique sur le tapis.

Les médias ont suivi. Sur France-Inter, un journaliste a dit que c'était propre mais à faible autonomie, *juste ce qu'il faut pour accompagner les enfants à l'école !*

La voiture électrique a des qualités.

Qualités sur le plan technique d'abord. C'est au démarrage du véhicule que le couple fourni par le moteur est le plus important. Cette qualité est très utile pour les trains, les tramways, les trolleybus qui s'arrêtent souvent et/ou qui possèdent des masses importantes.

Les voitures électriques sont silencieuses surtout à vitesse basse (il reste malgré tout le bruit de roulement sur la chaussée et celui de l'écoulement de l'air).

Mais les voitures électriques n'ont pas toutes les vertus, il s'en faut de beaucoup :

- elles restent dangereuses à cause de leurs masses (20 fois celle d'un homme), de leurs vitesses (10 fois celle d'un homme), de leur énergie cinétique (2 000 fois celle d'un homme),
- elles occupent autant de place en ville que les autres.

Dans une chronique parue dans *Le Monde* (21.09.09), Hervé Kempf écrit : *la technologie est une pensée magique destinée à évacuer les questions délicates... l'absence d'émission de CO<sub>2</sub> est compensée par une émission de CO<sub>2</sub> lors de la production d'électricité... il faut arrêter de croire que la technologie tranchera les choix que nous ne voulons pas faire... et de conclure la question de l'auto se pose en fait ainsi : comment allons-nous faire pour diviser par deux le parc automobile dans les pays développés ?*

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