

Sceaux généralise

Depuis le 7 décembre, les cyclistes peuvent circuler en tous sens sur la voirie communale. La ville de Sceaux (Hauts-de-Seine), déjà connue pour avoir créé en 1975 la première rue piétonne d'Ile-de-France, mène une politique ambitieuse de partage de l'espace public.

Sept décembre 2009 : le sommet de Copenhague s'ouvre dans un climat d'espoir, tandis que les voitures « propres » tiennent la vedette au salon de l'automobile de Los Angeles. Sceaux, petite ville chic et tranquille (20.000 habitants) située à 5 km au sud de Paris, contribue plus discrètement à la protection de la planète : désormais, les cyclistes peuvent « remonter » toutes les petites rues à sens unique.

Cette généralisation des doubles sens cyclables (DSC) concerne environ 12 km, correspondant à la partie en sens unique de la voirie communale (24 km au total pour 240 hectares de surface urbanisée)... qui a entièrement été aménagée en zone 30¹. Sceaux est un cas d'école qui réjouira les adeptes des aménagements « light ». Pas de lignes horizontales, pas de maçonneries, pas de peinture excessive : seuls les pictogrammes vélo blancs réglementaires ont été marqués au sol. Pour sa part, la signalisation verticale se limite aux panneaux obligatoires « sauf cyclistes » sous les panneaux de sens interdit (certains ont déjà été volés) et aux panneaux prévenant les automobilistes de la présence de cyclistes en sens inverse (C24a). Il est vrai que la politique de modération de la vitesse a déjà conduit la ville à multiplier les entrées de zone 30, coussins berlinois, passages surélevés et autres ralentisseurs.

¹ Sceaux est l'un des exemples de « ville 30 » analysés par Patrice Nogues dans le numéro 101 de Vélocité



**Double sens cyclable
dans le centre-ville de Sceaux**

Agir en une fois et vite

La rue de la gare est la seule exception : longue de 300 mètres environ, étroite et courbe, elle accueille un trafic important de bus, qui viennent desservir l'une des gares terminus du RER B.

Cette sobriété (plus d'une centaine de panneaux tout de même...) tranche avec la politique de communication forte. Des tracts ont été diffusés dans toutes les boîtes aux lettres, et une affiche spéciale a été faite pour les « sucettes » Decaux présentes en ville. Avec les DSC, le vélo a fait la une du journal municipal, qui promet de revenir régulièrement sur le sujet, tout comme le site Internet et la newsletter hebdomadaire adressée à 2.000 lecteurs. Le maire, Philippe Laurent (sans étiquette) était convaincu qu'il fallait agir en une fois, vite : « Certaines personnes me traitent d'assassin, et même au sein de mon administration, certains me disaient de faire attention, témoigne ce dernier. Mais j'ai poussé. A un moment donné, il faut bien basculer. Si on veut faire la partie pédagogique avant les aménagements, on risque de s'enliser dans une action trop molle... »

Un principe de réalité

Le démarrage de l'opération, en hiver, doit permettre aux habitants de s'acclimater avant la belle saison. C'est une opération « coup de poing », menée en 15 jours avec une entreprise extérieure, explique Catherine Ranson, chef du service espace public et environnement à la ville. Mais cette dernière compte bien mettre à profit les six mois à venir pour parfaire le dispositif : rajouter ici un pictogramme au sol, là un panneau, améliorer la visibilité à tel carrefour si le besoin se fait sentir... Le maire annonce par ailleurs la publication d'un livret « code de la rue », en avril, pour rappeler les règles de bon comportement aux différents usagers.

Sceaux s'inscrit clairement dans la philosophie « code de la rue ». C'est au nom du partage de l'espace public que les DSC ont été généralisés. « Le décret de juillet 2008 est venu confirmer notre démarche », explique Patrice Pattée, adjoint à l'urbanisme. Le maire invoque aussi, tout simplement, le « principe de réalité » : les cyclistes prenaient déjà à contresens les sens uniques, autant accompagner le mouvement et libérer les trottoirs pour les piétons.

Les doubles sens cyclables

Un prix de l'innovation publique

Elu maire en 2001 mais présent au conseil municipal depuis 1977, Philippe Laurent a amplifié la politique d'aménagement engagée depuis trente ans par ses prédécesseurs MRP et centristes (voir encadré). « La ville, c'est l'espace public », dit cet ingénieur amateur d'aménagement et de paysage, par ailleurs président du Conseil d'aménagement, d'urbanisme et d'environnement des Hauts-de-Seine (CAUE 92). Ses modèles, ce sont les pays nordiques, où il s'est beaucoup déplacé avec son épouse allemande. Sceaux a d'ailleurs transformé deux rues en « cours urbaines », qui sont naturellement devenues des « zones de rencontre ». La ville en compte cinq au total, ce qui lui a valu un prix Territoria de l'Observatoire national de l'innovation publique.

Le plan de développement des circulations douces de 2003 s'inscrit dans cette démarche globale. Outre les aménagements de voirie, ce document prévoit des implantations d'arceaux dans la ville et d'abris sécurisés dans plusieurs écoles. Le futur Plan local d'urbanisme (PLU), actuellement en discussion, permettra d'aller plus loin en donnant la priorité au développement durable. Un exemple : dans

cinq secteurs résidentiels appelés à devenir des éco-quartiers, le règlement permettra de construire des locaux à vélos de faible hauteur



Une affiche spéciale a été faite pour les « sucettes » Decaux présentes en ville

sur la rue, dans la bande normalement classée non constructible.

Un vrai potentiel cycliste

Desservie par la « coulée verte » du sud parisien -qui rejoint Paris sur le tracé du TGV atlantique- et par quatre stations de RER, Sceaux a un vrai potentiel cycliste. La population a des revenus moyens élevés et habite à 30% dans des maisons individuelles, le territoire communal comporte de beaux espaces verts (comme le remarquable Parc de Sceaux) et de nombreux établissements d'enseignement secondaire et supérieur. Les élus jugent toutefois que la part modale de la bicyclette n'est pas supérieure à la moyenne nationale. Sceaux est une ville cyclable... plus que cycliste. Il est vrai que, malgré les efforts de la ville, la vie des automobilistes semble rester facile. Sur les grands axes départementaux qui traversent la ville de part en part, les voitures circulent et se garent aisément. Le maire rêve de convaincre le conseil général de transformer le boulevard qui constitue l'épine dorsale de la ville.

ARTICLE ET PHOTOS : HÉLÈNE GIRAUD

>> EN COUVERTURE :

RUE DE LA RÉPUBLIQUE À SCEAUX, PAR LA PHOTOGRAPHE SYLVIE SCALA. MERCI !



Rue Florian, Sceaux

La première rue piétonne d'Ile-de-France

En 1975, Sceaux a été la première commune d'Ile-de-France à créer une rue piétonne. Après avoir chassé les voitures du centre-ville, la municipalité a toutefois changé son fusil d'épaule, en adoptant une philosophie axée sur le partage de l'espace public. D'où le plan de modération de la vitesse adopté dans les années 90, avec une hiérarchisation des rues puis le classement en zones 30 de toute la voirie communale début 2007. Les aménagements liés à cette politique, de qualité mais coûteux, se poursuivent encore.

Diverses réalisations ou projets méritent l'attention, comme les « cours urbaines » devenues zones de rencontre, ou la création d'un véritable réseau de sentiers piétonniers accessibles aux cy-

clistes, à partir des anciennes sentes typiques de certaines villes des Hauts-de-Seine. Ils sont entretenus, et certains devraient être élargis, via des réserves pour mise à l'alignement dans les documents d'urbanisme. Afin d'élargir les trottoirs, Sceaux a également créé des « doubles sens voitures à voie unique » : des « zones de croisement » permettent aux automobilistes de se croiser sur ces voies étroites.

L'appareil communal s'est adapté à cette politique. La coupure traditionnelle entre services techniques chargés de la voirie, et service de l'urbanisme chargé du bâti, n'est plus de mise. A la place, une direction de l'aménagement, de l'urbanisme et des services techniques a été créée, ce qui permet d'appréhender tous les projets de façon transversale. HG