RUE DE L'AVENIR
Association pour une Ville plus agréable à Vivre

E D I T O R I A L

«MICRO-TROTTOIR»

Pour vous, la rue c'est quoi ?
– un lieu de passage obligé,
– un désordre invraisemblable,
– là où je n'ai pas le droit d'aller,
– là où tout peut arriver,
– le moyen de sortir de chez moi,
– il n'y en a pas deux pareilles,
– entre bitume et béton, l'espace de la démocratie,
– le seul endroit où je puisse garer ma voiture,
– indispensable pour les manifs,
– un endroit qui me fait peur,
– là où c'est interdit de jouer,
– je suis morte de peur quand mes enfants s'y trouvent seuls,
– ce serait bien d'y circuler en vélo si les autos n'y faisaient pas les petits chefs,
– un endroit où il y avait des pavés, autrefois...

nous ont répondu un gardien de la paix, quelques automobilistes, deux enfants, une mère de famille, un paranoïaque, un contemplatif, trois urbanistes, Denis MOREAU, quelques nostalgiques du passé, un ex. futur cycliste.

Si ces réponses paraissent bien hétéroclites, sont-elles vraiment contradictoire ? Chacun peut-il utiliser la rue comme il l'entend sans se sentir de trop ? L'exclusion est-elle la seule réponse au phénomène urbain ?

Armelle POIDEVIN
Brigitte CAMBON DE LAVALETTE

Bulletin édité par :
«RUE DE L'AVENIR»
18, rue de Varenne - 75007 PARIS
Tél. : (16.1) 45.48.21.98
Fax : (16.1) 45.44.53.16
Directeur de la publication :
Jacques HENNEBERT
Comité de Rédaction
Brigitte CAMBON de LAVALETTE
Claire TEZENAS du MONTCEL
Anne-Marie FRANCHI
Chantal REBOUT
Armelle POIDEVIN
René BOKOBZA
Photocomposition - Impression :
INTER-IMPRIMERIES

N°03 - Juin 1993

BONJOUR, JACQUES HENNEBERT

Vous êtes président de *«Rue de l'Avenir»* depuis le 13 mai. A quand remonte votre intérêt pour le partage de la rue ?

J'ai participé en 1965 à un groupe extra-municipal (à Grenoble) sur la ville et le piéton. A l'époque, déjà, je déclarais aux journalistes : «la ville est avant tout aux piétons». C'est dire si je suis heureux aujourd'hui que cette idée ait fait son chemin.

• Et votre passion pour la petite reine ?

Je travaillais dans l'industrie, tous les jours, le PDG venait en vélo au bureau, il répétait : une bonne forme physique aide à réfléchir. En 38 ans de vie professionnelle j'ai utilisé régulièrement ce mode de transport quelque soit la saison et je ne l'ai jamais regretté. De cette façon, je vis en accord avec mes idées, et c'est très important pour moi. Je peux en toute bonne foi prôner l'usage d'autres moyens de déplacement que la voiture individuelle : la mienne ne m'attend pas sur le trottoir à la fin de la réunion !

• Et votre rencontre avec la *«Rue de l'Avenir»* ?

L'A.D.T.C.* a été sollicitée en tant que correspondant local pour la *«Rue de l'Avenir»* dès 1987. Sur le thème désormais connu de «la rue... on partage» ! J'ai été conquis par cette idée, déjà, j'avais conscience de la nécessité pour les associations du travail en synergie. Et *«Rue de l'Avenir»* répondait à cette attente. J'ai trouvé le langage qu'il fallait, axé sur la rencontre entre les 3 intervenants pour l'amélioration de la vie en ville : techniciens, élus et associations.

• En tant que président de *«Rue de l'Avenir»*, y a-t-il un projet qui vous tiendrait le plus à coeur ?

Renforcer le réseau de correspondants locaux, connaître mieux les préoccupations, les obstacles, aider à mener chaque idée. Tout est question de soutien et de persévérance ; à Grenoble, il nous a fallu 5 ans de travail pour mener à bien le projet d'aménagement de la rive droite de l'Isère (lauréat du concours R.A. en 1992), Et les travaux commencent cette année !

• La tradition veut que l'on sollicite les voeux du président ; quels sont les vôtres ?

Consolider tout ce qui a été lancé au cours des années précédentes. La *«Rue de l'Avenir»* a impulsé des idées d'envergure : le concours, les colloques qui sont autant de catalyseurs pour ceux qui réfléchissent à la qualité de notre vie quotidienne. Il s'agit à présent d'en gérer les suites et de faire en sorte que les idées aboutissent. J'aimerais, en particulier, soutenir les projets primés par le concours. Restons rêveurs et soyons réalistes...

• Le mot de la fin !

Il s'adresse à l'équipe actuelle de la *«Rue de l'Avenir»*, constituée de gens chaleureux et compétents qui ne comptent pas leur temps. Nous en aurons besoin, il y a beaucoup à faire et les idées ne manquent pas. Je suis flatté et heureux de travailler avec eux.

propos recueillis par CHANTAL REBOUT

** Association pour le Développement des Transports en Commun, voies cyclables et piétonnes dans l'agglomération grenobloise.*

Association pour le Développement des Transports en Commun des voies cyclables et piétonnes dans l'agglomération grenobloise

GRENOBLE, avec un peu de chance et beaucoup d'obstination

Deux dossiers impulsés par *«Rue de l'Avenir»*, deux dossiers que les élus reprennent à leur compte et font aboutir en 1993. Pour en arriver là, un peu de chance, probablement, mais aussi un travail de fourmi : dialoguer, argumenter, proposer des solutions, convaincre.

Premier dossier proposé par l'ADTC (1) (primé par *«Rue de l'Avenir»* en 1992) : la réhabilitation du cheminement piéton sur la rive droite de l'Isère, un site historique pittoresque envahi par le stationnement. Deux communes concernées, ainsi que des services différents (le syndicat des berges, la voirie, les espaces verts).

Premières démarches en 1987, mise au budget en 1992 (végétaux et mobilier urbain pour matérialiser l'espace piéton). Travaux à réaliser en 1993.

Second dossier : les zones 30. Coup d'envoi donné par le Colloque de novembre 1992, entièrement organisé par l'ADTC et *«Rue de l'Avenir»* : les élus s'engagent. Un groupe de concertation se met alors au travail avec les Unions de Quartier et l'ADTC. Les propositions affluent. Elles concernent les parties entourant les zones piétonnes du centre ville et un certain nombre de quartiers.

Le travail de fourmi continue. Objectif : la mise au budget chaque année d'une ou plusieurs zones 30. On le sait, il faut un peu d'argent pour transformer le paysage urbain et inciter les conducteurs à rouler lentement.

La cheville ouvrière de ce travail patient est une association locale qui va bientôt fêter ses 20 ans : l'ADTC, connue principalement pour ses actions en faveur du Tram ou du Réseau Express Régional baptisé Lazer.

L'ADTC, qui est le correspondant local de *«Rue de l'Avenir»*, a évolué et a adopté une attitude globale sur les problèmes de déplacement et sur ce qu'il est convenu d'appeler aujourd'hui l'écologie urbaine. Le vent frais de *«Rue de l'Avenir»* a soufflé jusqu'à Grenoble et les deux associations travaillent en synergie. Elles se complètent : la coopération entre les hommes de terrain, habitués aux combats de longue durée et ceux qui, implantés à Paris, sont proches des lieux de recherche prospective comme le CETUR (2), près des ministères aussi, a été très fructueuse.

Les échanges fonctionnent dans les deux sens. Les fruits de l'expérience reviennent à ceux qui imaginent le long terme. Les études et les fils directeurs arrivent jusqu'à ceux qui vivent les difficultés quotidiennes.

A ce tableau optimiste, il faut ajouter qu'à l'occasion de ces deux dossiers, les Associations locales apprennent à se connaitre et à travailler ensemble. Schéma directeur oblige., A bientôt sur le sujet.

JACQUES HENNEBERT

(1) ADTC : Association pour le Développement des Transports en Commun, voies cyclables et piétonnes dans l'agglomération grenobloise.

(2) CETUR : Centre d'Etudes des Transports Urbains.

RUE DE L'AVENIR

Association pour une Ville plus agréable à Vivre

EDITORIAL

DES VILLES SANS VOITURES ?

« Un Club européen des villes sans voitures » a été créé au cours d'une conférence qui s'est tenue à Amsterdam en mars dernier. Cette initiative est due à la Direction Générale de l'Environnement de la Commission européenne, en coopération avec l'association Eurocities.

Trente-cinq villes d'Europe, parmi lesquelles **Lille, Nantes** et **Nice** ont déjà adhéré.

Objectif de ce Club : Assurer un échange régulier d'informations entre les villes d'Europe qui souhaitent promouvoir d'autres modes de transport de personnes et de marchandises plus respectueux de l'environnement que l'automobile.

Au cours d'une première réunion, trois groupes de travail ont été créés : Deux-roues et piétons – trafic commercial – migrations alternantes.

Même si nous n'avons jamais proposé de solution aussi radicale, nous ne pouvons que nous féliciter de cette nouvelle approche de la question du déplacement en ville, d'autant plus qu'elle est faite au niveau européen.

« Rue de l'Avenir » suivra très attentivement les travaux de ce Club, vous tiendra au courant et peut-être demandera d'y participer…

Armelle POIDEVIN

SOMMAIRE

3e concours 2
La Rue… on partage

Deuxièmes assises nationales de la Sécurité routière 2

Le colloque de Marseille 3

Vive le vélo 3

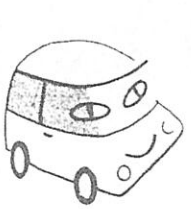
L'autre Reims a cinq ans 4

UN AVENIR POUR LA VILLE

On a pas fini de parler de la ville, de ce qu'elle engendre, plutôt malaise que bien-être. On sait que les 3/4 de la population vit en ville ou en agglomération, sorte de milieu urbain continu reliant une grande ville à sa périphérie, banlieue pavillonnaire où l'on a le sentiment d'échapper à la ville, ou encore banlieue d'HLM. Beaucoup d'agglomérations grandissent vite et mal. Tout cela fait un peu peur, mais est ressenti comme une fatalité du monde moderne, un monde gouverné par une certaine idée de liberté qui nous est chère à tous. Voilà, brossé à grands traits, le paysage urbain présent et probablement à venir, si nous acceptons cette fatalité.

Les pouvoirs publics ne sont pas sans réagir, comme le montre le débat national en cours sur l'aménagement du territoire. Regardons les propositions du gouvernement sur le fond (page 48 du document introductif au débat) : *« … limiter la croissance des 5 premières régions (Ile-de-France, Rhône-Alpes, etc.) et favoriser le développement des autres »*. L'idée est juste : une croissance rapide génère plus de problèmes (déplacements, équipements, etc.) qu'il n'est possible d'en résoudre. Cette idée passe mal auprès de beaucoup d'élus qui identifient croissance et succès politique. Et pourtant, l'alternative existe : viser une croissance qualitative. Puisque l'extrapolation des tendances conduit à des scénarios inacceptables, il faut redéfinir une orientation générale, miser sur le long terme, être exigeant sur la qualité de la vie et faire l'économie de nuisances qui nous coûtent cher : le bruit, l'insécurité, l'usage immodéré de la voiture.

Poursuivons notre réflexion en regardant ce qui se passe chez nos voisins européens. Partout en Europe, on a multiplié les **zones 30**, rendant au calme un grand nombre de quartiers. En France, le décret du 29.11.90 qui vise une modération de la circulation et qui aurait



pu nous conduire au même résultat, est rarement appliqué. Toutes les communes devraient avoir effectué une mise à jour des voiries urbaines sur la base de 50 km/h (quelques fois 70) et de zones 30. Pourquoi en sommes-nous là ? Le plus souvent par frilosité : peur de mécontenter, peur de la nouveauté, peur du coût. On se trompe : la généralisation des zones 30 est la clef d'un progrès significatif, l'objectif étant de placer en zone calme et conviviale les 3/4 de la population urbaine. Quant au coût de l'aménagement, il est faible : il suffit de marquer clairement les entrées-sorties (pincement de voie et panneaux) et de disposer le stationnement en chicane, pour que, naturellement l'automobiliste conduise lentement.

Dans le domaine du stationnement, la France est encore plus en retard. Dans beaucoup de grandes villes d'Europe, on a compris cette équation simple : augmenter l'offre dans le centre conduit à une augmentation de la circulation là où justement on voudrait la modérer. Il ne suffit pas de mieux partager l'espace entre les différents modes de déplacement pour que se réduise « spontanément » la circulation automobile, il faut réduire le nombre total de places de stationnement et gérer l'offre de façon sélective. Il faut aussi s'attaquer au problème du stationnement sur les trottoirs et rendre la marche à pied moins dangereuse et plus agréable. Des solutions existent. Ce que l'on espère, en s'attaquant à la fois à la modération de la circulation et à la maîtrise du stationnement, c'est changer les habitudes, surtout quand il s'agit de trajets courts en favorisant la marche à pied et le vélo, tous deux bénéfiques en terme de santé publique… et d'apprentissage de l'autonomie des enfants. Doubler le nombre de déplacements en vélo n'est pas une utopie si l'on parvient à créer un véritable réseau cyclable, sûr et continu. Le CETUR et le Club des Villes Cyclables invitent les élus à signer une Charte Cyclable, c'est-à-dire à « s'engager techniquement et politiquement de façon durable ».

La ville est malade de la voiture ? Voilà quelques idées-forces pour en sortir.

Jacques HENNEBERT

N°7 - Septembre 1994

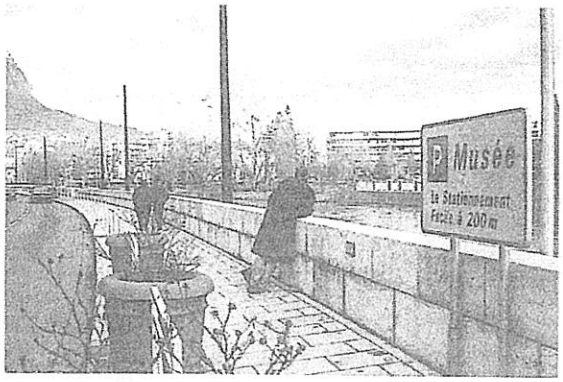
TRENTE-SIX LAURÉATS...

RÉCITS ET NOUVELLES POUR QUELQUES-UNS D'ENTRE EUX

GRENOBLE LA RIVE DROITE DE L'ISÈRE

C'est vrai : la réhabilitation du cheminement piétons de La Tronche à la Porte de France est un sujet qui nous tient à cœur... et en haleine depuis 1987. Où en sommes-nous à ce jour ?

AVANT *Photo J. Hennebert*



APRÈS *Photo J. Hennebert*

Morale de l'histoire : avec de la patience et de la persévérance, il y a quand même des choses qui bougent !

(Lauréat 1992)

Jacques HENNEBERT

LILLE : LE JARDIN DES OLIEUX (Lauréat 1992)

Photo Philippe Leys

La « Zone 30 » prend forme même si le rythme des travaux est

Photo Philippe Leys

LE PECQ, VALENCE, LE BOURGET, CARROS-VILLAGE

Les lauréats du concours « La rue... On partage », désignés par un jury lundi 15 juin (voir nos éditions du 17 juin), disaient finalement au travers de leur projet respectif : « Plus jamais ça ! ».

Plus jamais le risque d'accident grave à la sortie de l'établissement scolaire parce que la sortie donne directement sur une voie rapide ou que les jeunes à pied ont du mal à se frayer un chemin entre mobylettes, motos, cars et voitures. Plus jamais l'écrasement de gamins qui, n'ayant pas de lieu pour se défouler, jouent presque sur la rue. Plus jamais ce centre-ville qui n'en est pas un parce qu'il est rongé par le trafic routier.

Le 18 janvier 1989, au Pecq (Yvelines), l'élève Caroline Dutoict a été tuée par une voiture sur un passage piétons de l'avenue Charles-de-Gaulle à proximité du collège Jean Moulin. C'était un accident de plus. Mais, cette fois, il était mortel. Les camarades de Caroline se sont insurgés. Ils ont demandé que les abords soient aménagés. Les enseignants se sont rangé à ce souhait. Ils ont encouragé les classes à élaborer, avec l'aide d'urbanistes, un plan d'amélioration.

Placer de chaque côté de l'avenue des barrières de sécurité de 1,50 m en plexiglas (pour offrir une transparence visuelle). Mettre un pavage coloré avec dégradé de tons chauds sur les passages piétons afin que ces derniers soient mieux vus par les automobilistes...

Une grande détermination

Des quatre projets qui ont gagné le concours « La rue... On partage ! », celui des élèves du Pecq a le plus impressionné les membres du jury, présidé par Bernard Durand, directeur adjoint de la Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR). Sans aucun doute parce qu'il manifestait une grande détermination de la part de jeunes face aux réalisations parfois aberrantes que les générations précédentes leur lèguent.

Des élèves du collège Sainte-Anne de Valence (Drôme) méritaient aussi une palme. En proposant de créer un espace de skate-board, ils ont lancé un pavé dans la mare du racisme anti-jeunes. « Vous ne voulez pas que nous nous livrions à des facéties sur les trottoirs ? Eh bien, aménagez-nous une aire de jeu ! » ont-ils en quelque sorte signifié à leurs pères, mères et professeurs.

Les membres de l'association « Imagine Le Bourget » ont, pour leur part, fait un bel acte d'autocritique d'adultes en déterminant les conditions d'un désengorgement du centre de cette ville de Seine-Saint-Denis. Et les parents du collège des Baous de Carros-Village (Alpes-Maritimes) se sont montrés prévoyants en présentant un dispositif astucieux d'aménagement des abords de l'établissement scolaire. Cela n'est pas un luxe, compte tenu des dangers encourus par les jeunes.

Antoine FOUCHET

LA CROIX 21/22 juin 1992

LA RUE... ON PARTAGE!

Dossier : les modes doux

Le piéton dans le trafic

Le piéton, c'est vous et moi, c'est cet automobiliste qui vient de quitter sa voiture, c'est cet enfant que les parents ont laissé aller à l'école à pied, c'est cet homme qui a envie de flâner ou qui ressent le besoin de marcher pour se sentir bien dans sa peau.

Le piéton est fragile : il le sait. Il marche sur le trottoir prévu à cet effet mais, lorsqu'il veut traverser la rue, les problèmes ne font que commencer.

On s'imagine souvent que les "traversées piétons" sont des espaces protégés. Erreur ! La traversée piéton a été inventée pour que l'automobiliste soit sûr de ne pas en trouver ailleurs qu'à cet endroit. Le code de la route impose en effet au piéton de l'emprunter dans un rayon de 50 mètres, soit 100 mètres supplémentaires si le boulanger est juste en face du boucher.

Est-il prioritaire sur ce passage qui lui est dédié ? Oui, s'il est déjà engagé et s'il laisse le temps à un véhicule de ralentir ou s'arrêter. Cette règle du code de la route est d'ailleurs valable aussi en dehors des passages piétons au-delà des fameux 50 mètres.

La règle du respect du piéton engagé est le plus souvent méconnue ou pas respectée. Combien de fois voit-on un piéton bloqué au milieu d'un passage en position dangereuse, aucun automobiliste ne le laissant terminer sa traversée ! Loin d'un passage, ses chances sont plus faibles encore.

Du côté des piétons, la plupart d'entre eux sont résignés, parce qu'ils ont peur. Ils attendent qu'il n'y ait plus aucun véhicule pour traverser. Du côté des conducteurs, on prend de mauvaises habitudes, on est moins vigilant, on ralentit de mauvaise grâce.

Dans une circulation apaisée, avec des vitesses ne dépassant pas 50 km/h ou 30 km/h sur les voies de desserte, les choses deviennent plus faciles. Mais, de toutes façons, il faut s'adresser aux conducteurs pour leur demander de respecter le piéton engagé !

Les limites des aménagements

Les différents aménagements prévus par le code de la route sont mal adaptés à la ville.

Les feux sont souvent réclamés par les habitants eux-mêmes, mais ils ont des effets pervers pour les piétons. On roule vite, trop vite, sûr de son droit, ou pour essayer de rattraper l'onde verte, sans pitié pour ceux qui transgressent la règle, un enfant, une personne âgée, un étourdi. Un petit giratoire (deux fois deux voies), ou un mini-giratoire (deux fois une voie) conviennent mieux. Ils sont tout aussi fluides et ils sont efficaces en permanence.

Les "stop" et "cédez le passage" font aussi partie de l'arsenal routier. Ils procurent un sentiment de confort aux conducteurs, qui savent qu'ils sont prioritaires. Mieux vaut laisser faire la règle de la priorité à droite (complètement oubliée en ville) sauf, bien sûr, pour les voies artérielles. Dans les quartiers, ces panneaux facilitent la circulation de transit. Autour de nous, nous avons tous un petit malin qui connaît les "bons" itinéraires et qui se flatte d'aller plus vite que tout le monde. Il faudra, surtout dans les "zones 30", rendre l'automobiliste plus attentif en rappelant la règle de la priorité à droite.

Modérer la vitesse des véhicules est un objectif incontournable pour vivre en ville, l'aimer et vouloir y rester. Pour atteindre cet objectif, il faut définir les vitesses admissibles (50 ou 30 km/h, quelquefois 70) et mettre en œuvre des aménagements pour qu'elles soient respectées. Dans la panoplie d'aménagements possibles, rappelons l'intérêt des "coussins berlinois" lorsqu'il y a passage de transports en commun. Ils sont implantés dans une section localement limitée à 30 km/h, ou en zone 30. Les plateaux surélevés offrent de belles coupures transversales, qui modifient le paysage urbain. Les pentes doivent être respectées pour obtenir l'effet de ralentissement souhaité (guide CERTU). Attention, la rue n'est pas la route ! ■

Jacques HENNEBERT

Pour la multiplication

Pour qui ? Pourquoi ?

Malgré leur référence routière, le 30 km/h, les zones 30 sont faites pour rendre plus sûrs et plus agréables les modes doux : marche à pied et vélo. Dans une zone 30 bien faite, les vitesses adoptées par les conducteurs sont assez faibles pour que les regards se croisent. Les piétons traversent "au plus court" d'une boutique à l'autre. Les règles de priorité comptent moins que le petit signal fait par l'un ou par l'autre pour lui signifier qu'on le laisse passer. On se respecte, l'atmosphère est plus conviviale, la vie de quartier peut se développer.

La zone 30 n'est pas une zone piétonne. On peut circuler et stationner librement. Elle est donc bien acceptée par les commerçants.

La multiplication des zones 30 a donc plusieurs dimensions : sécurité, requalification des quartiers, lutte contre la périurbanisation, etc.

Le coût

Pour qu'une zone 30 fonctionne bien, il faut aménager les entrées et changer le paysage afin d'attirer l'attention de l'automobiliste.

Pour limiter la vitesse, surtout sur les sections longues, on utilisera des "plateaux surélevés" ou des "coussins", ou encore, avec un trafic faible et sans passage de transports en commun, des traversées "trapézoïdales" (voir les guides du CERTU). On peut aussi réorganiser le stationnement, pincer les voies, faire des écluses, etc. Le coût est de l'ordre de 1 MF par zone 30.

Pris séparément, ce coût peut paraître important, mais il faut le comparer aux autres investissements. Pour une agglomération de taille moyenne comme celle de Grenoble par exemple, la dépense totale prévue au PDU (plan de développement urbain) est de l'ordre de 8 milliards de francs, avec 200 MF pour le réseau cyclable. Il en faut à peu près autant pour généraliser les zones 30 dans toutes les communes de l'agglomération, soit 2,5 % de l'investissement total.

Les trajets à l'école

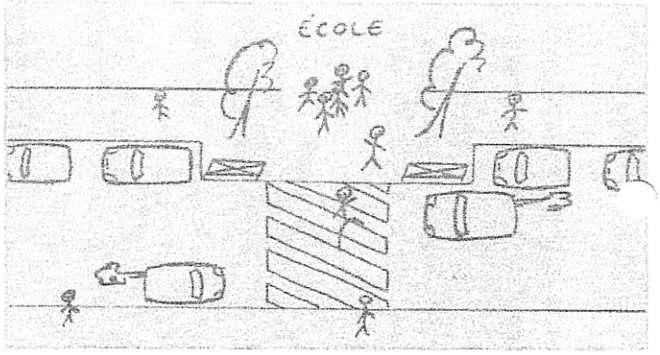
Beaucoup de parents accompagnent leurs enfants en voiture parce qu'ils continuent vers leur lieu de travail, mais ils ne sont pas tous dans ce cas. Le taux d'accompagnement en voiture est important, souvent 50 %, voire 100 %. Il s'agit de trajets courts, faisables dans le même temps à pied ou en vélo.

Il faut donc sécuriser ces trajets pour que les parents n'hésitent pas à envoyer leur enfant seul à l'école, à pied ou en vélo. La mise en zone 30 du secteur autour de l'école est la meilleure solution car les enfants sont partout et il est donc nécessaire de sécuriser tout le trajet. On peut aussi renforcer la présence d'une école en créant une "zone scolaire" (voir fiche "Zones scolaires au cœur des zones 30"). Il est de toutes façons nécessaire de dégager l'espace devant l'école en supprimant du stationnement. Cet espace devient une aire conviviale de rencontres et d'échanges.

Le taux d'accompagnement en voiture doit être suivi. La baisse de ce taux permettra de mesurer l'impact des mesures mises en œuvre. Cette baisse sera bénéfique pour le trafic aux heures de pointe et évitera peut-être de surdimensionner l'espace dédié à la voiture.

Quant à la signalisation aux abords de l'école, il est déconseillé d'utiliser d'immenses pictogrammes, marquages ou panneaux. D'abord parce que les accidents ne se produisent pas devant l'école, mais souvent plus loin, et ensuite parce que cela peut inciter les automobilistes à reprendre une allure élevée au-delà de cette supersignalisation.

Des enfants qui vont seuls à l'école sont sur le chemin de l'autonomie...



des zones 30

Les écluses au secours des zones 30

La vitesse des véhicules dépend directement de la largeur de la voie qu'ils empruntent. Pour modérer les vitesses, il n'est pas nécessaire de réduire cette largeur sur tout le parcours. On peut "pincer" la voie à certains endroits, qui seront choisis là où les piétons traversent naturellement. La largeur du rétrécissement sera choisie en fonction du but recherché. Par exemple, si on laisse deux voitures particulières se croiser à moins de 30 km/h, cette largeur sera d'environ 4 mètres (voir fiche "Modérer la circulation"). On peut aller plus loin et rétrécir de 3 mètres à 3,5 mètres. Un seul véhicule passera. C'est le fonctionnement en écluse. Si un autobus se présente en même temps qu'un autre véhicule, il sera prioritaire. Cette priorité pourra être signalée avant l'écluse. On peut ménager des bandes latérales pour ne pas gêner les cyclistes, qui continueront tout droit.

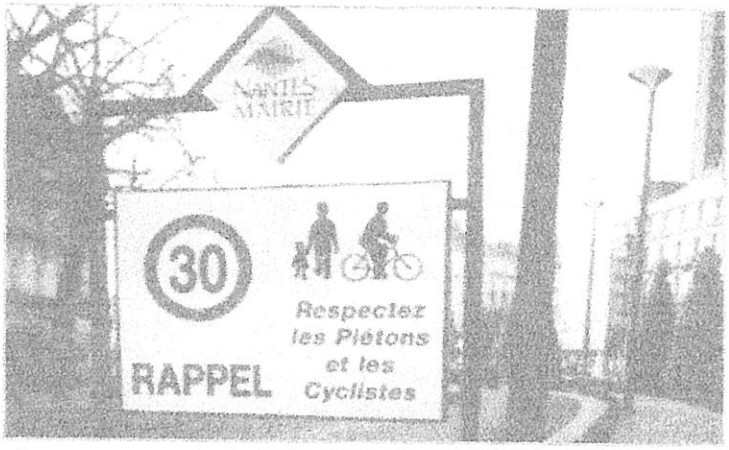
Il ne faut pas avoir peur de pincer les voies. C'est d'ailleurs ainsi qu'elles fonctionnent souvent, lorsqu'un véhicule est arrêté en double file. Cela ne provoque ni protestation, ni verbalisation.

Il existe déjà des pincements et des écluses sur des routes nationales dans les traversées de commune, à la grande satisfaction des habitants, par exemple dans l'Isère.

Pincements et écluses tolèrent le passage des transports en commun. Le rapport efficacité/prix est bon. C'est donc un outil à ne pas oublier pour réussir une zone 30.

La taille d'une zone 30

Le guide du CERTU recommande au moins 200 mètres et au plus 2 km. Cette fourchette de valeurs s'applique aussi aux voies transversales car il s'agit bien d'une zone, d'une surface et non d'un axe. La zone 30 ne doit pas être trop petite. S'il s'agit d'un axe seulement, ou si les longueurs sont trop courtes, on peut mettre un tronçon de voie à 30 km/h. C'est le cas des voies artérielles à 50 km/h, avec des tronçons limités



localement à 30 km/h, pour implanter un coussin ou un plateau.

La zone 30 a donc une surface d'environ un demi-kilomètre carré. Dans une ville comme Berlin, les zones 30 couvrent 70 % du territoire. A terme, il est souhaitable que ces zones s'étendent sur au moins la moitié de la surface de la commune. Une politique d'agglomération est souhaitable car les trajets en voiture dépassent les limites communales.

Le transit

Si, dans les faits, les zones 30 sont trop petites, c'est parce qu'on n'a pas voulu inclure une grosse voie de desserte avec transit majoritaire. Or, il peut y avoir de bonnes raisons de l'inclure. C'est le plus souvent parce que les commerces se trouvent de part et d'autre de cette voie et que les habitants souffrent d'une "coupure" due au trafic. Inclure une telle voie dans la zone 30 reste en accord avec les recommandations du CERTU.

Le transit est encouragé par des voies "prioritaires" avec "stop" et "cédez le passage", qui sont à exclure pour une autre raison. On ne doit pas envoyer aux conducteurs deux messages contradictoires : d'un côté, "vous êtes en zone 30 et, donc, soyez vigilants" et, d'un autre côté, "vous êtes sur une voie prioritaire, vous pouvez négliger ce qui vous vient de la gauche et de la droite". Bref, du transit en zone 30, oui, mais pas de voies prioritaires. ■

Jacques HENNEBERT

Dossier : les modes doux (suite)

Le dossier précédent (rappel)

Dans notre bulletin n° 13, nous avons parlé du piéton et, par exemple, de ses droits quand il s'est déjà engagé à traverser la chaussée.

Nous avons remis en cause une certaine politique d'aménagements, lorsque ceux-ci sont plus adaptés à la route qu'à la rue :

- multiplication des feux de signalisation dans les quartiers à cause de leurs effets pervers,
- généralisation des stops et des "cédez-le-passage" aux carrefours, qui procurent aux automobilistes prioritaires un sentiment de confort et leur font relâcher l'attention.

Nous avons fait la promotion des "coussins berlinois", récemment proposés dans les documents du CERTU, qui complètent la panoplie d'aménagements destinés à modérer la vitesse en ville.

Nous avons plaidé pour la multiplication des zones 30, en rappelant leur vocation et leur succès en Europe. Nous avons relativisé leur coût, qui reste modeste dans le contexte d'un plan de déplacement urbain. Nous avons préconisé les pincements de voies, allant jusqu'au "fonctionnement en écluse". Enfin, nous avons incité les décideurs à être volontaristes pour sortir de la situation actuelle où les zones 30 sont trop petites et trop peu nombreuses, en insistant sur la nécessaire sécurisation des trajets d'enfants allant à l'école ou revenant à leur domicile. En bref, n'ayons pas peur des zones 30 !

Pour aider les associations dans leurs efforts, nous avons résumé nos recommandations, et nous avons donné les coordonnées de "correspondants" par région, pour chaque CETE.

La politique du chacun-chez-soi

Pour des raisons qui tiennent à leur histoire, les rues sont ce qu'elles sont, c'est-à-dire adaptées aux charrettes à chevaux, avec des trottoirs qui permettent aux piétons de ne pas marcher dans la boue. Aujourd'hui, les choses n'ont pas beaucoup changé, si ce n'est que les voitures ont beaucoup de chevaux sous le capot, qu'elles ont proliféré et que les trottoirs ont pas mal rétréci.

La politique du tout-voiture des années soixante a conforté cette litote dans les faits : les piétons ne sont que des conducteurs en fin de parcours et les cyclistes une espèce en voie de disparition.

Les esprits cartésiens ont adopté l'idée simple qu'un piéton doit se trouver sur un trottoir et pas ailleurs. Il peut circuler sur ce trottoir à la rigueur, mais sans déroger à la règle du chacun-chez-soi. Ces mêmes esprits ne sont pas prêts à partager la rue avec les cyclistes puisqu'ils s'autorisent à stationner sur une bande cyclable.

Un rêve ? Non : une réalité à... Fribourg-en-Brisgau (Allemagne).

Ce raccourci peut sembler trop sévère aujourd'hui. La loi sur l'air, qui veut la baisse du trafic automobile, a force de loi et les PDU viennent d'être bouclés. Mais le changement attendu ne peut être que lent.

Partager l'espace en donnant moins de place à la voiture, cela se fait au moyen d'aménagements. Mais attention : on ne touche pas aux comportements. Le chacun-chez-soi a encore de beaux jours à vivre.

Partager un même espace dans le temps, en zone 30 par exemple, c'est une autre partie à jouer. Des aménagements judicieux incitent à conduire paisiblement (voir bulletin n° 13) et les rapports entre les usagers-citoyens ont quelques chances d'évoluer.

N'y a-t-il pas là un commencement, un espoir, pour passer d'une utopie à une réalité ?

GROOVE

Les îlots en questions

De petits travaux d'aménagements ont été entrepris un peu partout, surtout dans les petites communes, des travaux "pour la sécurité", ou encore "pour faire joli", pour qu'on les voie quand on est au volant de sa voiture : îlots au milieu d'une traversée piétonnière, ou autres séparateurs rarement accessibles à pied, fleuris ou plantés.

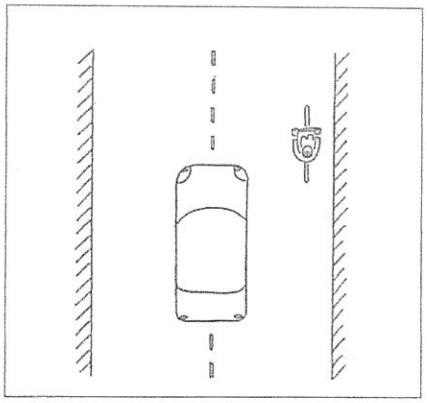
Hélas, ces dispositifs séparateurs sont de fausses bonnes idées lorsque les voies ne permettent pas le dépassement des cyclistes dans de bonnes conditions de sécurité.

On a voulu avantager les piétons, qui peuvent ainsi traverser en deux temps. On a voulu également rétrécir les voies pour éviter des vitesses excessives, mais on a oublié les cyclistes, qui sont pris ainsi dans un entonnoir!

La multiplication des îlots est un phénomène national. Il est temps d'arrêter cette épidémie qui ne soulève, apparemment, que l'indignation des cyclistes. **Rue de l'Avenir**, généraliste en matière de déplacements, analyse et propose.

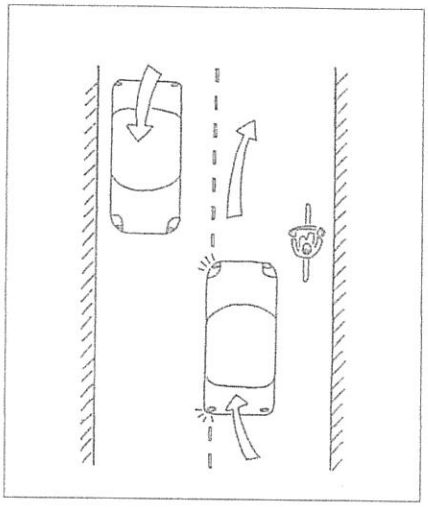
Prenez une voie "normale", avec ses trois mètres de large, bordée par une ligne discontinue séparant les deux voies en sens inverses. Cette largeur permet à un automobiliste de rouler très vite.

Pour doubler un cycliste sans le frôler, même s'il a ralenti, l'automobiliste doit sortir de son couloir et mordre sur la voie d'en face (schéma 1).



Première conclusion : dépasser un cycliste est une opération courante, mais, en l'absence d'aménagement propre au cycliste, elle contient potentiellement un danger.

Si une voiture arrive en face au moment du dépassement, il faudra que le conducteur de ce véhicule fasse l'effort de serrer sa droite, pour faciliter le dépassement (schéma 2). En général, tout se passe bien, mais le cycliste éprouve déjà un sentiment d'insécurité.



Deuxième conclusion (bien connue) : mieux vaut sécuriser les trajets pour les cyclistes, grâce à des bandes, des pistes (artères), ou apaiser le trafic grâce à des zones 30 (quartiers). C'est dans ce contexte qu'il faut analyser la multiplication des îlots ou séparateurs en tous genres.

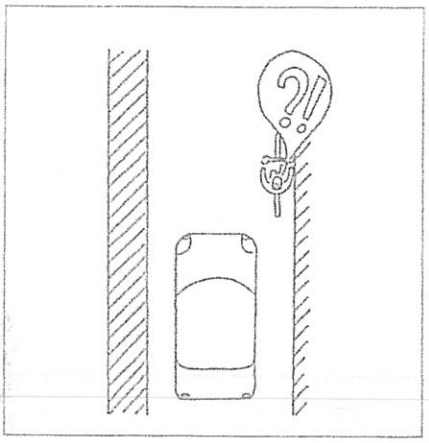
Le dépassement d'un cycliste pose problème quand le conducteur qui veut dépasser ne peut plus se déporter, un tant soit peu, sur sa gauche.

Que va-t-il arriver?

Premier scénario (schéma 3) : le conducteur est patient. Oui, cela existe! Il accepte de rouler à 20 km/h, ou moins, en attendant que ça se passe. Mais le cycliste n'en sait rien. Il a peur. De nos jours, on appelle ça du stress. La prochaine fois, il hésitera à prendre son vélo.

Deuxième scénario : le même que le précédent, mais le cycliste connaît la chanson et il roule au milieu du couloir, pour lever toute ambiguïté.

Que fait le conducteur ? On va lui prêter de bons sentiments (là, je suis optimiste) et c'est lui qui stresse parce qu'il est déjà en retard. Ou bien il fustige celui qui le retarde (il ne va quand même pas jusqu'à l'écraser!), il fait ronfler son moteur, il roule trop près. Bref, il fait sentir que sa patience est mise à l'épreuve.



Troisième scénario : le conducteur double le cycliste bien intentionné qui serre sa droite tant qu'il peut. Il le frôle. Le cycliste, lui, a le sentiment qu'il vient de frôler la mort.

Que faire ?

Il faut dire et redire aux techniciens et aux élus :

- que les îlots sont réservés aux traversées longues, aux 2x2 voies ou plus,
- que les séparateurs courts ou continus le long d'une voie sont à proscrire si l'on n'a pas réservé ce qu'il faut sur les côtés, bande ou piste (by-pass), pour les cyclistes,
- que cette règle est encore plus impérative si la chaussée est montante,
- que faire de larges îlots avec des fleurs, arbustes, etc., sur des espaces peu ou pas accessibles aux piétons n'est pas le meilleur choix pour un espace public qu'on devrait dédier en priorité aux modes doux et transports publics, comme le préconisent la loi sur l'air et les PDU, même les plus frileux!

Aménageurs, n'oubliez pas les cyclistes!

L'incivilité

On parle d'incivilités, au pluriel à cause de leur nombre, de leur diversité, de leur répétitivité. Elles tiennent de l'égoïsme, de la veulerie et de l'arrogance. Elles se développent en milieu urbain, parce que c'est là que nous vivons depuis le XX^e^ siècle. Nous, c'est-à-dire plus de 80 % de la population.

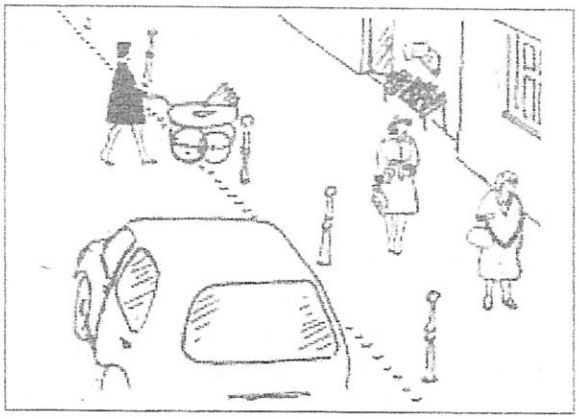
Au début, ça agace : vous descendez sur la chaussée parce qu'une voiture est garée en travers du trottoir. Vous poussez un soupir parce qu'on a tagué le joli mur en pierre devant lequel vous passez tous les jours. Vous râlez un peu parce qu'on vous a bousculé(e). Et puis vous commencez à en avoir marre du portable du voisin qui parle fort sans même s'en rendre compte. Vous ne prenez plus votre vélo parce que vous avez peur et vous ne supportez plus la voiture rouge qui s'est garée en trombe là où vous alliez tranquillement placer votre véhicule. Vous rêviez d'un monde courtois, convivial. Vous avez envie d'aller vivre ailleurs. Où ? Vous ne savez pas, mais le salut est dans la fuite, dixit Laborit. La ville, vous ne l'aimez plus, les gens que vous croisez non plus. On se renferme dans son chez-soi, un chez-soi qu'on bichonne, car là, au moins, on ne se sent pas agressé.

Avant, il y avait les barbares et nous, les gens civilisés, on les avait bien identifiés, on s'en protégeait. Aujourd'hui, ils sont partout, anonymes.

Et pourtant, quand vous marchez dans la rue, il y a encore des gens qui vous regardent dans les yeux, des inconnu(e)s avec qui vous échangez un sourire.

Oui, parfois, la barbarie s'éloigne...

Jacques HENNEBERT



Faut-il continuer à faire des trottoirs ?

A quoi servent les trottoirs?

A trotter? Oui, quand on est pressé, mais aussi à bien d'autres choses qui tiennent aux usages. Pour certains, c'est un espace libre qui permettra de garer une voiture, le plus souvent en toute impunité. Pour beaucoup, ce n'est qu'un parcours répétitif, quotidien, mais pour d'autres, c'est aussi un espace pour flâner, s'attarder devant une vitrine, faire des projets, faire des rencontres. Pour les enfants, cela peut être un espace de jeux. Ce n'est pas le trottoir qu'on aime ou qu'on n'aime pas, c'est la rue, sa beauté ou sa laideur, sa gaieté ou sa morosité.

Techniquement, le trottoir est un espace surélevé, séparé de la chaussée par une bordure rectiligne. Pour un automobiliste, cette bordure va servir de guide. Il va se laisser guider jusqu'à ce qu'il trouve quelque chose de transversal qui remettra en cause la tranquillité du parcours, et pas avant, puisque tout ce qui est implanté sur le trottoir est en retrait : bornes, boîtes aux lettres, panneaux de signalisation, poubelles, sucettes publicitaires, bacs à fleurs, la liste est longue. On appelle ça "l'effet de bord". Le conducteur s'éloigne d'autant plus du bord qu'il roule vite. Voilà un outil facile et pas cher pour modérer la vitesse en ville. Si les usagers de la chaussée veulent profiter de toute la largeur de la voie pour pouvoir se croiser, par exemple, il faudra rouler lentement.

Pour conclure

Des bornes, il en faut déjà pour empêcher le stationnement sauvage sur le trottoir. Au lieu de les placer en retrait, il faut les placer près du bord. De plus, les piétons profiteront des trente centimètres qu'on va gagner.

Mais allons plus loin. A quoi sert une surélévation du trottoir, à partir du moment où l'espace piétons est bien délimité par des bornes? A rien, si ce n'est procurer du confort à la conduite automobile et, dans l'esprit du conducteur, à confiner les piétons sur un espace dont ils ne doivent pas s'échapper!

C'est en cela que les zones 30 dérangent les habitudes. Les piétons peuvent traverser du boulanger au charcutier, si toutefois on a eu l'intelligence de ne pas placer des traversées piétons qui les obligeraient à ne traverser que là et pas ailleurs.

Bref, faire ou ne pas faire un trottoir est un choix politique. Si le trottoir existe, il est certes coûteux de le démolir, mais s'il n'existe pas, il faut surtout ne pas le créer!

L'espace entre les bornes se déduit de considérations simples. Lorsque le trottoir est large, il faut serrer les bornes pour éviter que les voitures pénètrent entre les bornes (environ 1.40 m). Dans le cas inverse, on peut les espacer davantage (2.50 m).

Les esprits chagrins diront que les "forêts" de bornes sont disgracieuses. La réponse est facile à trouver : mieux vaut une forêt de bornes qu'une forêt de voitures stationnées sur l'espace piétons.

Jacques HENNEBERT

Vous avez dit trottoir?...