

LA CIRCULATION AUTOMOBILE à ROUEN

Les orientations du plan de circulation de Rouen sont inquiétantes. L'objectif étant de fluidifier la circulation, il y aura mise à double sens des rues J. d'Arc, Lecanuet et du pont Corneille. La recréation d'axes traversant la ville n'est pas cohérente avec l'annonce de mise en zone 30 des rues de la République, Lafayette, J. d'Arc. Les aménagements cyclables ne sont envisagés que sur les boulevards. C. D.

Vouloir fluidifier le trafic automobile en offrant plus d'espace à la voiture relève de la plus pure utopie.

En effet, chaque automobile contraint la collectivité locale à mettre à sa disposition, à l'échelle d'une agglomération, 170 m² par voiture. Prenons l'exemple parisien pour illustrer mon propos. Il y a approximativement 2 millions d'habitants à Paris dont la moitié ont une voiture. Nous arrivons à une consommation spatiale de 170 km² pour une surface de ville de 70 km². Cela veut dire qu'il faut plus de deux niveaux de voirie couvrant la totalité de la surface de la ville pour trouver les différents endroits où la voiture a besoin d'aller en fonction des motifs de déplacements.

On voit bien au travers de ce calcul d'ordre de grandeur qu'il est impossible d'espérer réduire les effets négatifs de l'automobile en agissant sur la largeur des voies, les feux ou tout autre solution purement technique. Pire, de nombreux travaux effectués par l'institut national de recherche sur les transports (en particulier ceux de Jean-Pierre Orfeuil) et l'école nationale des Ponts et Chaussées ont montré que toute augmentation de l'offre routière constitue, dans un contexte d'augmentation du taux de motorisation des ménages, un appel d'air venant à très court terme augmenter la congestion.

Ce raisonnement peut tout à fait être transposé à toute



Droits réservés VÉLOMOBIL. www.velomobil.fr

métropole régionale.

Supprimer, dans une rue, une voie de bus pour mettre les voitures en double sens, changer le séquençage des feux est absolument ce qu'il ne faut pas faire pour fluidifier le trafic automobile.

En fait, un trafic est fluide lorsque la densité de véhicules par unité de surfaces est faible.

La seule solution est donc de diminuer le trafic comme le préconise la loi sur l'air et la loi SRU et d'offrir des alternatives ambitieuses à l'usage individuel de la voiture.

Dans le centre de Rouen, il faut donc s'attendre, avec la nouvelle politique de déplacements de la municipalité, à une congestion terrible aux abords du plateau piétonnier car on va à la fois réduire l'espace au centre et augmenter l'accès en voiture, c'est à dire aspirer les voitures vers un lieu où elles ne vont

pas être autorisées. C'est l'échec garanti et la catastrophe environnementale annoncée.

Il est temps de passer à des solutions efficaces et ambitieuses, à commencer par mieux analyser les pôles générateurs de trafic comme les salariés de la mairie, du CHU, la faculté de droit et effectuer des plans de déplacements. La bonne méthode est donc d'utiliser les outils modernes de l'informatique, c'est à dire la cartographie heure par heure des besoins journaliers de déplacements et d'établir des partenariats avec les communes avoisinantes, à l'image de ce qui se fait en Ile-de-France.

Ce n'est pas la voiture qu'il faut gérer, car ce mode de gestion est réactif à des diagnostics de congestion, donc toujours en retard sur les événements ; il faut gérer la mobilité des personnes et des biens, car alors nous sommes proactifs, en anticipation sur une amélioration de la qualité de la vie. *Dominique Bied*

ENJEU : AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE SANS DIMINUER L'ACCESSIBILITÉ

EXTENSION DU QUARTIER PIÉTON

En raison des travaux de restauration du Palais de Justice, plusieurs rues de l'hyper-centre historique sont mises en voies piétonnes, avec accès pour livraisons tous les matins de 6 h à 11 h. De plus, un badge permettant l'ouverture de la borne escamotable rue aux Juifs est délivré aux riverains et commerçants. J'ai assisté à la réunion d'information. Comme d'habitude, c'est le tollé général, pour 250 mètres de distance à parcourir à pied, soit 500 pas ! Ce qui était un scandale, c'est que les voitures y étaient autorisées ! D'ailleurs, c'est bien amusant de constater que la rue des Fossés Louis VIII est toujours ouverte à la circulation, malgré son étroitesse, ses façades à encorbellement et ses pavés disjoints...

Evelyn nous signale les embouteillages du quartier des Carmes autour de l'école Ste Marie. Pourtant, pour accompagner leurs chères têtes blondes, les mamans peuvent garer leurs grosses bétaillères dans les 2 parkings (Hôtel de ville et Espace du Palais) situés à 250 m seulement !

On pourrait leur proposer un cyclo-pousse de chez Vélobobil, comme à Bordeaux, Lyon, Paris, Nantes, Toulouse, Marseille (photo ci-dessus). Appelé "citycruisers", ces vélos sont à la pointe du progrès, combinant force du mollet et assistance électrique. A suivre...

Le quartier historique du centre d'Amiens a été fermé à la circulation automobile.



Pour pallier la disparition des lignes de bus, pour faciliter l'accès aux habitants de la périphérie et contribuer à l'animation du centre ville, le service Icélia a été mis en place, sous le nom "Pieto+".

Basé sur l'utilisation de petits véhicules électriques homologués pour la circulation sur tous types de voies, conduits par des chauffeurs et desservant des périmètres restreints, Icélia est un service de proximité, conçu pour desservir un cœur de ville.

Stationnés en des endroits stratégiques, cinq véhicules circulent à l'intérieur de la zone piétonne du lundi au vendredi de 14 h à 19 h et le samedi de 10 h à 19 h. Les clients désireux d'emprunter les véhicules peuvent soit s'adresser aux "stewards" présents sur le site, soit effectuer leur demande à un kiosque qui régule la flotte, soit enfin héler un véhicule libre.

Le service, gratuit pour les titulaires d'un titre de transport ou d'un ticket de parking, lancé à l'origine à titre expérimental est aujourd'hui reconduit pour trois ans devant le succès commercial de l'opération.