

# RUE DE L'AVENIR

LE BULLETIN - NUMERO N° 33 - janvier 2014.

RUE DE L'AVENIR  
VOUS SOUHAITE UNE  
« VILLE A VIVRE »  
EN 2014

## SOMMAIRE

LES NOUVELLES	P.2
LE DOSSIER : LA TRANSFORMATION DES VRU EN AVENUES	P.4
LES BONNES PRATIQUES : LE POINT DE VUE DE L'ECONOMISTE	P.6
ICE « REDONNONS VIE A NOS RUES »	P.7
LA TRIBUNE	P.8

## ENGAGEONS-NOUS !

Engageons-nous, il n'est pas trop tard. Les élections municipales auront lieu en mars. Alors bougeons, on a besoin de nous, de notre avis sur tout un tas de choses, la ville, ce qu'elle est, ce que nous voudrions qu'elle soit.

Nous venons de passer les fêtes, il est temps qu'on en sorte, qu'on sorte de tout ce brouhaha, de toute cette musique de foire qui envahit l'espace, ce n'est pas foutu. Après ça sera trop tard, on parlera dans le vide, comme si on était sur le quai d'une gare et qu'on regarde les lumières rouges d'un train qui s'éloigne.

Aujourd'hui, il est encore temps rejoindre ceux qui ont un peu d'avance et qui bossent sur une liste de dix mesures qui vont changer la vie urbaine (c'est un exemple), une liste sur laquelle nous allons apporter notre contribution. Une liste ou autre chose. Parce que le changement, le mieux-vivre, ça se discute, ça ne tombe pas du ciel. Il faut d'abord qu'on en parle, que ceux qui sont impliqués, habitants, parents d'élèves, commerçants, chômeurs, employés ou cadres de haut niveau, il faut que tout le monde s'y mette.

Ne soyons pas des spectateurs, soyons des acteurs ! Ne disons pas que les décisions se prennent d'en haut. La bonne excuse, ce coup-là, nous sommes prévenus. Nous aurons la ville que nous revendiquons et si nous ne demandons rien, nous irons rejoindre la cohorte des râleurs du Café du Commerce et ça finira mal. Nous serons aigris, mal dans notre peau.

Bref, nous ne sommes pas de ceux-là et nous voulons participer. Nous ne sommes pas à la tête d'une liste, mais nous avons une opinion, une expérience, et si nous n'en avons pas parce que nous sommes jeunes, nous possédons quelque chose de très précieux : l'enthousiasme.

Cet enthousiasme, la ville en a besoin. Nous souhaitons que de nouvelles villes s'engagent sur le chemin vertueux de la « ville à vivre », afin de mieux répondre aux besoins et aux attentes en accord avec notre temps.

**Jacques HENNEBERT**

RUE DE  
L'AVENIR

Association Rue de l'Avenir, 34 rue de l'Eglise, 75015 Paris  
Tel/fax : 01 45 57 12 20  
www.ruedelavenir.com  
infosrda@ruedelavenir.com

## AU NIVEAU NATIONAL

**La campagne pour le 30 km/h** se poursuit. Le collectif, qui avait été réuni pour soutenir l'Initiative Citoyenne Européenne, s'est réuni le 16 décembre pour organiser les actions à mettre en place à l'occasion des élections municipales et européennes (voir plus loin, un rapide bilan de l'action ICE).

Deux documents ont été mis en forme pour appuyer cette communication : une plaquette A5 de 16 pages, destinée à un large public, et une fiche thématique A4 de 8 pages, contenant un argumentaire plus technique. La stratégie adoptée consiste à disposer d'un document commun et à faire au niveau local des envois signés par chaque association partenaire.

### RAPPEL

**. La ville à 30, la zone 30, visent d'abord la sécurité, la santé, l'amélioration du cadre de vie et un encouragement efficace aux modes actifs ;**  
**. La réduction des consommations et des pollutions qui en résulte sera acquise par la réduction de l'usage des modes motorisés ;**  
**. Dans les villes qui fonctionnent correctement il s'agit de volets généralement simultanés d'une politique globale et cohérente qui en compte bien d'autres.**

## LA VIE DES REGIONS

**La rencontre Rhône-Alpes « Vers des villes à vivre »** a eu lieu le 13 décembre à Lyon.

Elle a permis de lancer un « Comité régional Rhône-Alpes - Rue de l'Avenir » et a réuni une vingtaine de personnes.



Photo AF

La matinée a été consacrée à un débat sur les orientations générales de Rue de l'Avenir et à la présentation d'actions locales : itinéraires cyclables à Grenoble, actions dans le Parc Naturel du Pilat (MOPI) et à Lyon (Pignon sur Rue).

Les visites de l'après-midi ont permis de découvrir les aménagements des quais de la Saône, une zone de rencontre en cours de réalisation et le tunnel de la Croix-Rousse qui vient d'être inauguré.

Les travaux récents du tunnel concernent un second percement nécessaire à la sécurité qui a été largement dimensionné pour accueillir à la fois les bus, les vélos et les piétons. Le groupe a emprunté à pied le tunnel d'une longueur de 1.7 km où des images animées sont projetées sur les parois et une musique discrète atténue l'impression d'oppression.



Photo AF

## L'AGENDA

**En Ile-de-France le comité de liaison régional « Code de la Rue »** continuera ses activités en 2014. L'aide de la Région a été reconduite et déjà des pistes d'action ont été définies :

- Une ouverture sur les bonnes pratiques des pays européens (projet de séance du Comité régional de liaison Code de la rue au Conseil Régional),
- L'approche d'une modération de la circulation en dehors des centres des grandes villes (rencontres et visites),
- Deux formations : la démarche ville 30 ; l'espace public et les enjeux pour les enfants et les jeunes. Le canevas de ces formations a été diffusé aux participants des sessions 2013.

Vous serez informés des contenus et des dates des manifestations organisées dans le cadre de ce programme qui seront définis en début d'année 2014.

## DANS LA PRESSE

### La marche à l'honneur sur France Inter.

Mathieu VIDARD recevait à la fin de l'été au micro de « La tête au carré » le généticien Axel Kahn et le sociologue David le Breton. Les deux invités ont fait part de leurs travaux et expériences de marche au long cours pour dresser l'éloge de cette pratique, en tant que scientifiques : liberté, réceptivité supplémentaire, ouverture au monde, « méthode tranquille de ré-enchantement de la durée et de l'espace de l'existence ». Cependant, la marche comme pratique urbaine a été plutôt oubliée.

Pour aller plus loin : le livre de David Le Breton : « Marcher, éloge des chemins et de la lenteur ». 2012, éditions Métailleur.

## MARQUAGES AU SOL : PARIS VILLE PILOTE

La ville de Paris a engagé une expérimentation, afin de rendre lisible le dispositif des zones particulières de circulation (zone 30, Zone de rencontre). En effet, comme le souligne la présentation faite sur ce sujet sur le site Internet, « *Il n'est pas toujours facile de savoir quand on rentre et quand on sort d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre. Des panneaux de signalisation réglementaires matérialisent bien l'existence de ces zones, mais ils sont insuffisamment perçus par les usagers* ».

Cette initiative était d'autant plus nécessaire que la Ville de Paris, qui avait mis en place 74 zones 30 et quelques rares zones de rencontre, avait décidé en juin 2013, après une pause de quelques années, de créer 5 nouvelles zones 30, de limiter la vitesse à 30km/h aux abords de tous les établissements scolaires, d'étendre 25 zones existantes et de mettre en place 23 zones de rencontre.

Compte tenu de l'évaluation positive faite des marquages au sol (en particulier, les doubles sens cyclables dont les pictogrammes sont désormais le signe bien compris que l'on se trouve dans une zone 30), 5 familles de nouveaux marquages au sol innovants sont expérimentées en accord avec la DSCR. L'idée maîtresse est que ces **marquages puissent signifier et rendre sensible le statut de l'espace public** dans lequel les différents usagers se trouvent, qu'ils soient piétons, cyclistes ou automobilistes. Il ne s'agit pas de passage piéton.

*Les « clous », expérimentation rue des Abesses (photo DM).*



La ville mène une étude afin d'évaluer ces marquages : Quelles familles sont les mieux comprises ? Comment les usagers réagissent à ces marquages ? Dans ce cadre, elle a organisé une consultation des associations qui s'est tenue le 19 novembre sous la présidence de M. Julien Bargeton Maire Adjoint.

Rue de l'avenir s'est déclarée favorable au principe de cette expérimentation et a indiqué que **le marquage de la zone par des portées lui semblait être clair** et favorisant visuellement les **piétons** : puisque dans le sens des traversées des piétons et très visibles (les véhicules devront les « traverser »). Elle a souligné que l'impact de ce marquage était important sur le plan symbolique et que le système « portée » a l'avantage de mettre en cohérence et de distinguer de manière simple la signalisation au sol Zone 30 et Zone de rencontre. Elle a estimé souhaitable **que les marquages au sol (30 et pictogramme zone de rencontre) soient répétés dans toute la zone.**

Par ailleurs, elle a proposé d'**intégrer une inscription au sein de la portée** en lettres pour la zone 30 (mis en place à Strasbourg) et en pictogramme au-dessus de la portée pour les zones de rencontre.



*Les « portées » expérimentées dans le Marais (photo DM)*

Enfin, elle a fait différentes observations sur la pertinence relative de certains sites choisis ainsi que sur l'organisation de ce marquage dans les zones et notamment la cohérence parfois insatisfaisante du zonage et des articulations Zones de rencontre / Zones 30. Le principe de visites de terrain a été retenu, afin de poursuivre l'échange « In situ ».

D.M.

[http://www.paris.fr/pratique/deplacements-voirie/la-rue-en-partage/experimentation-marquage/rub\\_10228\\_stand\\_129859\\_port\\_25784](http://www.paris.fr/pratique/deplacements-voirie/la-rue-en-partage/experimentation-marquage/rub_10228_stand_129859_port_25784)

**L'Assemblée Générale 2014 aura lieu le 5 avril 2014**

**Retenez la date et venez nombreux !**

# LA TRANSFORMATION DES VOIES RAPIDES URBAINES EN AVENUES : EXEMPLES INTERNATIONAUX

Rue de l'Avenir avait organisé le 17 septembre à la Mairie de Montreuil, dans le cadre du comité de liaison régional Ile-de-France « Code de la Rue », une rencontre portant sur des exemples internationaux de transformation de voies lourdes en avenues. Paul LECROART, urbaniste à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région IDF, avait accepté de présenter quelques conclusions d'une étude qu'il a menée sur des exemples d'opérations aux Etats-Unis, au Canada et en Corée du Sud.

## AF : Quels étaient les objectifs de cette étude ?

PL : Nous voulions réunir des éléments de référence pour appuyer les réflexions en cours en IDF ; la transformation de plusieurs voies rapides franciliennes est actuellement en débat. Le réseau autoroutier créé des coupures urbaines, il est obsolète et souvent surdimensionné. Il s'agit de l'utiliser mieux.

## AF : Comment ont été choisis ces exemples ?

PL : Plusieurs critères ont été pris en compte. Nous nous sommes intéressés à des métropoles comparables à la nôtre : grosses infrastructures, sites de berges de fleuves ou de rivières et des cas diversifiés. Il fallait aussi disposer d'informations sur le trafic, sur les différents impacts, en particulier, environnementaux, mais aussi concernant l'évolution de la densité urbaine et en matière d'économie, de foncier et d'immobilier.

## AF : Comment peut-on caractériser rapidement les différents sites étudiés ?

PL : Les 12 sites étudiés sont des traversées de centre-ville ou de quartiers, des pénétrantes urbaines ou des ouvrages isolés. Le niveau de trafic se situe entre 40 000 et 200 000 véhicules /jour.

## AF : Quelles sont les principales conclusions de l'étude ?

PL : Dans tous les cas, le niveau de trafic a fortement baissé sans qu'on puisse identifier la totalité des reports. Il y a des reports de mode, des substitutions d'itinéraires, des changements d'horaires pour éviter les bouchons... qui ne se sont pas produits. On observe dans chaque site un phénomène d'évaporation d'une partie du trafic.

Au plan économique, les quartiers traversés étant souvent dégradés, on assiste à leur régénération et au retour des activités.

La diminution de l'usage de l'automobile permet de récupérer de l'espace pour d'autres usages.

Le changement de traitement de la voie améliore les connections entre quartiers, ce qui diminue les temps de trajet dans de nombreux cas.

## San Francisco : démolition de l'Embarcadero Freeway



DR

Une autoroute en viaduc, qui séparait la ville de sa baie, a été fortement endommagée par le séisme de 1989. L'ouvrage a été détruit et son emprise retraitée en boulevard accueillant un tramway et des pistes cyclables. La vie a repris et l'ancien embarcadère est devenu un marché très fréquenté.



Photo P.Lecroart

## EN FRANCE, DE LA VOIE RAPIDE URBAINE A LA VOIE STRUCTURANTE D'AGGLOMERATION : vers une voie intégrée aux territoires ?

*C'est le titre du colloque qui a annoncé une petite révolution dans les normes. L'instruction de 1990 relative aux conditions techniques de ces voies a été l'objet d'une refonte en raison des enjeux liés aux nouveaux usages et aux besoins de déplacement, notamment en transports collectifs.*

*Le nouveau concept (VSA) prend en compte les aménagements de voies réservées, permettant d'intégrer des sites propres bus, l'usage ou le partage de la voie réservée avec d'autres modes, en particulier pour favoriser l'auto-partage, sans oublier les impératifs du développement durable.*

**Vancouver :**  
projet de  
démolition du  
Dunsmuir &  
Georgia  
Viaduct



DR

L'objectif est de supprimer une forte coupure urbaine. Le projet en cours a donné lieu à un concours d'idées, où les habitants pouvaient faire des propositions.



**Portland :**  
démolition et  
découverte du  
fleuve à  
Harbor Drive



DR

Opération à l'initiative d'une association d'habitants : reconquête des berges et du fleuve pour une meilleure qualité de vie et du paysage, parc de 15 hectares, récupération de foncier pour de nouveaux logements...



Photo P.Lecroart

**AF : Que peut-on en retenir pour aider à résoudre les problèmes de l'Ile-de-France ?**

PL : La région comporte beaucoup d'autoroutes « orphelines » sur lesquelles on peut intervenir. L'Etat, la Région, les collectivités mènent des études pilotes qui pourront s'appuyer sur ces exemples éclairants, notamment concernant le phénomène d'évaporation du trafic, ce qui lève un préalable important.

**AF : En conclusion ?**

PL : On peut souligner le rôle des associations de citoyens dans la plupart des cas. Les medias jouent un rôle crucial dans ce véritable changement culturel.

**Séoul :**  
démolition du  
Cheonggye  
cheon  
Expressway  
et découverte  
de la rivière



DR

Le lit de la rivière Cheonggyecheon a été utilisé pendant des années pour drainer une importante partie du trafic du centre de la capitale par un boulevard à 2x5 voies surmonté d'une autoroute en viaduc. La destruction de ces ouvrages a permis de retrouver la rivière, de créer un site de loisirs très attractif, d'abaisser le niveau de nuisances liées au trafic et de redonner vie au centre-ville. Les berges de la rivière, devenues les « Champs-Élysées » de la ville, accueillent 64 000 visiteurs par jour. La mutation économique et urbaine se fait sentir au-delà de la voie elle-même. La réduction du trafic s'élève à 9 % sur l'ensemble du centre-ville, dont une partie a disparu sans qu'on puisse comptabiliser les reports (phénomène « évaporation du trafic »).



Photo P.Lecroart

Plus d'information et plus d'études de cas dans d'autres villes sur le site de Rue de l'Avenir et sur le site de l'IAU : <http://www.iau-idf.fr/debats-enjeux/avenues-metropolitaines.html>

# LE POINT DE VUE DE L'ECONOMISTE SUR LA RECONQUETE DES VOIES A FORT TRAFIC :

## Frédéric HERAN participait à la rencontre de Montreuil, extraits :

« Les projets présentés tiennent compte de l'ensemble des dimensions du problème et pas seulement des aspects économiques ou du trafic, en n'oubliant pas la valorisation des terrains libérés et l'amélioration des espaces publics. Cette approche globale est la bonne façon de procéder.

D'abord, comme Paul LECROART l'a montré, il convient de se confronter au terrain et de ne pas réinventer la poudre alors que quantité de villes ont déjà abordé ces questions et ont trouvé des solutions, qui à l'évidence, donnent satisfaction sur presque tous les plans. Certes, jamais tous, car il y a toujours des perdants mais peu, comme le montrent les études de cas que nous venons de voir. Même les commerçants de Chinatown, à San Francisco, sont finalement conquis, alors qu'ils étaient au départ farouchement opposés à la suppression de l'Embarcadero Freeway. Le bilan est manifestement très positif.



Photo P. Lecroart

Embarcadero Freeway après aménagement

Les économistes des transports ont l'habitude de réaliser des évaluations socio-économiques des grands projets d'infrastructure, mais cet outil n'est pas adapté, car il privilégie beaucoup trop les gains de temps au détriment d'autres aspects non monétarisables. Gagner du temps, accroître toujours et encore les vitesses, c'est le dogme des économistes, de la Chambre de Commerce et de l'Industrie et de la plupart des forces économiques de la région Île-de-France ou d'ailleurs. Cette poursuite infinie des gains de temps doit être remise en question.

Il faudra bien revenir un jour sur ce dogme des gains de temps. Certes, ils ont jadis été utiles. Les villes étaient très compactes, il y a 200 ans, enserrées dans leurs remparts, et il fallait qu'elles puissent s'étaler, pour grandir et réduire l'insalubrité et la promiscuité.

L'amélioration des transports a joué un rôle essentiel dans la croissance des villes et leur meilleur fonctionnement. Mais aujourd'hui ce n'est plus une question primordiale. On a, en revanche, besoin d'accroître les espaces publics, de réduire les nuisances, d'améliorer la qualité de vie urbaine. Malheureusement, on sait très mal chiffrer tout cela et encore moins le monétariser.

Autre aspect, sur lequel les économistes s'interrogent, c'est la consommation d'espace des transports en milieu urbain. Ils ne sont même pas encore d'accord entre eux pour considérer la consommation d'espace comme une nuisance. Pour la plupart de mes collègues, ce n'est pas une nuisance. Le fait que la voiture prenne une place gigantesque, qu'on sous-estime encore beaucoup, n'est pas pris en compte. Il faut bien que la voiture prenne de la place, on ne peut pas lui en vouloir, estiment-ils, au regard des services qu'elle rend !

Il y a encore beaucoup d'autres aspects qu'il faudrait évoquer, comme le trafic induit. Avant 1998, c'était une question taboue dans notre profession. Le fait que les infrastructures puissent ne pas seulement répondre à la demande mais créer de la demande par leur simple existence, c'était invraisemblable. Puis la Conférence Européenne des Ministres des Transports a organisé cette année-là une table ronde sur le sujet. Les économistes conviés ont alors expliqué que cela existait bel et bien. 15 ans plus tard, ce constat dérange toujours, car il remet en cause la pertinence des modèles de trafic.

### **La N13 dans la traversée de Neuilly-sur-Seine.**

*Le projet de « dénivellement / couverture » de cette voie semblait logique. En étudiant toutes les dimensions du problème, en arpasant le terrain et en interrogeant les divers acteurs concernés, il apparaît que c'est une mauvaise solution. Il ne faut pas enterrer cette « autoroute », mais la transformer en avenue vraiment urbaine, en réduisant le trafic et sa vitesse, en ajoutant un tramway, en supprimant le stationnement sur les terre-pleins latéraux (entre la chaussée centrale et les contre-allées) pour en faire des espaces publics attractifs, et en **valorisant les contre-allées, car ce sont elles qui font fonctionner cette avenue** en la reliant aux immeubles riverains. Cette solution serait plus satisfaisante à un coût bien moindre. Dans le cas de la N13, les gains de temps auraient été, pour chaque automobiliste, de 50 secondes. C'est dérisoire !*

Propos recueillis par Margot Chignac  
Frédéric HERAN enseigne à l'Université de Lille 1.  
Il a publié « La ville morcelée », Economica, 2011.  
[Frederic.heran@univ-lille1.fr](mailto:Frederic.heran@univ-lille1.fr)

# L'INITIATIVE CITOYENNE EUROPEENNE : « 30 KM/H, REDONNONS VIE A NOS RUES », UN SIGNAL FORT MALGRE LE FAIBLE NOMBRE DE SIGNATURES

La collecte des signatures de l'Initiative Citoyenne Européenne a pris fin le 13 novembre. 44 000 personnes environ se sont manifestées, ce qui est peu par rapport au seuil de la réglementation européenne. Cependant, la campagne a constitué un signal fort qui a soutenu de nombreuses actions locales.

Heike AGHTE, à Berlin, a lancé et coordonné l'action européenne. Sa dernière lettre d'information fait un premier bilan dont voici quelques éléments.



Le stand de l'ICE au festival de rue de Munich (photo AF)

Le 17 novembre est le Jour Mondial du Souvenir pour les victimes de la circulation, soutenu par l'Organisation Mondiale de la Santé et l'Assemblée Générale des Nations Unies. Leurs sites officiels montraient le logo de la campagne et relayaient la demande d'une limite de 30 km/h dans leurs communiqués.

A Bilbao, en Espagne, le conseil municipal a approuvé la motion présentée par les participants à la campagne définissant le 30 km/h comme limite de vitesse pour les zones urbaines et résidentielles. Cette motion avait été introduite en mai et a été adoptée deux mois plus tard.

Une enquête réalisée en Belgique, en septembre, a fait apparaître que 50 % de la population était d'accord pour fixer à 30 km/h la limite de vitesse dans les villes et les villages : 61 % demandent l'élargissement des zones 30 et 68 % souhaitent que la mesure soit systématiquement appliquée partout où il y a des enfants, notamment sur le chemin de l'école.

En Pologne, la ville de Gdansk et 12 autres municipalités importantes ont signé une déclaration de support à l'Initiative Européenne, lors du congrès pour la mobilité active du 12 septembre.

En Slovénie, les militants « pro 30 » ont lancé une pétition en parallèle dans la ville de Ig et la municipalité a mis en œuvre la limite à 30 après seulement quelques semaines.

A Würzburg, en Allemagne, une motion a été déposée auprès du conseil municipal par les militants pour appliquer le 30 km/h dans l'ensemble du centre-ville, qui est actuellement à la discussion.

Le maire de Güstrow, en Allemagne, a publiquement sollicité les habitants pour qu'ils signent l'ICE, annonçant qu'il considérait que c'était la meilleure chose à faire.

L'Association des Communes Italiennes propose de modifier le code de la route pour favoriser les déplacements à vélo. Parmi ses propositions chocs rendues publiques en octobre 2013 : la généralisation du 30 km/h ou moins dans les centres urbains, sauf sur les axes de transit. L'Association des Communes Italiennes a de bonnes chances pour que la proposition soit acceptée.

Au niveau de l'Union Européenne, la question de la compétence des institutions sur les limites de vitesses a longtemps fait l'objet de débats et d'un rejet, malgré la directive de 1987. Le lancement et l'enregistrement de l'Initiative a montré que ce sujet était légitimement du ressort de l'Union Européenne.

Un réseau puissant s'est constitué : il compte actuellement 76 organisations partenaires dans 18 pays européens, ce qui est pratiquement le double de l'effectif du début de la campagne. Certains se sont lancés dans l'action très récemment, ce qui peut augurer de nouvelles avancées à court ou moyen terme.

L'OMS, qui a fait savoir que « la campagne est le meilleur exemple de bonne pratique en matière de sécurité routière » et l'OCDE soutiennent officiellement le 30 en ville.

Il s'agit maintenant de capitaliser les enseignements de cette campagne : succès et échecs, notamment en fonction du manque de budget, des pratiques locales, du besoin de permanents....

Nous avons quand même fait beaucoup... avec rien !

## LE MOT DE JEAN-PAUL CAMBERLIN

### LE BUREAU DE RUE DE L'AVENIR

Présidente d'honneur :  
**Armelle POIDEVIN**

Président d'honneur :  
**Jacques HENNEBERT**

Présidente :  
**Anne FAURE**

Vice-président :  
**Gilbert LIEUTIER**

Vice-président :  
**Denis MOREAU**

Secrétaire :  
**Jean-Paul CAMBERLIN**

Trésorière :  
**Nicole DURAND**

Membre :  
**Danielle DELAYE**

Membre :  
**Christian COLLIN**

Membre :  
**Abel GUGGENHEIM**

RUE DE L'AVENIR, le bulletin  
Direction de la publication :  
**Anne FAURE**

## La voiture électrique : un plus pour l'environnement ou non ?

Pour mémoire la voiture électrique existe depuis 1835, mais depuis elle n'a jamais su s'imposer. Le gouvernement et certains constructeurs la présentent comme la solution incontournable pour la mobilité urbaine du 21<sup>ème</sup> siècle en raison de ses qualités : absence de bruit (à condition de rouler à moins de 30) et absence d'émission gazeuse "in situ", dans le centre-ville où le véhicule électrique a son domaine de pertinence.

Même électrique, la voiture reste une voiture avec son cortège de nuisances, son emprise sur l'espace public, reste la première cause des embouteillages. L'encombrement est un problème « physique » et non pas de « choix de motorisation » : il y a trop de voitures inutiles qu'elles soient thermiques ou électriques.

L'auto, électrique ou pas, induit un développement de la ville par et pour l'auto, préjudiciable à la ville et à la vie, préjudiciable aux modes actifs. Par ailleurs les embouteillages (électriques ou pas) portent tort aux transports collectifs. Enfin, la motorisation électrique n'améliore pas la sécurité des déplacements. Rendre gratuit, comme à Rouen, le stationnement des voitures électriques est un choix regrettable : toute occupation de l'espace public doit donner lieu à paiement.

Malgré les appellations des constructeurs, il n'existe pas de « voiture propre », encore moins de « voiture citoyenne ». En effet, si on regarde le bilan carbone complet pour sa construction, les émissions pour fabriquer une voiture électrique sont du même ordre de grandeur que pour une voiture à pétrole. Chaque kilomètre parcouru par un véhicule électrique engendre de l'ordre de 80 grammes de CO<sub>2</sub>, l'équivalent d'une voiture thermique.

Se pose aussi le problème de l'origine de l'électricité : une partie de l'électricité, grâce à laquelle elle roule, est faite avec des combustibles fossiles. On peut se retrouver au bout du compte avec une voiture électrique qui, globalement, engendre plus de CO<sub>2</sub> par km qu'une voiture à essence. Les réserves mondiales d'uranium (estimées à environ 80 ans) ne laissent pas un avenir serein à l'énergie nucléaire. Evoquons aussi la déconstruction, le recours à des métaux rares pour la batterie, (lithium) bref, le bilan de la voiture électrique n'est pas du tout favorable à l'environnement et à la qualité de vie en ville.

Si elle peut trouver une place anecdotique dans des flottes captives (la poste, certains services municipaux), sa généralisation ne me paraît pas souhaitable. Les combats pour la défense et la promotion des modes actifs (vélo, marche) et la ville aux courtes distances restent d'actualité, tout comme le développement intense des transports en commun, mais la décision du gouvernement de passer la TVA à 10 % est loin d'être un signe positif pour le report modal.

