

Parier sur l'avenir: Lorient, la ville à 30 km/h

Pourquoi vient-on à Lorient (Morbihan) de Genève, de Bruxelles, de Lyon ou d'ailleurs, alors que l'on a déjà beaucoup écrit sur le sujet? C'est ce qu'a fait le Réseau RUES* début septembre.

Pour voir comment ça marche, bien sûr, mais aussi parce qu'on se pose la question: ce dispositif est-il transposable à d'autres villes? Quelle est la clef du succès? La réponse ne peut pas être simple ni unique; mais les membres du Réseau RUES qui ont dialogué sur place le 4 septembre avec les initiateurs de l'opération et avec ceux qui l'ont menée à bout, s'en sont fait une idée.

Facteur temps essentiel

Tout d'abord, l'humilité de l'équipe en place, le choix de la concertation avec une vision et une stratégie et une persévérance au fil du temps ont joué un rôle moteur.

A Lorient, on a élaboré un savoir-faire (une boîte à outils) que l'on a adapté au fil du temps et on a développé la concertation dès la sortie du décret instaurant les zones 30, c'est-à-dire il y a presque vingt ans. Puis, patiemment, inlassablement, élus et techniciens, en appelant l'adhésion de la population, ont avancé et créé des zones 30 jusqu'à couvrir la majorité des quartiers, suscitant des modèles d'émulation entre quartiers. Il ne restait plus qu'un pas à franchir pour décider ensemble, avec la population, de généraliser le 30 km/h, à l'exception de quelques axes bien déterminés et lisibles.

L'exemple de Lorient montre que la généralisation du 30 n'entraîne pas de surcoût, mais nécessite une approche différente par réaffectation des budgets existants.

Lorient, ville détruite lors de la guerre, a conservé des voies de desserte assez larges. Il n'y a pas eu de gros travaux. La mise en œuvre de petits travaux n'a pas été seulement planifiée, elle a été intégrée dans les esprits. Elle a fait partie des travaux d'entretien et de sécurité routière, pour les écoles en particulier. Aujourd'hui, le budget zone 30 ne concerne que la communication, la part des aménagements est comprise dans l'entretien normal et les aménagements de sécurité sans modification des équilibres.



Deuxième but de la visite du Réseau RUES, Nantes où le développement du tram et une action volontariste ont permis de requalifier le centre-ville. Ici, avec le cours des Cinquante otages, aujourd'hui en zone 30, on est passé d'une artère sinistrée de 8 à 9 voies de circulation à un axe où l'écomobilité domine avec les trams, les bus, les cyclistes et les nombreux piétons. Les automobilistes (20'000 véhicules/j) traversent sur deux voies de circulation cet espace sans passages piétons.

Aménagements à privilégier

Les aménagements se font à minima. Ils ont évolué dans le temps, recours à des ralentisseurs plutôt agressifs au début remplacés ensuite par des coussins faits « maison » lorsque le comportement a commencé à changer, une forte signalétique au sol plutôt que verticale, des carrefours sans feux mais avec giratoires de plus en plus petits avec un simple bombement de pavés au milieu, la disparition progressive d'aménagements « routiers », etc. Les services techniques s'obligent humblement à évaluer les nouvelles zones 30 après réalisation (la population est informée du processus d'évaluation dès la concertation) ou lors de demandes ponctuelles, grâce en particulier aux mesures des vitesses. Lorsque le V/85 est supérieur à 30, on revoit les aménagements juste ce qu'il faut, pas plus.

Les bonnes habitudes ont remplacé les mauvaises qui ont pu exister à Lorient, comme ailleurs. Lorient n'est pas une ville que l'on traverse; sa taille n'excède pas un rayon de

800 mètres; dans le reste de l'agglomération, les résultats sont moins bons. Pour autant, la large profusion de parkings gratuits en centre ville (héritage local d'une ville reconstruite) et son rôle économique et commercial pour la Bretagne Sud provoquent un trafic non négligeable sur certains axes, comme on l'observe dans de nombreuses autres villes.

L'exemple de Lorient est à méditer et constitue pour une large part un modèle à reproduire dans les villes de périphérie. On peut, comme l'a fait Lorient, parier sur l'avenir et l'éducation pour un changement de culture. Les premiers résultats de la démarche *code de la rue* donnent des outils réglementaires pour s'y lancer.

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

*) Réseau RUES: réseau francophone pour une mobilité urbaine conviviale et sûre.

Il comprend des associations et organismes de Belgique, France, Luxembourg, Québec et Suisse romande. Contact: reseau.rues@mac.com.