

Rue de l'Avenir

RUE DE
L'AVENIR



Chambéry, la ville qui a donné la priorité aux piétons

compte-rendu de la 25e Journée *Rue de l'Avenir*

(25 et 26 septembre 2008)

Ce 25^e anniversaire des journées *Rue de l'Avenir* avait un caractère spécial, c'est la première Journée organisée conjointement avec nos amis de *Rue de l'Avenir France* - association créée il y a 20 ans déjà sur le modèle suisse. Ensuite, elle était internationale avec une centaine de participants de France et de Suisse bien sûr, mais aussi du Liechtenstein, de Belgique et du Québec. C'était aussi un retour aux sources, *RdA* y avait déjà organisé des visites (page 12) en plus petit comité, notamment à destination des techniciens de la Ville de Berthoud et du Canton de Berne qui étaient en train de tester ce qui allait devenir en 2002 la zone de rencontre.

La France ayant adopté cette régulation en juillet 2008 (page 7), les zones à priorité piétonne de Chambéry vont devenir des zones de rencontre. La boucle est bouclée... Secret bien caché. Peu de gens le savent en France, mais la capitale de la Savoie est - avec Fribourg-en-Brisgau, Delft et Ferrare - un modèle européen. Chambéry est précurseur en matière de zone à priorité piétonne depuis trente ans, avec les Néerlandais. Cependant, Chambéry a été plus loin en mettant place ces zones à priorité piétonne sur des axes à forte circulation, 15'000 véhicules/jours à la rue de la République (page 5), 30'000 sur un giratoire réalisé plus récemment. Ceci avec un résultat remarquable en matière de sécurité routière (pages 3 et 4).

Chambéry, ce n'est pas seulement des zones à priorité piétonne, c'est une politique décidée de *Chambéry métropole*, l'agglomération, en faveur de l'écomobilité en particulier par le développement de la pratique de la bicyclette (page 8), mais aussi des transports publics, des plans de déplacements scolaires ou du *Pédibus* (page 9). Un exemple à suivre.

La Journée de Chambéry a été aussi l'occasion pour le Réseau *RUES* (Réseau francophone pour une mobilité urbaine, conviviale et sûre) de se rencontrer.

Rue de l'Avenir

«Code de la rue»: en Suisse aussi?

Dans le cadre de la Semaine de la mobilité, *Rue de l'Avenir* a organisé le samedi 20 septembre à Lausanne un atelier de discussion sur le «Code de la Rue». Cette démarche, née en Belgique au début des années 2000, vise à revoir la réglementation en mettant au centre la rue, le contexte urbain et les usagers dits vulnérables. Le *Code de la Rue* a notamment consacré en Belgique le principe de précaution, et la responsabilité de l'usager plus fort vers l'usager plus faible (voir *RdA* 1/2005 et 3/2007).

L'idée était de présenter la situation en Belgique, où le *Code de la Rue* est entré en vigueur en 2004, et l'expérience de la France, où la démarche est en cours (première mesure entrée en force cet été, avec l'introduction de la zone de rencontre dans la loi française), puis de faire une première évaluation quant à une transposition possible en Suisse.

L'atelier a bénéficié de la présence d'Isabelle Janssens, de *l'Institut belge de la sécurité routière (IBSR)*, de Jacques Hennebert, de *Rue de l'Avenir France*, ainsi que de Luc Recordon, fin connaisseur de la législation suisse, élu à l'échelon national suisse et membre du groupe parlementaire *piétons-vélos*.

Ce premier échange a conclu à l'intérêt de poursuivre la réflexion sur les mesures possibles mais aussi sur la marche à suivre, en tenant compte des dispositions légales existantes et des spécificités du fonctionnement politique. En Belgique et en France, les milieux associatifs ont joué un rôle déterminant dans l'impulsion de la démarche puis son accompagnement. La prochaine étape prévue est de convoquer les associations qui pourraient être intéressées à développer des propositions et de s'engager dans la promotion du projet.

Dominique von der Mühl (dominique.vondermuehl@epfl.ch) ■

Pour plus d'informations sur le *Code de la Rue*, références de sites Internet et documents: www.rue-avenir.ch.

Impressum

Rue de l'Avenir est un groupe de travail romand indépendant dans lequel sont représentés: *Mobilité piétonne* - Association suisse des piétons, *ATE* - Association Transports et Environnement, *La Rue* - groupe de travail de l'*EPFL*, *PRO VELO Suisse* - Association pour les intérêts des cyclistes, *Pro Juventute*, *Pro Senectute*.

Ses objectifs principaux: l'amélioration de la sécurité des déplacements (en particulier celle des enfants, des personnes âgées et handicapées) la promotion de la mobilité douce et le soutien d'un urbanisme de proximité à l'échelle du piéton et du cycliste.

Ses moyens d'actions: l'information des habitants, des responsables communaux et des professionnels des aménagements urbains; les conseils techniques et juridiques; la publication du présent bulletin - quatre fois par année - et une journée d'étude annuelle.

Secrétariat, rédaction, abonnements et changements d'adresses:

Marie-Claire Pétremand, 2322 Le Crêt-du-Loche • 032 724 32 82 • secretariat@rue-avenir.ch

Contact conseillers régionaux:

Alain Rouiller • 022 777 10 02 • communication@rue-avenir.ch

Contact France:

Rue de l'Avenir, 34 rue de l'Eglise, F-75015 Paris • www.ruedelavenir.com

PAO: *Ecodev* Sàrl, Neuchâtel

Impression: *Pressor*, Delémont

Coordination du numéro: A. Rouiller

CCP: 20-7856-6

www.rue-avenir.ch

Ce numéro est publié avec le soutien de l'*OFROU* (Office fédéral des routes), cellule *mobilité douce* et de la Ville de Chambéry et de *Chambéry métropole*.

Photo page de couverture: Alain Rouiller

Chambéry: trente ans de sécurité routière et de zones à priorité piétonne

Pionnière des zones à priorité piétonne en Europe (ancêtres des zones de rencontre), ville innovante au bénéfice d'un remarquable bilan de sécurité routière, Chambéry méritait d'être (re)découverte à l'occasion de la 25e journée Rue de l'Avenir, le 25 septembre dernier.

Chambéry se trouve au carrefour des voies alpines entre la France et l'Italie, et la Suisse et la Vallée du Rhône. Aujourd'hui, la ville est au cœur du grand projet de liaison transalpine ferroviaire Lyon-Turin. L'espace y est contraint pour les activités d'une capitale de Département chargée d'histoire et de culture.

Au centre d'une agglomération de 120'000 habitants, Chambéry se trouve entre les massifs des Bauges et de la Chartreuse, dans la cluse qui porte son nom. Au sud, la ville s'étend vers les vignobles sur les coteaux de la Combe de Savoie; au nord, elle rejoint presque les rives du lac du Bourget - plus grand lac naturel de France.

Il y a trente ans, consciente des enjeux liés à la lutte contre l'insécurité routière (plusieurs accidents graves ou mortels se succédèrent dont celui d'un enfant frappé mortellement à la sortie de l'école) et l'amélioration du cadre de vie, la Ville de Chambéry s'est engagée dans un processus de transformation de l'espace public urbain, dans le sens de la pacification du trafic et d'un usage plus équilibré de cet espace par les différents types d'usagers.

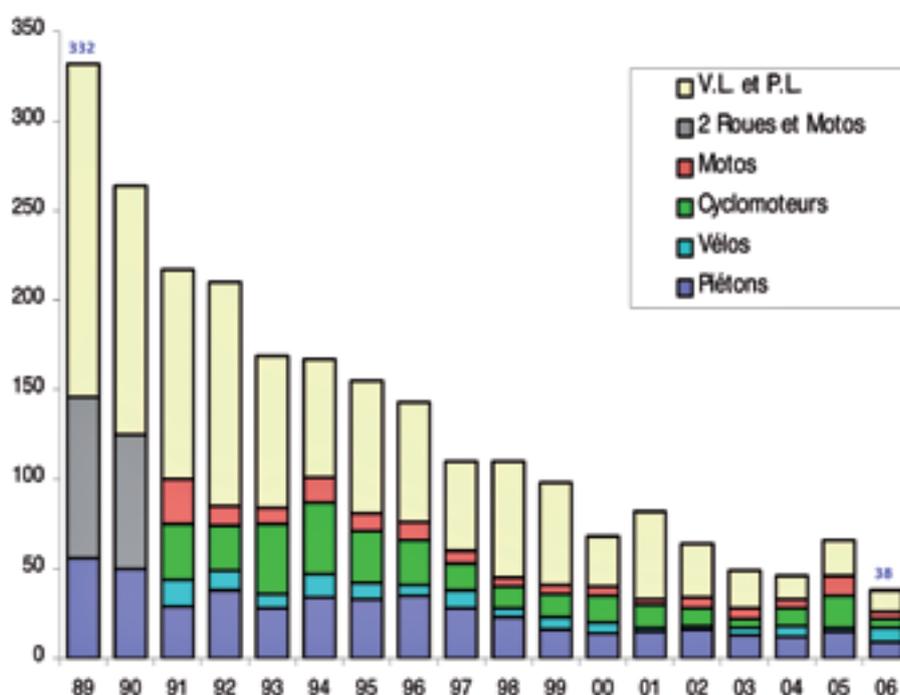
Au fil de cette longue expérience parsemée de succès et d'échecs, les techniciens en place (et notamment le directeur des Services techniques de l'époque, Michel Deronzier) mais également les élus ont constaté la nécessité d'introduire un nouveau contrat social face à la sécurité routière en instaurant un climat de pacification des déplacements entre les différentes catégories d'utilisateurs. La Ville de Chambéry a dû prévoir une planification du changement afin d'introduire par étapes des solutions techniques de plus en plus importantes en faveur de la sécurité tout en s'assurant de la cohérence de leur implantation dans plusieurs lieux de l'espace urbain.

Convaincre et contraindre

Les efforts de sensibilisation déployés auprès de la population et des automobilistes en particulier se sont faits en utilisant en alternance des techniques pour convaincre ou pour contraindre. Les efforts de persuasion se sont faits au travers de consultations publiques, de diagnostic et d'évaluation de la sécurité dans un quartier. Les actions visant à transformer l'environnement routier ont également servi les moyens de sensibilisation. Pour ce qui est des techniques pour contraindre, elles ont consisté essentiellement à implanter des mesures physiques de ralentissement de vitesse relativement agressives dans un premier temps avec la première génération des ralentisseurs.

Par ailleurs, lors de la mise en œuvre, la Ville de Chambéry a procédé par étapes. Les premiers aménagements ont été implantés dans des zones de vie de clientèles vulnérables, notamment aux abords des écoles. Une seconde étape a consisté à sécuriser les itinéraires.

Peu importe l'approche utilisée, il faut surtout garder à l'esprit que l'erreur n'est pas permise. Un aménagement mal conçu crée une insatisfaction au sein de la population et décrédibilise le projet et ses initiateurs. En effet, il faut de nombreuses années d'interventions stratégiques avant d'obtenir une compréhension des nouveaux modes de partage de l'espace public au sein de la population.



Nombre de victimes de 1989 à 2005

Les résultats durables obtenus en matière de réduction du nombre des accidents et des victimes ainsi qu'en termes de qualité de vie soulignent la réussite de cette politique. Entre la fin des années 70 et aujourd'hui, le nombre d'accidents est passé de 450 à 32 et celui des victimes de 590 à 38.

La technique des aménagements

Pour mieux comprendre la façon dont les solutions techniques sont utilisées, il faut identifier les éléments perceptifs à modifier. La technique consiste essentiellement à briser la linéarité des voies de circulation automobile. Habituellement, les routes ont pour effet de couper l'espace urbain et accentuent la domination de la voiture. Le domaine de la voiture est très linéaire (une ou deux dimensions). Le trottoir était l'espace sur lequel le piéton était confiné et il devait franchir l'espace dédié à la voiture lorsqu'il souhaitait rejoindre l'autre côté de la voirie. Pour contrer cette impression, la technique a consisté à introduire une verticalité dans les aménagements en inversant la problématique. Ce n'était plus le piéton qui pénétrait le domaine de la voiture mais cette dernière qui montait sur le domaine réservé aux piétons (et plus généralement aux modes doux): principe des plateaux surélevés, des voiries avec mise à niveau chaussée et trottoirs...). Par ailleurs, au niveau de la perception par l'automobiliste, la conation «routière» (revêtements noirs, marquages en peinture blanche...) disparaît complètement des aménagements au profit d'autres types de revêtements (enrobés colorés, béton, pierres...). Ainsi, l'automobiliste perd totalement ses repères et va réduire instinctivement sa vitesse.

Principes à retenir

1. Toute politique qui propose le partage de l'espace comme élément d'une *démarche urbaine* doit s'inscrire dans la durée. Cette volonté perdue depuis trente ans en dépit des changements politiques.
2. Cette démarche exige que les élus et les techniciens soient pleinement d'accord sur les objectifs à atteindre et sur les moyens mis en œuvre. Les techniciens sont aussi garants de la durée de la politique mise en œuvre.
3. Les aménagements de sécurité doivent faire partie d'une *volonté urbanistique d'embellissement* de la ville. L'utile doit faire bon ménage avec le beau de sorte que les aménagements réalisés s'inscrivent dans une politique dynamique et de progrès.
4. Dans la plupart des cas, nous avons délibérément choisi le *partage de l'espace* plutôt que des aménagements spécifiques. Il y a donc une dimension sociétale qui aboutit à un consensus d'où une concertation indispensable entre les acteurs. Mais il s'agit là d'un débat permanent.

Franck Dunoyer
(f.dunoyer@mairie-chambery.fr),
Services techniques de Chambéry ■



Un carrefour à feux est remplacé par un giratoire avec priorité piétonne à l'anneau. Cette spécialité chambérienne est spectaculaire. Les automobilistes doivent d'abord franchir une zone à priorité piétonne avant de s'engager sur le giratoire. Étonnant!

Photos
Avant: Ville de Chambéry
Après: Alain Rouiller



Démarche symbolique forte, un axe routier est supprimé, il y a plus de 25 ans, et remplacé par une extension du parc public et un axe cycliste
Photos Avant: Ville de Chambéry; après: François Cepas

Impressions d'une piétonne

La première fois que je suis venue à Chambéry, il pleuvait. Il pleuvait même si fort qu'une balade à vélo avait dû être annulée! Aujourd'hui, 26 septembre 2008, il fait un temps splendide et les couleurs d'automne des arbres rendent notre promenade dans les rues particulièrement agréable. On peut vraiment dire promenade car les gens que nous croisons ne sont pas des touristes mais des habitants vaquant à leurs occupations quotidiennes, allant chercher les enfants à l'école, sans précipitation, calmement. Peut-être, parce que habituée aux rues parisiennes, j'éprouve ici une sensation nouvelle, mais ce n'est pas la seule raison. D'abord, à l'évidence les automobilistes ne roulent pas vite, les piétons ont toute leur place et ne semblent pas se sentir en trop, gênants, par rapport à tout ce qui bouge plus vite autour d'eux. Certains diront que la ville elle-même, avec



ses charmantes petites rues du passé, se prêtait à cette mobilité douce mais combien d'autres villes ayant le même type de structure n'ont pas pour autant modifié les règles de circulation! Et quand les rues s'agrandissent, elles deviennent ce qu'on appellera désormais des «zones de rencontre» mais cette évolution a commencé à une époque (il y a trente ans) où la préoccupation majeure était d'écouler la circulation automobile au plus vite.

Rue de la République

Paradoxalement, l'apparence de chaos contribue à la modération de la circulation.

Photo: Alain Rouiller

Cependant, une remarque négative, il y a encore trop d'aménagements et de panneaux qui donnent parfois une impression brouillonne mais c'était probablement le seul moyen de modifier les comportements. De toute façon, ils doivent disparaître progressivement. Chambéry reste pour nous l'exemple d'une volonté politique soutenue par des techniciens imaginatifs qui ont ensemble redonné à une ville une qualité de vie que maintenant nous espérons retrouver dans beaucoup d'autres cités.

Armelle Poidevin
(armelle.poidevin@wanadoo.fr),
Rue de l'Avenir France ■

Rue de la République: le modèle

Dans les années 80, Chambéry décide de réhabiliter et de mettre en valeur le Curial, anciennes casernes napoléoniennes, avec un programme comprenant des bâtiments administratifs, culturels (le théâtre André Malraux conçu par l'architecte tessinois Mario Botta), de commerces et de logements neufs.

Problème: la Nationale 6 avec ses 15'000 véhicules/jours coupait le futur dévelop-

pement du Centre-Ville et ses nombreuses rues piétonnes.

En 1988 et 89, la Ville de Chambéry remanie donc complètement la Nationale 6, devenue Rue de la République: giratoires, sinuosités, plateau piétonnier et arborisation. La circulation est fortement modérée et l'environnement modifié. La Ville crée sur la partie rehaussée d'environ 250 mètres une zone à priorité piétonne.

Cet aménagement est devenu un modèle que les aménagistes européens viennent régulièrement visiter, c'était en effet la première fois que l'on osait réaliser une zone à priorité piétonne sur un axe comptant 15'000 véhicules/jour.

Alain Rouiller (alain.rouiller@ate.ch) ■



Photos
Avant: Ville de Chambéry
Après: Alain Rouiller

Les zones 30 en France: aujourd'hui et demain

Introduites dans le code de la route en 1990, les zones 30 connaissent depuis une dizaine d'années, un succès progressif. Les habitants sont demandeurs, la volonté politique se précise, le savoir-faire technique existe: si bien qu'aujourd'hui, on trouve de nombreux exemples de réalisations.

Un processus de généralisation

Au début cantonnées sur des secteurs de dimensions modestes, comme une section de voie ou une rue, les zones 30 changent aujourd'hui de dimensions. On voit actuellement des projets s'engager d'emblée sur plusieurs quartiers quand ce n'est pas tout le réseau de voiries locales de la ville que l'on identifie en zones 30. A ce titre, on peut citer le cas de villes moyennes comme Lorient, qui s'achemine très rapidement vers l'extension des zones 30 à tout son territoire à l'exception des artères; de la capitale, Paris, qui a un programme de généralisation de «quartiers verts» (basés sur des zones 30); sans oublier des communes plus petites comme Lezennes (3'300 habitants) près de Lille, qui fonctionne complètement en zone 30!

Des voies à fort trafic

Centres-bourgs, centres-villes, secteurs scolaires, commerçants, quartiers résidentiels, nombreux et variés sont les lieux aménagés en zones 30. Particularité française, les exemples de zones 30 qui incluent des voies à fort trafic ne sont pas exceptionnels, démontrant ainsi qu'il n'y a pas d'impossibilité technique. On peut citer le cas des «Allées provençales» à Montélimar, ancienne RN 7 transformée en zone 30, elle permet d'écouler un trafic encore dense de 15'000 véhicules/jour, tout en étant devenue un lieu particulièrement intense de la vie de la cité. Autres exemples, celui du cours Mirabeau au cœur d'Aix-en-Provence (8'000 véh/j) ou encore du cours des 50 otages à Nantes (17'000 véh/j).

Evolutions réglementaires à intégrer

Parmi les premiers résultats de la démarche «Code de la rue», lancée en France en 2006 par le ministre en charge des Transports, figurent l'introduction du concept nouveau de «zone de rencontre» dans le code de la route et la redéfinition en conséquence de l'aire piétonne et de la zone 30 (Cf. décret 2008-754 du 30 juillet 2008). Concernant la zone 30, la nouvelle réglementation impose désormais un aménagement cohérent de l'ensemble de la zone, avec la limitation de vitesse, ainsi que la généralisation du double sens cyclable, sauf cas particulier. Les collectivités ont jusqu'en juillet 2010 pour mettre en place le double sens cyclable dans les «zones 30» déjà existantes.

Catia Rennesson - Cete de Lyon
(catia.rennesson@developpement-durable.gouv.fr) ■



La «zone de rencontre»: 20 km/h et priorité aux piétons est une nouveauté en France.

Pour plus d'informations, une plaquette intitulée «La démarche Code de la rue en France: premiers résultats» est disponible en téléchargement gratuit sur le site du Certu: www.certu.fr (rubrique catalogue).



Nantes - Le cours des 50 otages: avant

Le cours en 1980. Neuf voies de circulation affectées au trafic automobile, 42'000 véhicules/jour dans la section la plus chargée, il constituait une entaille au cœur de l'hyper-centre et offrait un faible niveau de sécurité et de qualité de vie. Photo: Ville de Nantes



Après

Aujourd'hui réaménagé en zone 30 et supportant encore 17'000 véhicules/jour, il accueille avant tout le tramway et les piétons. Ceux-ci occupent plus de 30 mètres sur les 44 du profil en travers! Les déplacements sont sécurisés, les activités riveraines redynamisées et l'effet de coupure entre les deux pôles urbains situés de part et d'autre du cours, gommé. Photo: Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise

Politique cycliste de Chambéry métropole

«Chambéry métropole», l'agglomération, se caractérise par une politique volontariste en matière d'aménagements cyclables à l'instar de la ville de Chambéry pour les aménagements piétons.

Le but du schéma directeur, adopté en 2002, est de doubler la longueur des aménagements cyclables en les faisant passer de 40 à 80 km d'ici 2014/2015. Les premiers aménagements datent de 1983. Ils atteignent aujourd'hui 67km.

La FUBicy (Fédération française des usagers de la bicyclette) revendique des investissements à hauteur de cinq € par an par habitant. Chambéry métropole est à plus du double. Le budget annuel englobant les études, les aménagements et l'entretien dépasse le million d'euros. Chaque année des tronçons supplémentaires sont aménagés et de nouveaux arceaux vélos implantés. Ceux-ci se montent aujourd'hui à 2000.



Le parcours à vélo a permis de découvrir différents types d'aménagements. Tout d'abord un aménagement cyclo-piétonnier réalisé sur un trottoir bordant une route à fort trafic.

La ville a accepté cet aménagement vu le nombre très faible de piétons. La cohabitation se passe plutôt bien, les habitudes sont maintenant prises depuis plusieurs années. En périphérie, aux intersections avec des routes à fort trafic, le cheminement cyclable est mis en évidence sur la chaussée par un revêtement de couleur.



L'agglomération étant entourée de massifs montagneux, les déplacements depuis les vallées avoisinantes se font majoritairement en voiture. Les autorités essaient toutefois d'encourager les pendulaires à laisser leur voiture en bordure de ville, dans les parkings d'échange, et à poursuivre leur trajet en transports publics ou à vélo. A cet effet, elle a disposé cinq «carrousels à vélos» en quatre endroits différents.



Un carrousel coûte 10'000 € et offre dix places individuelles fermées à clef et protégées des intempéries.

Le coût de location d'une place est de vingt € par an. Le fabricant est Emotion System. Ces abris peuvent être déplacés, ce qui permet de tester divers emplacements. Là où les places rencontrent du succès, un second carrousel est ajouté. Lorsque les deux carrousels sont complets, un abri en dur est construit et les carrousels déplacés à d'autres endroits.



En ville, les cheminements cyclables sont divers selon les rues. Ci-après, les cyclistes circulent entre le trottoir et les voitures stationnées.



Dans les aires piétonnes par contre, les divers modes de déplacement cohabitent sans aménagement particulier pour les cyclistes.



Les comptages montrent que la politique menée en faveur du vélo et les efforts financiers consentis années après années sont payés en retour par une augmentation constante du nombre de cyclistes. Le prix de l'essence, la prise de conscience écologique, les nouveaux modes de transport tels que les vélos électriques, ainsi que, tout simplement, le plaisir de vivre la ville autrement sont aujourd'hui des éléments importants qui motivent les déplacements à vélo.

Marie-Claire Pétremand
(mc.petremand@bluewin.ch) ■

Une politique volontariste en faveur des modes doux et des transports publics

«*Chambéry métropole*» a pour but de répercuter tout accroissement de trafic sur les transports publics et les modes doux. La politique conséquente de l'agglomération peut servir d'exemple.

Les agglomérations françaises institutionnalisent la collaboration intercommunale. Les 24 communes qui constituent *Chambéry métropole* ont choisi un slogan résumant bien leur réflexion politique: «*Modes de transports - Mode de vie*». Henri Dupassieux, un des vice-présidents de l'agglomération de Chambéry, défend les objectifs ambitieux en matière de transports décidés en 2004: «*Le but est de ne pas augmenter les déplacements en voitures à l'horizon 2010, mais de reporter l'accroissement du trafic sur les transports publics et les modes doux*». Cela veut dire que 60'000 déplacements supplémentaires par jour se feront en transports publics et à vélo, en doublant

ainsi ces deux modes de transports. La politique en faveur des cyclistes constitue le point fort (cf. reportage-photo sur les aménagements pour cyclistes et la station vélo). Pour renforcer les transports publics, une concertation publique sur l'aménagement de la gare de Chambéry en pôle intermodal a eu lieu en 2007.

Chambéry métropole introduit également un volet «services»: elle fait la promotion des plans de déplacements pour entreprises, soutient le covoiturage, le *Pédibus*, les plans de déplacements scolaires et subventionne l'agence *Ecomobilité* et le service pédagogique *Roue Libre*.

Tous ces éléments favorisent l'intermodalité. Dans l'idéal, les voitures resteraient hors

la ville dans les parcs relais. Mais l'offre en places de parc au centre n'a pas diminuée. Henri Dupassieux déplore que les communes aient tenu à garder la compétence de la politique du stationnement: «*Il faut restreindre la place de la voiture*».

La hausse du prix de l'essence fait-elle son effet ou la politique des villes françaises porte-t-elle ses fruits? En tout cas, depuis trois ans, la mobilité en voiture diminue en France et celle des transports publics augmente. *Chambéry métropole* démontre qu'une politique volontariste mène à des résultats encourageants.

Christa Mutter
(chmutter@bluewin.ch) ■

Station vélo de Chambéry: pionnière en France

Chambéry-métropole a créé dès 2002 une station vélo dont la gestion a été confiée à l'Agence *Ecomobilité*. De trente vélos et quarante places de consigne au démarrage, elle a évolué pour arriver aujourd'hui à un parc de 330 vélos et 140 places ainsi que des vélos électriques et différents accessoires (remorque, 3e roue...). La station vélo emploie cinq personnes, est ouverte 80 h/semaine en été (70 en hiver) et compte quatre missions:



La location de courte, moyenne ou longue durée. Les tarifs démarrent à un € de l'heure, en passant par quinze € le mois ou bien encore quarante € par an pour les étudiants et stagiaires. Les locations représentaient plus de 68'000 journées en 2007.

Le gardiennage: 140 places de stationnement (dont 100 avec une ouverture automatisée) sont proposées à la journée, au mois, à l'année avec ou sans entretien du vélo.

Renseignements et animations: la station vélo organise régulièrement des animations pour les entreprises, les écoles et le grand public (contrôle technique des vélos, marquage contre le vol, découverte du réseau cyclable...).

Photos: François Cepas



Grenoble: écomobilité, tram et espaces partagés

La journée de Grenoble comportait essentiellement une visite des aménagements récents, suivie d'une rencontre avec les représentants des collectivités locales. Les participants ont beaucoup marché! Mais ils ont aussi emprunté plusieurs lignes de tram (les titres de transport ont été offerts par le *SMTC, Société mixte de transports en commun de l'agglomération grenobloise*).



Une trentaine de personnes ont participé à la visite du 25 septembre à Grenoble sous la conduite experte de Rue de l'Avenir France et Christian Cotte de l'ADTC (Association pour le développement des transports en commun, des voies piétonnes et cyclables de l'agglomération grenobloise).

Photo: François Cepas

Les participants, venus de Suisse, de Belgique et de France se sont retrouvés sur le parvis de la gare pour aller se restaurer dans une brasserie «dauphinoise». Puis, le petit groupe (une trentaine de personnes) s'est déplacé de la gare au cœur de la vieille ville en tram (ligne A, la première), où a été présentée l'évolution du centre-ville depuis 1965, date de la première piétonisation. En 1987, la traversée du centre historique par le tram a été possible dans la rue la plus étroite grâce à une opération d'urbanisme. Les piétons sous des arcades sur toute la longueur de la rue.

Une partie du groupe, plus rapide, a pu faire un détours par la rive droite de l'Isère jusqu'au site historique du vieux pont suspendu, en empruntant des rues étroites qui devraient passer en zone de rencontre. On a pu noter la cohabitation pacifique du

tram et des piétons qui connaissent bien le petit coup de sonnette du tram et qui ne gênent pas sa progression lente mais continue dans la zone piétonne.

Puis, le groupe s'est rendu à pied jusqu'à la station Chavant où se croisent plusieurs lignes de tram et de bus. Le groupe a effectué la traversée des «grands boulevards» en partie à pied, en partie en tram jusqu'à l'Avenue Victor Hugo (commune de Seyssinet) où le partage de la rue est très favorable aux doux + tram.

Rencontre avec les techniciens

Le retour s'est effectué en tram jusqu'à l'Hôtel de Ville, puis à pied pour rejoindre la MNEI (Maison de nature et de l'environnement de l'Isère) où le groupe a été reçu par des représentants des collectivités locales.

Valérie Chenevier a présenté le service *Déplacements-Accessibilité*. Elle a rappelé que Grenoble est une ville pionnière en accessibilité et montré comment cette démarche profite à tous les usagers.

Elle a répondu à des questions concernant les zones 30 en précisant qu'il existe un plan de généralisation des zones 30 à presque toute la ville. Avec les associations qui ont des demandes pressantes, comme celles de l'ADTC, les relations sont parfois tendues mais non conflictuelles. De la discussion, on retiendra que, dans un premier temps, il a été reproché à la ville de faire de fausses zones 30 avec peu d'aménagements. Dans un deuxième temps, la ville se fait donc une obligation de réaliser peu de zones 30 mais bien aménagées.

Puis, Lionel Faure, le responsable du développement des modes doux à «la Métro» dans toute l'agglomération, ce qui représente près d'un demi-million d'usagers. Il a montré comment les communes sont aidées financièrement: à hauteur de 50% pour la création d'une zone 30 (hors travaux complémentaires, comme la réfection des réseaux souterrains) à condition de satisfaire certaines conditions de qualité (priorité à droite, chaussées étroites, absence de marquage, etc.).

Concernant les aménagements spécifiques pour les cyclistes, l'aide va jusqu'à 100% (avec les mêmes réserves). C'est une situation unique en France.

Jacques Hennebert
(jacques.hennebert@adtc-grenoble.org),
Rue de l'Avenir France ■

Grenoble: vingt ans après

Il est intéressant de voir l'évolution de la ville que j'ai quittée voici vingt ans.

Pendant cette période, il a été fait beaucoup d'aménagements pertinents, dans lesquels la population est largement impliquée.

Sur les Grands Boulevards (photo ci-dessous), la largeur entre façades est importante. Le tram est en position axiale, bien visible sur sa plate-forme engazonnée. Dans chaque sens, la chaussée est à deux voies (assez étroites) plus une file de stationnement. Les trottoirs sont larges d'environ cinq mètres. Ils reçoivent une piste cyclable centrale, différenciée par une couleur plus claire. Les piétons ne perçoivent pas bien cette piste et ne font aucun effort pour la respecter: ils déambulent sur toute la largeur du trottoir. Les cyclistes sont gênés et doivent rouler doucement. A encombrement identique, il aurait été préférable de tracer (dans chaque sens) une simple bande cyclable en bord de chaussée, gagnée par une réduction modérée de la largeur des trottoirs.

En répartition modale, les objectifs 2012 sont déjà atteints. Pour la commune centre, elle est la suivante: vélos 4%; marche 41%; TC 17%; voiture 37%.

En résumé, j'ai trouvé que la ville avait nettement évolué depuis vingt ans. S'y déplacer à pied et par les transports collectifs est devenu plus facile et plus agréable. On s'y sent plus libre et moins étouffé car les excès du tout automobile y ont été réduits, au bénéfice de la grande majorité des habitants. Ces habitants dynamiques qui, pour cela, se

sont pris en main, comme ils en ont depuis longtemps l'habitude, pour arriver, parfois en tâtonnant, à l'équilibre actuel.

Yves Gascoïn
(yves.gascoïn@club-internet.fr),
président de *Droits
du piéton du Rhône* ■



Coussin central. Grenoble n'a pas peur de faire des essais comme ici avec ce ralentisseur carré au milieu d'un carrefour. Efficace et peu coûteux. Photo: Alpes-Grenoble Métropole



Une vision qui a surpris beaucoup de visiteurs. Le 30 km/h couplés avec deux coussins sur un axe principal pour sécuriser le passage piéton qui donne accès à l'arrêt de tram. Cette mesure est courante à Grenoble aux arrêts de tram. A noter la présence de barrières qui canalisent les piétons en direction de l'aménagement. Photos: Andreas Staehely et Alain Rouiller



Aux armes, citoyens!

L'invité

A l'origine de l'expérience de Chambéry:

- tout d'abord une volonté politique exceptionnelle de lutter contre l'invasion de la ville par l'automobile et de redonner droit de cité au piéton et aux deux-roues;
- une organisation politique et technique aux compétences rassemblées, au contraire de la tendance dispersante actuelle qui multiplie les «portefeuilles»;
- une technostructure d'abord consentante devenue rapidement compétente (pas seulement dans le domaine proprement technique mais aussi dans celui, plus subtil et situé dans le champ de la psychologie, des sciences du comportement des usagers); puis, même, militante;
- trente ans de continuité d'action, envers et contre les nombreux changements de gouvernance locale en début de période, grâce à un fort soutien associatif, à l'appui des services centraux de l'époque et à la stabilité du pôle technique: on n'arrête plus un train lancé...

Chambéry a ainsi pu échapper à «l'adaptation» de la ville à la voiture, credo des trente glorieuses, et ainsi préserver son précieux héritage de ville européenne, conçue bien avant l'avènement de l'automobile à l'usage des simples bipèdes que nous sommes. Ici, il a fallu au contraire que la voiture devienne «acceptable» pour la ville: un dialogue, parfois musclé, s'est établi entre deux entités a priori peu conciliables.

Et on connaît le résultat: bien que les statistiques des accidents constituent l'aspect le plus spectaculaire (notre époque est fortement soumise au règne de la quantité !), l'aspect qualitatif paraît plus convaincant encore; celui qui fait dire à ce handicapé moteur qu'il a choisi de vivre à Chambéry pour la qualité de ses aménagements, ou qui permet de pho-

tographier ces gamins en patinette (page 6) traversant sous le nez des voitures dans ces espaces mixtes généralisés...

Alors, et les participants ont bien posé la question lors de cette 25e Journée, pourquoi Chambéry n'a-t-elle pas fait école plus largement en France? Pour les mêmes raisons que Fribourg en Allemagne! La boutade cache la complexité de la réponse mais on peut se hasarder: différence des cultures et des contextes locaux (politiques, personnalités) et nationaux s'ajoutent à ce que rappelle le dicton, que «nul n'est prophète en son pays» et au fait qu'on perd vite la mémoire...

«Chambéry a ainsi pu échapper à l'adaptation de la ville à la voiture et ainsi préserver son précieux héritage de ville européenne, conçue bien avant l'avènement de l'automobile, à l'usage des simples bipèdes»

Car le travail de mémoire doit être incessant pour que les expériences intéressantes ne tombent pas dans l'oubli. On vient de redécouvrir, en particulier dans les pays du nord, la notion de partage de l'espace: pratique chambérienne depuis trente ans! Inventée aux Pays-Bas vers 1970 (les «woonerf» de Delft) par un certain Joost Vahl... Le regretté Hans Monderman n'est jamais venu à Chambéry.

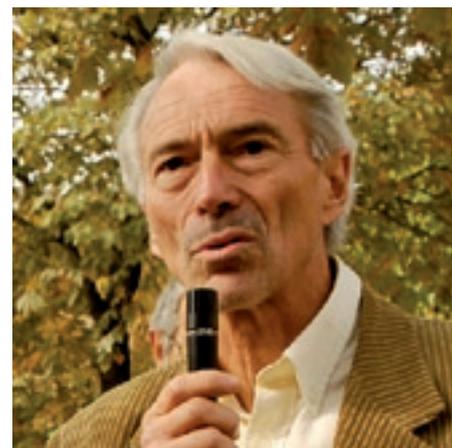
C'est ce travail de mémoire et de «mise en réseau» que fait *Rue de l'Avenir* en (re)venant à Chambéry. Ils étaient déjà venus pour voir l'aménagement de la Rue de la République à Curial, acte fondateur selon eux de ces zones de rencontres qu'ils ont établies dans leur pays et qu'ils viennent de nous transmettre en retour de ce qu'ils avaient découvert chez nous. Bel exemple

de cet échangisme fructueux, à base de relations interpersonnelles, qui emprunte souvent les chemins de traverse et met en rapport des groupes de «maquisards» se battant pour les mêmes causes mais de manière souvent isolée.

J'ai le souvenir de l'important effet d'entraînement qu'avait eu la procédure «villes plus sûres, quartiers sans accidents» en France dans les années 85. Une forte impulsion des services centraux est déterminante pour créer les conditions favorables à la multiplication des aménagements novateurs dont nous parlons.

J'invite les responsables français à relancer un programme d'étude aidé par l'Etat pour le partage de l'espace dans différentes villes ouvertes à ce type de réflexions et d'avancées. On peut toujours rêver... Et pourtant, tout cela est possible!

Michel Deronzier
(michelderonzier@wanadoo.fr) ■



Michel Deronzier, ancien Directeur général des Services techniques de Chambéry, est un des précurseurs européens des espaces partagés et des zones à priorité piétonne avec les Néerlandais Joost Vahl et feu Hans Monderman. Il est aujourd'hui consultant indépendant.
Photo: François Cepas