



Rencontre de Rennes

La « ville à 30 » déclarée d'utilité publique

Grosse affluence, le 14 mars dernier, à l'Hôtel de Rennes Métropole, pour assister à la rencontre organisée par Rue de l'Avenir sur le thème « Espace public, espace à vivre » : tout au long de cette journée, quelque 150 personnes ont suivi avec un vif intérêt des débats sur les atouts de la « ville à 30 ».

Pour certains participants -élus, chercheurs, ingénieurs, etc.- venus de toute la France mais aussi de Suisse, la manifestation avait en fait débuté dès la veille. Des parcours d'observation sur le territoire rennais -les uns pour les piétons, les autres pour les cyclistes- leur avaient en effet été proposés par les associations locales partenaires de cette Rencontre -le Collectif Handicap 35, Espace piéton et Rayons d'action- et par la FUB, avec le soutien de la ville de Rennes et de Rennes Métropole qui avaient délégué élus et techniciens en charge de ces questions. Et ce fut une bonne entrée en matière pour les débats du lendemain, structurés autour de trois temps forts : « *l'espace public, un bien commun* » ; « *osons la ville à 30* » et « *transports en commun, marche et usage du vélo* ». De fait, le sujet n'est pas seulement matière à beaux discours et grandes théories sur une estrade. C'est du concret, de la matière vivante sur laquelle on doit travailler en permanence, que l'on doit observer et faire évoluer...

Chargé d'ouvrir la rencontre, Frédéric Bourcier, l'adjoint au maire de Rennes, est entré dans le vif du sujet en précisant les multiples enjeux que ces questions englobent pour une ville telle que Rennes. L'enjeu primordial consiste à assurer une bonne accessibilité des habitants à l'ensemble des services. Condition sine que non : il faut un territoire suffisamment compact. « *Dans une ville idéale, tout -les lieux pour apprendre, les lieux pour se cultiver, faire du sport, s'informer, etc.- se trouve à moins de 20 mn.* » Mais cela nécessite aussi la mise en œuvre de politiques de déplacements volontaristes, notamment des transports en commun variés et performants (métro, bus), des vitesses réduites pour favoriser les modes actifs. Autre enjeu majeur : la qualité de l'espace public. « *Il doit être sûr, beau et convivial* » car de lui dépend la qualité du partage et du bien vivre ensemble. Frédéric Bourcier, parfaitement conscient que rien de tout cela ne peut se faire sans une maîtrise des flux motorisés, n'a pas caché que l'objectif de Rennes est de réduire de 20 % la circulation automobile d'ici 2020. « *Nous comptons sur cette rencontre pour que vous nous aidiez à réaliser ce rêve,* » a-t-il conclu.

Un défi que Gilbert Lieutier, grand « prêtre » de la ville à vivre -une théorie qu'il met en pratique en France et en Italie depuis des années-, a laissé le soin aux intervenants suivants de relever. Il a préféré rappeler un principe de réalité rarement évoqué dans ce genre de réunion et pourtant

essentiel : le rôle de la police. Pour que la ville soit ce lieu de mixité, de vie et d'échanges que nous souhaitons tous, a-t-il expliqué, il ne suffit pas de l'organiser et d'établir des règles. Encore faut-il que celles-ci soient respectées ! Dans le cas contraire, les efforts risquent fort d'être réduits à néant. *« Il faut donc accepter de parler des tâches de la police ! Car à ne pas assurer correctement ces missions de contrôle, on donne un très mauvais signal aux usagers. Du coup, ils ne voient plus clairement ce que veulent vraiment les pouvoirs publics. Les règles existent pour régler les conflits entre les intérêts antagonistes inhérents à tout espace commun. Sinon, c'est la jungle. Aucune ville ne peut fonctionner correctement sans une police efficace. Ne l'oublions pas. »*

Comme pour faire contre-poids à ces propos, certes justifiés et même nécessaires, mais un peu âpres, la toute nouvelle présidente de Rue de l'Avenir, Anne Faure, avait plutôt choisi d'évoquer la ville à laquelle elle aspire, une ville dont rêvent les enfants. Ce fut d'ailleurs une belle occasion, il faut le préciser, d'assister au passage de relais, Gilbert Lieutier venant tout juste de quitter cette présidence après un mandat de quatre années. Urbaniste spécialisée dans la démarche Code de la Rue et le traitement des villes à 30, Anne Faure a décrit cette ville comme *« sûre, non bruyante, propre, colorée, pleine d'espaces verts et de lieux de rencontre. »* Mais, a-t-elle précisé, cette ville qui correspond en fait aux besoins de la société tout entière, n'est concevable que si elle offre un espace public de grande qualité, un espace public capable d'assumer correctement son rôle de lien entre tous les usages et les usagers. Et pour Anne Faure, il ne fait aucun doute qu'une telle ville est une ville apaisée. Une ville qui a su modérer les vitesses. *« Une ville apaisée, c'est un art de vivre. Les rues sont moins bruyantes, plus sûres, moins polluées. Les piétons et les cyclistes ont plus de place pour se déplacer. Il y a plus d'espaces verts pour se promener, plus de bancs pour se reposer et rencontrer d'autres personnes. »* Reste que l'espace public est un bien rare : pour élargir les trottoirs, réserver des placettes pour permettre aux enfants de jouer et des espaces végétalisés pour que les aînés puissent s'asseoir sur des bancs, il faut presque toujours récupérer une partie des espaces hier confisqués par les voitures. Non seulement en réduisant la surface des voies de circulation mais également en revoyant la politique de stationnement. Cela demande du courage car c'est un sujet hautement sensible, les élus le savent bien !

Mais pour Gilles Blanchard, du CETE de l'Ouest, *« aménager, c'est faire des choix. »* Chaque acte de conception amène à arbitrer entre des intérêts divergents. Faut-il décider de favoriser le flux des voitures quitte à rallonger le cheminement des piétons et des cyclistes... ou bien adopter une logique d'aménagement qui s'appuie d'abord sur les piétons et les cyclistes (sans toutefois exclure les usagers motorisés) ? Question de choix. Et pour mieux convaincre son auditoire de faire les bons choix, il a présenté trois exemples de réaménagements réalisés dans des villages de l'Ouest selon le concept « ville à 30 ». Chacun d'eux a dûment gagné en sécurité, en convivialité, vitalité et dynamisme économique.

Cela dit, pourquoi ne pas l'avouer, la vraie difficulté à inverser la logique, ce n'est sans doute ni dans les centres villes ni dans les villages qu'on s'y heurte le plus durement ; c'est dans les périphéries urbaines, là où vivent aujourd'hui quelque quinze millions de Français et demain, bien plus encore. Bruno Le Corre, chargé de mission de l'Agence Urbanisme Développement Intercommunal de l'agglomération rennaise, a rappelé à juste titre que dans ces zones-là, 85 % des déplacements se font encore en voitures individuelles. L'espace public y est essentiellement routier et, du coup, n'est guère visible pour les piétons et les cyclistes. Le chantier du périurbain est donc un enjeu majeur. Il est désormais ouvert... mais tout reste à faire : améliorer la lisibilité de l'espace public, lui donner plus d'urbanité, créer de nouveaux repères, inventer de nouveaux codes, travailler les « paysages », développer des outils innovants (pédibus, bandes cyclables, espaces pour arrêt covoiturage, etc.).

encadrés

Petit tour d'Europe de la « ville à 30 »

Le concept de « la ville à 30 » reste encore relativement mal connu en France lorsqu'il n'est pas tout simplement l'objet de polémiques virulentes. Ce n'est pas le cas chez nos voisins européens où il est déjà bien installé et ne suscite plus guère de débat. Expert en la matière, Alain Rouiller, vice-président de Rue de l'Avenir Suisse, en a porté témoignage lors de la rencontre de Rennes en dressant un rapide état des lieux des réalisations hors de nos frontières : édifiant ! Alors que dans l'hexagone, bien des villes n'en sont encore qu'à envisager la mise en place de quelques zones 30 aux abords des écoles et que quelques unes, beaucoup plus rares, telles Lorient ou Fontainebleau, se sont engagées dans un programme de généralisation du 30 km/h¹, en Allemagne, on en est déjà à la troisième génération. Concrètement, cela signifie que la majorité des grandes villes allemandes ayant adopté ce principe depuis une vingtaine d'années -à l'instar de Berlin où la règle du 30 km/h est de mise sur 80 % de la voirie- et que ce qui est en jeu aujourd'hui en matière de nouveaux aménagements, ce sont les zones de rencontre.

Il faut dire que nos voisins d'outre-Rhin n'hésitent pas à utiliser des leviers d'ordre réglementaire pour faire avancer les choses. Ainsi, à Fribourg-en-Brisgau, la ville pionnière du 30, bien que les axes principaux aient été maintenus à 50 km/h, le 30 km/h est de rigueur la nuit, cela au nom de la lutte contre le bruit (Directive européenne n° 49). Berlin a repris ce dispositif en décrétant la limitation à 30 km/h la nuit sur quelque 160 voies, afin de respecter le sommeil des habitants.

Autre exemple, celui de la Belgique, où la mise en zone 30 est désormais une obligation autour de toutes les écoles. Ou encore celui de l'Italie où, pour maîtriser les flux automobiles, des centaines de centres urbains ont adopté de principe de la ZTL (zone à trafic limité).

Mais, bien sûr, ce sont les Pays-Bas qui, dans ce registre, remportent le trophée. « *Ce sont les premiers de la classe* », a insisté Alain Rouiller. Et celui-ci de vanter le judicieux -et efficace- système adopté par le pouvoir néerlandais pour encourager les communes à se lancer dans l'aménagement de zones 30 : « *Pour chaque kilomètre réalisé, le pouvoir verse à la commune une subvention. Si bien qu'aujourd'hui 80 % des voiries urbaines sont à 30.* » De quoi rêver !

Cela étant, dans ce tour d'horizon européen, Alain Rouiller ne pouvait pas ignorer la Suisse, plutôt bonne élève, d'ailleurs. Il a notamment montré un petit film stupéfiant réalisé à Köniz : sur un secteur aménagé en zone 30, on voit les piétons traverser en tous points une double chaussée -qui laisse passer 20 000 véhicules/jour- sans marquer de temps d'arrêt ! L'aménagement, autour d'une large bande centrale, est assez explicite pour que, spontanément, les automobilistes ralentissent et laissent la priorité aux piétons !

Deux exemples français : Rennes, Angers

- Angers, « ville à 30 » dès 2014 : lors de la rencontre du 14 mars, Vincent Dulong, maire adjoint de la cité angevine, s'y est engagé et a détaillé la mise en place de ce plan qui ne concerne pas l'hypercentre, déjà en zone 30. Le reste du territoire est divisé en dix quartiers. Pour l'heure, seuls deux d'entre eux ont été traités à titre expérimental. « *Cela nous a permis d'évaluer les premières réalisations et de repérer les lieux où le panneau 30 n'a pas suffi à calmer le trafic et devra être complété par des aménagements, mais d'autres aussi où il semble plus pertinent de revenir au 50 km/h pour écouler le trafic.* » L'équipe va ensuite

¹ Rappelons que la généralisation du 30 km/h se fait à l'intérieur des quartiers mais ne concerne pas la plupart des axes principaux reliant les quartiers entre eux.

s'attaquer aux huit autres quartiers de la ville, sachant que chaque chantier passe d'abord par une large concertation avec les habitants et qu'il faudra trouver bien souvent des solutions sur mesure plutôt que des recettes clés en main. « *La ville à 30, c'est un peu technique, beaucoup politique et passionnément culturel,* » a reconnu Vincent Dulong, tout en précisant qu'adopter ce concept, cela impose de changer de paradigme, d'avoir un vrai savoir-faire et aussi d'être capable de tenir l'objectif sur la durée. Mais le jeu en vaut la chandelle. Les premiers résultats sont très positifs puisque, selon les relevés vitesse effectués, sur 65 rues « traitées », 49 ont enregistré des baisses sensibles (- 5,6 km/h). Ces zones 30 sont aujourd'hui perçues comme plus sûres par les habitants d'Angers qui, loin de les rejeter, les jugent « légitimes ».

- D'ici 2020-2025, Rennes aura les trois-quarts de sa voirie en zone de circulation apaisée. C'est un engagement de l'équipe municipale que Pascale Loget, élue rennaise déléguée aux espaces publics et au Code de la Rue, a répété à plusieurs reprises au cours de la rencontre. Actuellement, un quart de sa voirie est en zone de circulation apaisée, pour l'essentiel en centre ville. Autant dire que le plus dur reste à faire car il va s'agir de s'attaquer à des quartiers moins denses. C'est donc un sérieux défi. « *Mais,* a assuré Pascale Loget, *nous savons que c'est possible et nous ne remettons pas en question cet objectif. Bien sûr, en cette période où les caisses sont en baisse, nous ne pourrions pas faire des aménagements coûteux. Aussi avons-nous fait le choix d'instaurer la règle du 30 km/h sur l'ensemble du territoire, le 50 km/h restant l'exception. Cela devrait simplifier la mise en œuvre du dispositif.* » Les Rennais sont d'ailleurs allés à Lorient, à Chambéry et en Suisse pour voir ce que d'autres avant eux avaient réalisé. « *Nous avons vu que les aménagements peuvent ne pas être très beaux mais parfaitement efficaces...* » Lucide, Pascale Loget sait aussi qu'à l'inverse, certains aménagements esthétiques peuvent être mal compris, peu appréciés et peu respectés. Il faut donc rester modeste et faire des évaluations pour améliorer ce qui ne fonctionne pas bien, dit-elle. « *Et surtout, ne pas négliger les comportements ! Il faut faire émerger de nouveaux acteurs, faire en sorte que de nouvelles pratiques se diffusent. Pour cela, nous avons lancé un appel à projets avec les lycéens rennais sur la marche autour du thème « Bougeons autrement » ; une deuxième édition est en cours.* » Un travail de longue haleine, pas très spectaculaire mais indispensable pour assurer l'efficacité et la pérennité de la démarche vers une ville apaisée.

Villes apaisées, villes dynamiques

Certains l'affirment : la « ville à 30 » serait totalement anachronique à une époque où tout doit aller très vite, où les technologies nous permettent d'agir à des vitesses phénoménales et où la valeur temps tient le haut du pavé ! Cette réflexion, souvent lue ou entendue chez les détracteurs du concept, méritait donc d'être mise en débat. La table ronde organisée lors de la journée rennaise a montré que la réponse ne laisse planer aucun doute : aujourd'hui, une ville apaisée a plus de chance qu'une autre de se développer.

Animateur de la discussion, Frédéric Heran n'a pas hésité à revenir sur l'exemplarité des « bons élèves allemands » en citant le cas de Berlin, Hambourg et tant d'autres villes qui, outre-Rhin, ont apaisé leur trafic depuis une vingtaine d'années... « *On ne peut pas dire que ces villes soient en déclin !* » Pour ce maître de conférences en Économie des Transports à l'Université de Lille, « *calmer la ville, ce n'est pas calmer l'économie, c'est même tout le contraire ! L'expérience prouve que lorsqu'on réduit les vitesses dans un quartier, il devient plus sûr, plus confortable, plus agréable*

à vivre. Cela favorise les commerces de proximité, permet aux enfants d'aller à l'école à pied... Bref, le quartier est revitalisé. D'ailleurs, les cadres, ceux-là mêmes qui aiment tant aller vite, sont les premiers, ensuite, à vouloir venir vivre dans ces quartiers apaisés. »

Il n'empêche que le démarrage d'une telle démarche se fait rarement sans problème. « Au départ, les commerçants sont toujours hostiles, a admis Vincent Dulong. Encore aujourd'hui, dès qu'on parle de supprimer des places de stationnement, on soulève un tollé. Mais le paradoxe, c'est qu'ensuite les commerçants, tout comme les entreprises, sont prêts à payer cher pour venir s'installer dans ces zones. Tout simplement parce qu'ils voient bien que la qualité de vie y est meilleure qu'ailleurs... » Pascale Loget croit pourtant à l'évolution des mentalités : « Une fois que l'on a déjà une ou deux réalisations réussies à présenter, tout devient beaucoup plus facile. Les commerçants comprennent l'intérêt de ces aménagements et acceptent mieux la suppression de places de stationnement, par exemple... »

Il est même fréquent que la demande émane des commerçants ou des habitants des quartiers voisins ou d'une ville voisine, comme en a témoigné Alain Rouiller autour de l'expérience de Sion, après réaménagement de son centre ville : « Les habitants des communes voisines avaient tendance à délaisser leurs propres commerçants pour venir faire leurs achats à Sion pour profiter du cadre, de l'ambiance et du confort de la zone marchande. Du coup, les villes voisines ont réagi et réclamé de bénéficier elles aussi d'aménagements afin de pacifier la circulation et de redynamiser leurs commerces. »

C'est en tout cas une constatation encourageante pour Guy Jouhier, vice-président de Rennes Métropole chargé de conclure la rencontre : « Les élus ont longtemps précédé la demande sociétale mais aujourd'hui, il arrive de plus en plus souvent que ce soit le contraire. » Reste que tout n'est pas facile pour autant ! « Les demandes des uns et des autres sont parfois contradictoires, ce qui rend la mise en œuvre délicate. De plus, une fois un quartier traité, la jonction avec les quartiers voisins posent problème. Enfin, reconnaissons que si l'objectif est clair, l'usage ne suit pas toujours. Le basculement culturel reste à venir... » Bref, le chantier est loin d'être terminé. Et c'est précisément l'utilité d'une journée telle que cette « rencontre » de Rennes que d'aider à l'évolution des mentalités, des comportements et des actions pour que demain, nos villes soient apaisées, qu'elles deviennent véritablement des « villes à vivre ».

Arlette CHABROL

Infosrda@ruedelavenir.com

