

Aménagements et comportements

Dans la petite commune de La Tronche (Isère), le 7 Octobre, les habitants de la Grande Rue ont manifesté leur mécontentement auprès des automobilistes.

Pourquoi étaient-ils mécontents ? Parce qu'ils n'arrivent pas à traverser la chaussée dans le flux plus ou moins continu des voitures, en transit pour la grande majorité d'entre elles.

Ils l'ont fait avec le sourire, un bonbon, quelques pancartes et un petit papier d'explication.

Pourtant, la municipalité a beaucoup investi en aménageant cette Zone 30 : plateaux consécutifs, trottoirs de plain-pied protégés par des potelets, pincements de voies, entrées clairement marquées, pictogrammes peints sur le sol représentant des piétons en train de traverser, organisation du stationnement en privilégiant les commerces, bref, une Zone 30 plutôt bien faite, ce qui est rare. Si c'était à refaire, on changerait quand même les plateaux contre des coussins à cause du passage des Bus. Quant aux vitesses, elles ne sont pas excessives grâce aux aménagements contraignants.

L'Union de Quartier concernée (Petite Tronche et Péage) a entrepris un travail de réflexion avec les habitants du quartier et le soutien de Rue de l'Avenir, représentée dans l'agglomération par l'ADTC.

Ce travail a mis en évidence la méconnaissance des règles actuelles, qui découlent de la Loi sur l'Air (1996) et qui imposent à l'automobiliste le respect du piéton déjà engagé dans sa traversée (modification du Code de la Route, 1998).

Les habitants ont donc décidé de faire de la pédagogie auprès de tous, piétons et conducteurs, avec plusieurs panneaux faciles à lire et en donnant aux conducteurs ce petit texte :

Pourquoi une Zone 30 ?

Pour privilégier l'habitat, les commerces, les écoles par rapport à la circulation automobile, c'est-à-dire pour favoriser la vie de quartier.

*La rue n'est pas la route.
automobilistes, respectez le piéton engagé !*

Les automobilistes qui ont marqué un temps d'arrêt ont joué le jeu de bonne grâce, environ un millier de 16 à 18 heures. On a échangé quelques mots, pas plus pour ne pas faire bouchon. Il y avait de la curiosité et de la courtoisie, sauf rares exceptions, et tout s'est bien passé.

Les acteurs de cette manifestation se sont rendu compte que le poids des habitudes est le principal responsable du comportement des automobilistes qui, pour la plupart, ont reconnu le bien-fondé de la demande, certains allant même jusqu'à encourager fortement cette démarche, ainsi bien sûr que les passants qui regagnaient leur domicile, jeunes gens, mamans avec poussette et personnes âgées.

La télévision locale a relaté l'événement. Radio Bleue Isère l'a largement commenté le lendemain dans plusieurs émissions.

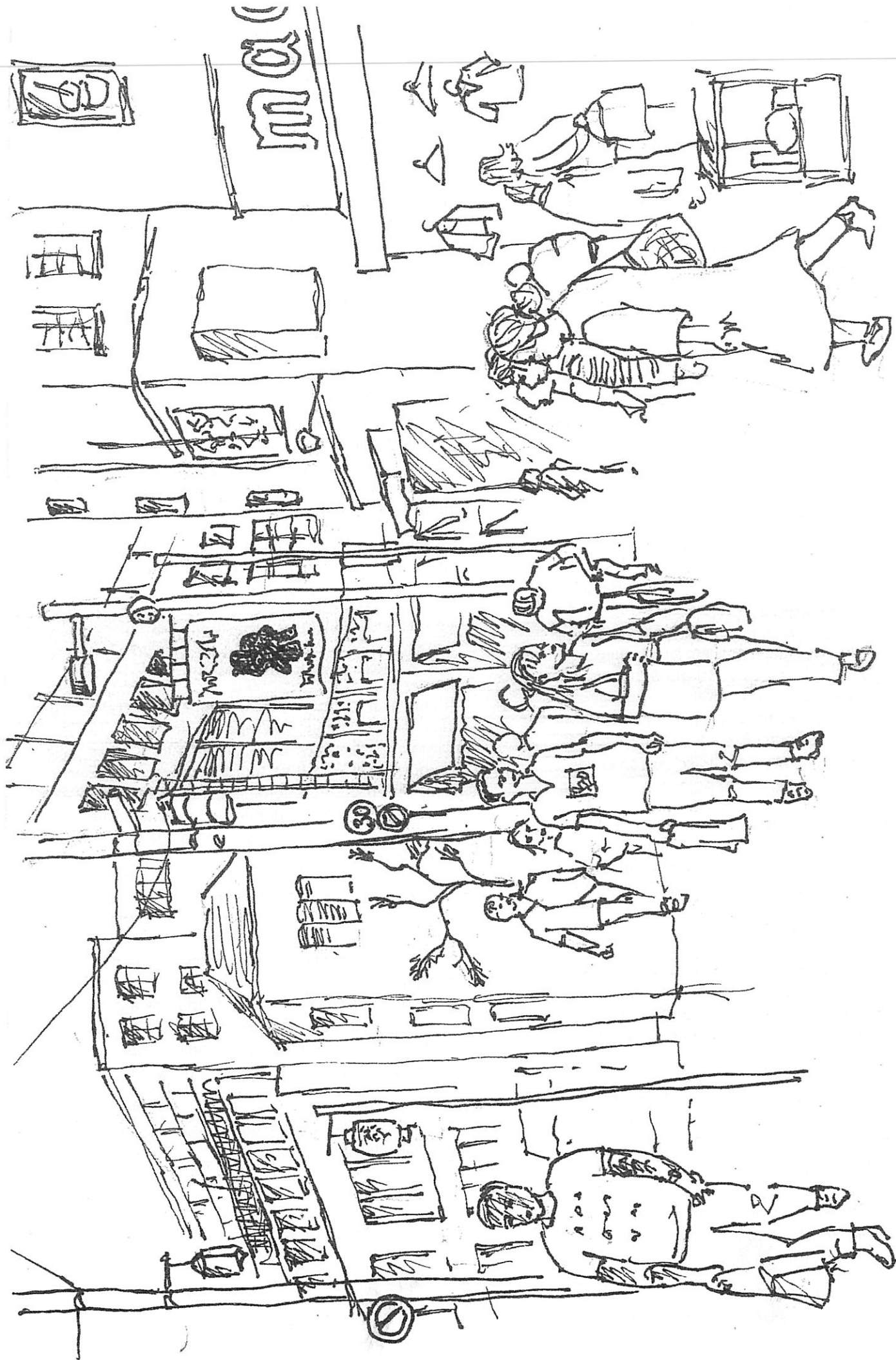
Le succès de l'opération prouve que les aménagements, même bien faits, ne suffisent pas. Ils sont nécessaires mais pas suffisants.

Il faut aussi agir sur les comportements, qui relèvent généralement du rapport de forces, à l'avantage du plus fort. Les relations entre conducteur et piéton ne sont pas saines. Le premier est en position dominante. Le second, qui est dans la position du dominé, est devenu docile par peur ou par habitude, conformément à l'attente de celui qui domine.

Une campagne de communication devrait prendre le relais des actions entreprises par le milieu associatif qui n'a pas les moyens d'être partout. Il faut dire et redire que les choses ont changé, puisque le législateur, conformément au vœu des politiques, a voulu rendre la marche à pied plus sûre et plus agréable. Grenoble-Alpes-Métropole a accepté le principe d'une telle campagne auprès des conducteurs de l'agglomération.

L'initiative des habitants a été particulièrement intéressante. Elle montre une capacité au changement souvent sous-estimée.

J. H.



Dépose « minute » devant les écoles

Une circulation qui n'est pas apaisée met d'abord en danger les piétons et les cyclistes. De même, le stationnement sauvage procure de l'insécurité, de la gêne et de l'inconfort.

Les abords des écoles posent problème aux aménageurs, qui offrent, faute de mieux, une super-signalétique. De leur côté, les parents d'élèves s'expriment plus souvent en termes de solution plutôt qu'en termes de besoin.

L'analyse au coup par coup et la concertation sont nécessaires. Il n'y a pas de recette miracle, mais face à une anarchie créatrice d'insécurité, on peut améliorer les choses.

Aux heures d'entrée et de sortie, la situation est paradoxale. Les parents sont à la fois demandeurs de sécurité et créateurs d'insécurité. On connaît bien cette situation. Les emplacements les plus proches pour stationner sont pleins, car ils sont rares. Sur la chaussée, des enfants traversent et rejoignent (ou quittent) un véhicule stationné en double file, tandis que d'autres conducteurs, parents ou pas, tentent de passer.

Pour diverses raisons, pas toujours justifiées, l'accompagnement des enfants à l'école en voiture se pratique trop souvent (entre 50 et 100 %

des enfants sont accompagnés en voiture), alors que les enfants que les parents accompagnent habitent souvent près de l'école. Ces déplacements ont lieu aux pires moments, c'est-à-dire aux heures de pointe, en même temps que ceux des pendulaires.

Concernant les enfants eux-mêmes, on connaît les effets pervers d'un accompagnement systématique en voiture. Ceux que l'on veut protéger en souffrent ou vont en souffrir : manque d'autonomie, mauvaises habitudes, etc. Il ne s'agit pas ici de rouvrir le débat, mais plutôt de montrer comment organiser la place dont on dispose.

Première précaution à prendre : pour réduire le danger pour les enfants qui sortent des voitures, il faut choisir la rue la moins passante pour faire sortir les enfants.

Deuxième précaution : repenser le stationnement dit de « dépose ».

Partons d'un constat : il n'est physiquement pas possible de ménager une place pour tout le monde au plus près de l'entrée, car l'école est un lieu où convergent tous ceux qui s'y rendent, parents et enfants, seuls ou accompagnés à pied par les parents pour les plus jeunes.

Les abords immédiats de l'entrée, c'est-à-dire quelques dizaines de mètres, doivent être réservés aux piétons, ce qui revient à éloigner un peu (30 ou 50 mètres) le stationnement. Il faudra donc sécuriser le court trajet entre les places de stationnement et l'entrée. Les aménagements doivent être contraignants dans cette zone où, à certaines heures, il y aura une foule de parents et d'élèves à pied, ou, pourquoi pas, à vélo.

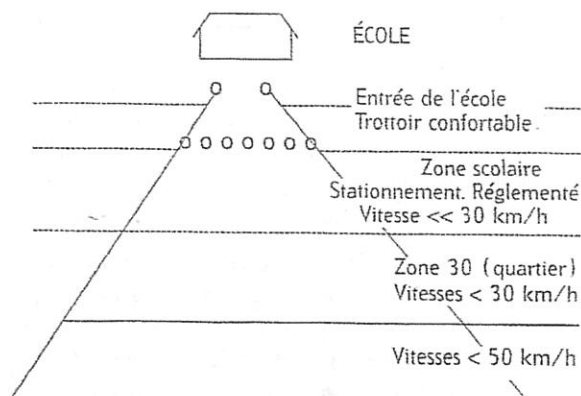
Cette zone de dépose, incluant un peu de stationnement, pourrait s'appeler « zone scolaire », mais ce vocable hors réglementation n'a pas le même sens pour tout le monde.

La Ville de Grenoble et d'autres communes ont développé des « zones scolaires » devant les écoles. Ces aménagements ont le mérite de mettre à profit le plan Vigipirate pour éloigner le stationnement. Juste devant l'école, le trottoir, plus confortable, peut devenir un lieu d'attente et de rencontre. Mais, comme on vient de le voir, il reste encore à faire pour sécuriser le trajet entre les places de stationnement et l'école.

Il faudra aussi obtenir que les places réservées à la dépose ne soient pas déjà prises, ce qui n'est pas une mince affaire.

Enfin, pour les écoles de quartier, il faudra prendre en compte tout le trajet des enfants depuis l'école jusqu'à leur domicile, c'est-à-dire apaiser le trafic dans tout le quartier grâce aux zones 30 (voir Fiche Rue de l'Avenir : Zones scolaires au cœur des Zones 30).

Schéma de principe : une convergence



Le 12 01 03 Jacques Hennebert

Des carrefours et des hommes

Des carrefours, il y en a autant que de rues. Si le partage de la rue est notre préoccupation majeure, nous aurions tort de ne pas également porter nos efforts sur la façon dont les carrefours sont aménagés. Ce sont des espaces publics d'apparence complexe qui échappent plus facilement à l'analyse et à la critique des usagers. De fait, c'est souvent le terrain réservé des techniciens, alors que la conception même d'un carrefour devrait se faire sur des choix, sur des enjeux. Quelle finalité, quels objectifs, quel équilibre entre les modes de déplacements ?

1. Un œil un peu exercé ne tarde pas à faire un constat alarmant en terme de qualité de vie urbaine : dans les carrefours, la surface asphaltée, dédiée à la voiture, occupe souvent une place excessive, parfois même outrageusement excessive.

Cette suprématie de la voiture prend des aspects très variés.

- Quand la surface d'un carrefour est grande par rapport aux besoins, ce ne sont pas les trottoirs, mais la chaussée qui bénéficie de la surlargeur.

- On a multiplié des « haricots » pour la sélection des voies même dans les quartiers.

- Les arrondis de trottoirs ont des grands rayons ce qui favorise des vitesses excessives pour les tourner-à-droite. Les pans coupés du bâti quand ils existent sont répercutés en pans coupés sur les trottoirs. De plus, les traversées piétons au sol, lorsqu'elles existent, sont rallongées d'autant.

2. L'usage des feux de croisement s'est généralisé non seulement pour le croisement avec une voie artérielle, mais aussi pour le croisement de voies de desserte. Or, il est prouvé depuis longtemps que le débit d'une voie dépend essentiellement de la conception des carrefours.

Une 2 x 2 voies avec feux ne débite pas plus qu'une 2 x 1 voie et bandes cyclables avec giratoire (1).

Il arrive que ce soient les usagers eux-mêmes qui réclament des feux, au nom de la sécurité. Or, on sait bien qu'un piéton normalement engagé dans sa traversée au vert entre en conflit avec les véhicules qui tournent à droite ou à gauche. Il vaut bien mieux préconiser le respect du piéton engagé (2) et proscrire la solution feux dans les quartiers.

Les feux ont un effet dangereux sur les vitesses qui sont excessives pour les véhicules qui passent à la fin du vert, alors que les giratoires modèrent les vitesses de façon permanente, sans consommation d'énergie et sans être exposés aux pannes de courant.

Les mini-giratoires avec bombement central (en pavés par exemple) ont un coût raisonnable et s'intègrent bien dans l'architecture urbaine.

3. L'usage des « Stop » et « Cédez-le-passage » a des effets pervers. Il donne un caractère routier au secteur concerné et encourage les automobilistes à rouler vite aux croisements, puisqu'ils sont « prioritaires ».

Préconiser à la place la priorité à droite n'est pas faire preuve de passéisme. Cette règle est toujours un outil efficace parce qu'elle rend les automobilistes vigilants. Pour les informer, il suffira, au moins dans un premier temps, de placer une signalisation rappelant cette règle.

Jacques Hennebert

(1) « Bonnes pratiques pour les villes à vivre » (GART) page 56.

(2) Voir page 5 et bulletins précédents Rue de l'Avenir.

Résultats du concours " la rue... on partage " 2003-2004

Nous avons lancé ce concours sur une région, la région Rhône-Alpes en Octobre 2003. De ce fait les réponses ont été moins nombreuses qu'à l'occasion des précédents concours, mais nous avons gagné en qualité. Il a été possible de suivre l'avancée des projets avec les associations participantes, Parents d'élèves et/ou Comités de quartier. Nous les avons aidées à faire un diagnostic pour la majorité d'entre elles, à formuler leurs besoins et à proposer des solutions.

Nous avons retenu dix dossiers conformes aux exigences du règlement. Pour huit dossiers, nous avons envoyé une lettre de soutien pour que les associations puissent en faire état lors de leurs futures discussions avec leurs élus et techniciens. Enfin, nous avons débattu dans un jury présidé par un Directeur de la DSCR (Ministère des Transports) afin de choisir deux lauréats bénéficiant de trois mille Euros chacun, qui seront investis dans une étude exécutée par des professionnels, afin de présenter ces dossiers en termes techniques et se faire entendre par les décideurs. Le jury s'est réuni deux fois au Ministère. Notre choix a été difficile car il y avait en compétition cinq bons dossiers. Nous décrivons brièvement ci-dessous les huit dossiers qui ont obtenu un label de qualité.

Le Touvet (Isère)

Projet labélisé et primé, présenté par les Parents d'élèves (FCPE et Parents d'élèves indépendants), piloté par Sophie Bastin : favoriser et sécuriser l'accès piétons aux écoles, aménager une zone 30 bien faite, éduquer, grâce à une démarche globale.

Dans cette petite ville située entre l'autoroute Grenoble-Chambéry et les contre-forts du Massif de la Chartreuse, les voies sont asphaltées de bâti à bâti, y compris les places, avec peu ou pas de trottoirs et les déplacements vers l'école se font en voiture.

Les parents d'élèves ont sensibilisé les élus, les habitants et les commerçants pour renverser une situation bloquée dans le passé.

Saint-Étienne

Projet labélisé et primé, présenté par la FCPE, école du Guizay, piloté par Viviane Laforge : favoriser et sécuriser l'accès à l'école à pied et en vélo à court terme et, à plus long terme, déclasser une pénétrante rapide qui coupe la zone scolaire.

Les parents d'élèves proposent la réhabilitation des trottoirs aujourd'hui impraticables et l'amélioration du passage souterrain sous la voie rapide, très difficilement praticable, le remplacement de certains itinéraires dangereux par d'autres, etc. À terme, il est demandé un déclassement de la voie vers le centre pour permettre son franchissement dans des meilleures conditions de sécurité et de convivialité.

Vieux Lyon

Projet labélisé, présenté par Pierre Razauda (Les Droits du Piéton) pour le réaménagement des quais de Saône en centre-ville, en bas de la colline de Fourvière : apaisement du trafic de transit en faveur des piétons et cyclistes, avec élargissement de trottoirs, voie Bus-vélos protégée, pose de ralentisseurs, etc. Le dialogue a été difficile sur ce projet qui a déjà mobilisé beaucoup d'associations. Il est en cours de négociation avec le Grand Lyon.

Bessenay (Rhône)

Projet labélisé, présenté par Bernard Tollet de l'association " Place Publique " pour requalifier le centre du village (deux mille habitants), avec mise en Zone 30, réorganisation du stationnement, et apaisement du trafic de transit. Objectifs : redonner confort et sécurité aux écoliers et rendre la place plus conviviale.

La Tronche (sortie nord-est de Grenoble)

Projet labélisé, présenté par Natacha Wilke, FCPE, dans le secteur de la Mairie et des écoles. Après l'opération un samedi sans ma voiture, les parents d'élèves proposent à la municipalité l'apaisement du trafic de transit (montée en Chartreuse, pendulaires) et demandent la prolongation de Zone 30 actuelle située vers Grenoble, avec plateaux et coussins, dans la perspective d'une mise en Zone 30 de toute la Grande Rue sur la commune.

Échirolles (sortie sud de Grenoble)

Projet labélisé, présenté par Lucien Cavalli, PEEP, dans un secteur où se trouvent deux lycées et un CAT, et où le mode motorisé des lycéens est dominant. Une Zone 30 est proposée mais le Jury propose d'aller plus loin. Compte tenu de la petite taille de la partie concernée, il propose un parking de taille approprié à l'entrée et piétonisation de l'espace devant les lycées et le CAT.

Grenoble

Projet labélisé, présenté par Philippe Zanolla, et défendu par l'Union Quartier Championnet-Condorcet (nombreux commerces, écoles) depuis 1996 (!), sans succès jusque-là, mais qui a été à nouveau présenté aux élus à l'occasion du Concours et qui semble pouvoir aboutir en 2005 : une Zone 30 bien faite incluant tout le quartier, y compris les petites voies avec du transit, avec requalification des places très bitumées.

Grenoble

Projet labélisé, présenté par Danièle Périolla, et, comme ci-dessus défendu par l'Union de Quartier Berriat-Saint Bruno (vieux quartier très animé avec commerces, écoles, piscine, centre social, poste etc) depuis très longtemps aussi et sans succès jusque-là, mais qui semble pouvoir aboutir en 2005 : une Zone 30 bien faite incluant tout le quartier (800 mètres par 800 mètres) y compris une voie avec transit qui coupe le quartier.

Jacques HENNEBERT

UNE VILLE EN MARCHÉ POUR LA MARCHÉ EN VILLE

Dans ce Bulletin, nous avons regroupé un certain nombre d'événements mais aussi de réflexions sur la marche, un sujet qui émerge de façon incontestable dans l'actualité.

Une ville en marche pour la marche en ville, la formule est de Fanch Ruellan, auteur d'un Mémoire de fin d'étude (1) qu'il faut donner à lire autour de nous, aux politiques comme aux techniciens soucieux. Dans son numéro de Septembre 2009, la revue *Les essentiels*, présente un résumé des différentes propositions contenues dans le Mémoire : *Promouvoir les pratiques piétonnes et du partage de l'espace à l'espace partagé, faire cohabiter les usagers de la rue.*

Dans une première partie l'auteur « explore », analyse. Il propose un regard neuf, patient, curieux et critique. Ce travail de fourmi, parfois teinté d'humour, est trop important pour prétendre le résumer en quelques lignes. Il revient sur Buchanan et Le Corbusier : « la faille est qu'ils ont souhaité trop les protéger (les piétons) en leur aménageant des espaces réservés ». Dans les centres piétonnisés, les anciens commerces sont remplacés par des franchisés. Nombreuses sont les raisons de fuir ces quartiers. L'espace spécialisé, divisé est appauvri. Il parle de la fausse sécurité des passages-piétons, de feux tricolores contre-productifs, d'une approche esthétisante « nouveau riche », des distances à parcourir à pied qui augmentent (effets de coupure), de l'inconfort, de la qualité de l'environnement traversé. Les trottoirs sont larges mais encombrés ? Il rappelle la règle des 3 tiers, un tiers pour les étals des commerces, un autre pour les arbres et le mobilier urbain, le troisième pour les piétons. Il rappelle des initiatives intéressantes en Hollande (espaces verts plantés et entretenus par les habitants), à Genève (plan piéton en minutes), bref rien de spectaculaire, mais la reconnaissance du rôle du piéton dans la vie sociale.

Il dénonce la vision défensive et systématique des aménagements. On peut les utiliser avec parcimonie et les intégrer dans une logique globale

mais ces aménagements ponctuels ne font pas une politique globale (2).

Ces réflexions débouchent sur des propositions qui misent sur le long terme.

Ce n'est pas en supprimant les occasions de conflits d'usage qu'on parviendra à réhabiliter notre civilité (3). Il propose de sortir de l'approche classique de la gestion des flux assimilés à des fluides dans des tuyaux. À la gestion technique des flux, il oppose la gestion sociale des conflits. Dès lors, on est obligé de ralentir, d'être attentif, de négocier avant de passer. On « désaménage ». C'est « le chaos productif ». L'apparente insécurité contribue à promouvoir la vraie sécurité, la cohabitation, la mixité, la civilité dans un espace banalisé où les usages sont suggérés.

Il évoque la *Spielstrasse* (la rue du jeu) de 1970 et la *Woonerf* aux Pays-Bas, l'*home zone* en Angleterre et la zone de rencontre plus récente, mais sa préférence va vers le *share space* (espace partagé). Il oppose espace partagé au partage de l'espace, sauf pour les axes principaux à vocation circulatoire (mais en rappelant l'exemple de Köniz avec 16 000 véhicules/jour...).

« Mieux vaut commencer par se poser les bonnes questions que d'envahir l'espace de potelets et de ralentisseurs » conclut-il. « Il faut une énorme volonté politique... pour que petit à petit on déshabitude les français à être tenus entre des aménagements comme des lions en cage. La civilité, la cohabitation, c'est comme toute chose : une part d'instinct, une part d'apprentissage... Passer du partage de l'espace qui le segmente, l'appauvrit, ... à l'espace partagé où la civilité, la négociation et la communication gèrent les conflits... ce serait un véritable projet de société ».

Jacques HENNEBERT

(1) RUELLAN F. - « You'll never walk alone! Une ville en marche pour la marche en ville » (Projet de fin d'études sous la direction de F. PAULHAC et B. LE CORRE) - Institut d'urbanisme de Grenoble, 2009, 93 p. - Sur le site de Rue de l'Avenir.

(2) GOURDON J.-L. - *Circulation Urbaine : guerre ou paix ?* - Urbanisme - 1997 - N° 292.

(3) DANSART G. - *Ville et Transport Magazine* - 2008 - N° 444 - Pages 26-35.

AVOIR VINGT ANS...

Elles sont nées le 29 novembre 1989. L'événement est passé inaperçu. Elles ont eu une enfance difficile. Peu nombreuses ou infirmes, on ne les a pas prises au sérieux.

Les élus doutaient de leurs capacités. Les techniciens achetaient des panneaux. Les habitants avaient du mal à comprendre qu'on faisait ça pour leur bien.

Les automobilistes passaient sans les voir. Les piétons ne rencontraient que des routes où on les houspillait.

Il fallait attendre. On a attendu et, finalement, on y regardant de plus près, on les a trouvées intéressantes. Elles se sont multipliées. Certaines parmi les plus récentes ne sont même pas mal du tout. Au point de faire honte aux plus anciennes.

On dit qu'elles coûtent beaucoup d'argent. En Suisse où on a plus d'argent paraît-il, on prétend que c'est faux. Va savoir.

Bref, les zones 30 auront vingt ans cette année.

Avec la démarche du Code de la Rue, les zones 30 ont gagné quelque chose qui ne va pas pas-

ser inaperçu. Ce qui est nouveau, c'est l'obligation pour les collectivités locales de les rendre conformes à ce qu'elles doivent être, c'est-à-dire un ensemble de rues où la circulation motorisée est apaisée grâce à des aménagements. Les vitesses pratiquées doivent être inférieures à 30 km/h ou presque toutes (85 %). Cette « mise en cohérence » est assortie d'un délai : juillet 2010. C'est le nouvel article R-110-2.

Il y a environ 3 000 zones 30 en France (30 000 en Allemagne). Voilà un bon sujet de concertation pour les partenaires habituels, habitants, élus, techniciens.

Il est à espérer qu'on en profitera pour rappeler quelques recommandations : priorité à droite (donc pas de « stop », de « cédez le passage »), pas de feux (sauf avec une artère), pas de marquage au sol (pas de « passage piéton », ni de bande cyclable, ni de ligne centrale discontinue).

Ces recommandations ont fait leur preuve. Il s'agit de « bonnes pratiques ».

Jacques HENNEBERT

la rue dans le Code de la Route, *la Rue dans le Code de la route...*



RUE DE
L'AVENIR

Pour une Ville
plus sûre et plus

SPÉCIAL 20 ANS

RUE DE L'AVENIR, 20 ANS ET APRÈS ?

Par Jacques Hennebert

1987, c'est l'année de l'opération *ville plus sûre, quartiers sans accident* à l'initiative de la Ligue Contre la Violence Routière. Notre association est créée dans cette mouvance, avec l'accord de nos amis suisses pour partager ce titre-programme : rue de l'avenir. La rue est notre vocation, l'avenir est ce qui nous préoccupe.

Les actions partent des besoins de sécurité mais ils vont bien au-delà. Les principaux messages de Rue de l'avenir que je vais citer sont repris par les techniciens, les responsables associatifs et par les politiques. C'est le résultat recherché et c'est là notre rôle : réfléchir, proposer, argumenter, convaincre et promouvoir.

Modérer la circulation se décline de deux façons : modérer les vitesses et modérer l'usage de l'automobile. Les résultats tombent en 1990 avec le passage au 50 à l'heure en ville et la création des zones 30. Puis en 1996, avec la loi sur l'air qui stipule une baisse du trafic automobile.

Reconquérir de l'espace public au bénéfice des piétons et des personnes vulnérables. Le résultat a été tardif mais il est là, avec en particulier l'obligation de laisser passer un piéton déjà engagé dans sa traversée.

Partager la rue, puisque la chaussée n'est pas le domaine exclusif des voitures. La convivialité entre usagers vaut mieux que la règle du "chacun chez soi", un thème est repris par les pouvoirs publics dans les actions de la semaine de la mobilité.

Renverser l'offre de stationnement, jugé comme un « aspirateur à voitures » malgré des résistances fortes, et montrer comment cette offre peut influencer lourdement les problèmes de circulation (rapport INRETS/RA 1995).

Le cinquième message se trouve dans le Code de la rue qui est une démarche plus récente. Nous mettons en avant notre philosophie : le devoir du plus fort de *respecter le plus faible*, formule qui touche les comportements de tous les usagers et qui nous éloigne de la barbarie.



Jean-Louis Touraine, Maire-Adjoint, a voulu reconnaître les actions de Rue de l'avenir en offrant la médaille de la Ville de Lyon aux trois anciens présidents, avec la complicité de Colette Olivero, elle-même médaillée.

Qu'allons-nous faire maintenant ?

Dans quelles directions allons-nous agir ?

Nous avons *grosso modo* deux sortes de projets.

- Des projets qui concernent en s'appuyant sur nos dernières publications *La rue dans le Code de la route, Aménagements et bonnes pratiques*.

Il nous faudra développer une pédagogie sans cesse renouvelée, rester vigilant et nous organiser pour le faire. Bref, être opiniâtres.

- Les autres projets s'inscrivent sur *le long terme* en ouvrant la réflexion sur l'environnement, ses enjeux et le réchauffement climatique en particulier. Il s'agit bien d'une réflexion que je vous livre sous forme d'interrogations :

- La rue, n'est-elle qu'une juxtaposition d'intérêts difficiles à satisfaire ? Et nous, la rue, que voulons-nous en faire ? Un lieu de vie ?

- Comment utiliser le principe de précaution et jusqu'où ?

- Comment introduire dans le débat sur la ville la santé, l'écologie, la lutte contre la pauvreté ?

- Faut-il suivre des exemples européens, lesquels ? Comment travailler avec tous nos partenaires européens, ceux du nord et ceux du sud ? Jusqu'où l'expérience est-elle transmissible ?

- N'est-il pas temps d'être exigeant en terme de beauté quand il s'agit de l'espace public ? L'uniformité, la banalité et même la laideur ne sont-elles pas une nuisance comme une autre ?

- Bref, et pour terminer, ne faut-il pas être audacieux, voire téméraire ou utopique quand on sait que, 20 ans plus tard, on ne verra là que la trace d'un peu de courage ?

QUESTION DE VOCABULAIRE

Dans les années soixante, on disait les *modes lents* pour parler de la marche et du vélo. Puis, ceux qui étaient allés à New-York ont découvert que les livreurs de pizza étaient à vélo pour aller plus vite, une réalité qui devenait de plus en plus évidente chez nous aussi.

Vingt ans plus tard on a commencé à parler de *modes doux*. On se rassurait en montrant par là que dans notre monde de brutes il y avait des gens capables de se déplacer sans mettre en danger son prochain. On redécouvrait que même l'automobiliste était un piéton. On disait *la marche à pied*. On disait aussi que ceux qui prenaient la voiture pour faire un kilomètre marchaient sur la tête et il y en a toujours beaucoup (25 % des déplacements en voiture).

Puis, on a fait comme dans l'histoire des oranges pas chères, on a supprimé à *pied*. Reste *la marche*, tout le monde comprend.

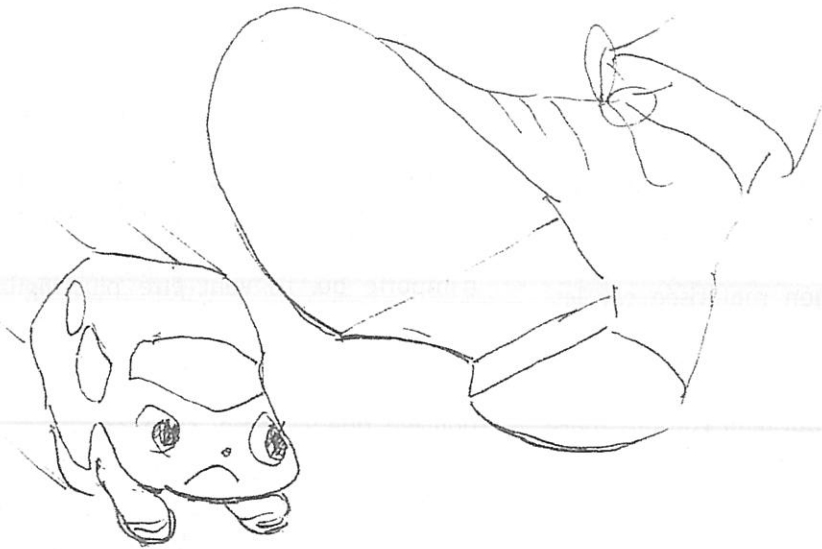
Après, on a découvert que les vélos étaient mélangés avec les mobylettes, les scooters et les motos dans ce qu'on appelait les *deux-roues*. On a donc corrigé en parlant de *modes non-motorisés*, mais comme on préconisait en même temps l'usage des transports en commun, on s'est trouvé coincés. Heureusement les Canadiens sont venus à la rescousse en parlant de *modes actifs*. Ils ont raison (1).

On attend la suite. Modes joyeux ? Modes nonchalants ?

À vous de jouer.

J. H.

(1) Lire se déplacer par la force musculaire, brochure éditée par l'Office fédéral du sport et l'Office fédéral de santé publique (Suisse). En ligne : www.hepa.ch



J. Hennebent

POURQUOI IL NE FAUT PAS TRACER DE « PASSAGE-PIÉTONS » SUR LES VOIES DE DESSERTE

Les passages-piétons peints au sol ont pour vocation de permettre aux piétons de traverser lorsque le flux de voiture est important, car autrement ils ne pourraient jamais le faire. C'est le cas d'un carrefour où se croisent deux artères ou d'une voie de desserte croisant une artère. S'il s'agit d'un cas intermédiaire (voie de distribution), les élus doivent choisir : gérer cette voie comme une artère ou, ce qui est le plus souvent préférable, comme une voie de desserte.



© Photo Rue de l'Avenir - Suisse.

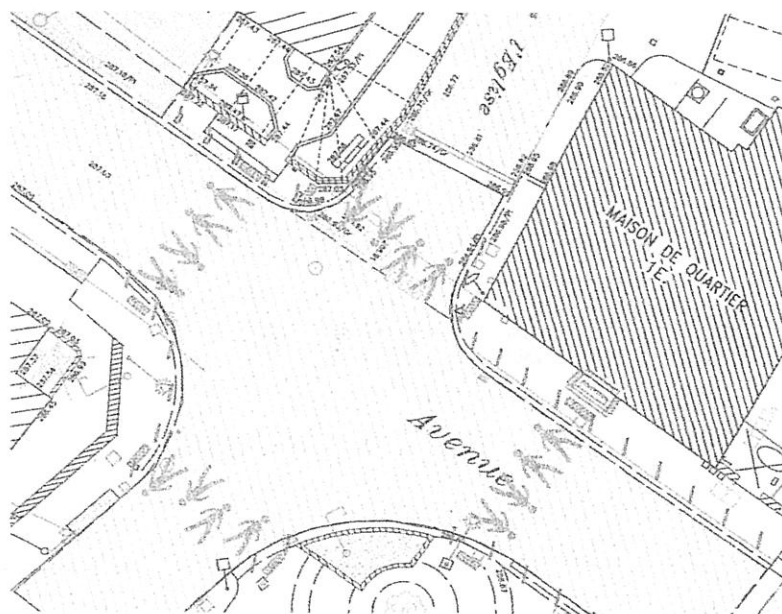
D'autres marquages existent pour répondre aux attentes de certains usagers : les marquages indicatifs réalisés avec des pictogrammes. Ils ont déjà fait leurs preuves en France comme à Chambéry...

Les passages-piétons (PP) se sont multipliés, même là où on n'en avait pas besoin, c'est-à-dire dans les rues de quartier. Cette situation a donné du confort à la circulation motorisée car les automobilistes ont été habitués à voir des piétons sur ces passages et pas ailleurs.

C'est un contexte dont il faut tenir compte, mais qui n'exclut pas le changement.

On dit que les mentalités ne changeront pas. Les mentalités font partie de notre culture et il faut parfois une génération pour qu'elles changent. Fort heureusement, il ne s'agit pas ici de mentalités, il s'agit d'habitudes et l'on sait que les habitudes peuvent changer assez vite. On ne fume plus dans les lieux publics.

Avec la sortie du Code de la rue, le temps est venu de mettre en pratique d'autres habitudes



...et à Meylan (38).

du côté des aménageurs, afin de créer d'autres habitudes pour les automobilistes.

On dit parfois qu'il faut des PP même en zone 30 « au nom de la sécurité », bien qu'il soit recommandé de ne pas le faire. On se trompe.

On perpétue les vieilles habitudes si l'on trace des PP dans des zones 30. On envoie un message aux automobilistes : rien n'a changé, les piétons doivent toujours se plier à la circulation automobile. Mais à l'inverse, si les automobilistes savent qu'ils peuvent rencontrer des piétons n'importe où, ils vont être plus vigilants. Au début, peut-être faudra-t-il surveiller le fonctionnement. La police municipale est là pour ça, pourvu qu'on fasse l'effort d'expliquer aussi aux policiers que les temps changent.

Quand le CERTU recommande de ne pas tracer de PP en zone 30, il s'agit d'un tout cohérent, et non d'un catalogue où chacun pourrait choisir tel ou tel aménagement, par exemple faire une zone 30 avec PP. Le résultat escompté ne serait pas au rendez-vous.

Avec la généralisation des zones 30 à la quasi-totalité des quartiers, c'est donc une bonne pratique de ne pas tracer de PP normalisé dans les quartiers.

J. H.

Logo à apposer sur les véhicules



Premiers signataires : La FUB, *La Rue de l'Avenir*, *France Auto Partage*, le Club des Villes et Territoires Cyclables.

LES GRANDES VITESSES

Les grandes vitesses sont de retour. C'est sorti aux infos, chiffres à l'appui. Et puis on est passé rapidement à autre chose. Certes, tout n'est pas perdu, il y aura mille radars de plus, mais sur le fond, on n'aura pas avancé.

Il fut un temps où les pouvoirs publics revenaient régulièrement sur le sujet et il a été prouvé que les résultats s'amélioraient. Sur les autoroutes ou dans la rue, on compte les morts et les blessés. Ceux qui aiment les chiffres apportaient la preuve, mais on sentait aussi des comportements différents.

Aujourd'hui, on montre les dégâts provoqués par l'alcool à la sortie d'une boîte de nuit, ce qui est nécessaire, mais on occulte le reste.

Il y a autant et même certainement plus de danger sur la route avec des vitesses trop élevées. Dans nos rues, bien qu'il s'agisse de vitesses inférieures et même lorsqu'il n'y a pas de morts ni de blessés, il peut exister un sentiment d'insécurité qui est lourd de conséquences (accompagnement des enfants, etc.).

Mais c'est un sujet qui fâche. On désigne plus volontiers comme responsable d'accident la pluie ou l'état de la chaussée que les conducteurs de véhicules motorisés.

Que faire ? Il n'y a pas de recette miracle qui règle un problème lié à notre comportement lorsque nous conduisons, alors que mille pensées nous traversent l'esprit. Il n'y a que le travail incessant de communication. Il faut dire et redire l'enjeu, le peu à gagner à rouler vite, le gros à perdre si l'on ne relève pas le pied. Un enjeu qui doit être formulé pour qu'il imprègne notre esprit, et répété puisqu'on a toujours de bonnes raisons d'être pressés.

Mais on aurait tort de ne mettre en cause que les conducteurs. Les pouvoirs publics ont interdit la publicité qui valorise la vitesse mais ils laissent les constructeurs libres. Ils mettent des engins motorisés puissants et rapides entre les mains de monsieur-tout-le-monde.

Aurons-nous un candidat à la Présidence de la République qui osera s'attaquer à ce tabou ?

J. H.

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.

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