

LA FEUILLE FIDÉSIENNE

Numéro 2 – novembre-décembre 2020 – BULLETIN LIBRE D'INFORMATION ET D'OPINIONS, ÉDITÉ PAR L'ASSOCIATION SainteFoyAVENIR – Gratuit

Dernière minute: le deuxième confinement est décrété depuis le 29.10. Soyons patients et positifs. Favorisons l'entraide et la solidarité.

CIRCULER EN SÉCURITÉ À SAINTE-FOY-LÈS-LYON

ZONE 30, QUESTIONNEMENT SANS RÉPONSE



© PABLO

Serge Replumaz lors du Conseil Municipal du 1^{er} octobre 2020 a proposé de passer l'ensemble des voies publiques en zone 30. Pourquoi une telle proposition ?

Une zone 30 est un ensemble de voies où l'autorité communale, investie du pouvoir de police de la circulation, limite la vitesse de circulation des véhicules à 30 km/h.

Souvent, une zone 30 comprend l'ensemble des voies réservées à la desserte locale sur un périmètre cohérent, à l'échelle d'un quartier voire d'une zone plus vaste (ex. centre-ville). Une zone 30 peut également comprendre des sections de voies avec un trafic de transit significatif lorsque la collectivité souhaite imposer la coexistence de ce trafic avec une forte fréquentation piétonne (ex. rue commerçante), la présence d'enfants (ex. aux abords d'établissement scolaire), la présence de personnes âgées (Ehpad, foyer logements, etc.) ou connecter des quartiers à la circulation apaisée.

La mise en zone 30 d'une ville dans sa totalité n'est pas une nouveauté. Metz en 2010, Grenoble en 2016, Nantes en 2020, et même 43 des 49 communes de droite, comme de gauche, ou écologistes, de la métropole de Grenoble, ont passé le pas depuis plusieurs années. En fait, cela n'a pas de conséquence sur la vitesse moyenne qui passe de 18 à 17 km/h, soit moins de 20 secondes par kilomètre. Mais on divise par sept le risque de décès en cas de choc et cela change le rapport à l'espace urbain.

Oullins, depuis juillet 2019, est la première commune (LR) de la métropole de Lyon à avoir fait ce choix. La maire explique que cette vitesse réduite permet de partager les espaces et de redonner toute leur place aux piétons et aux deux-roues. La rue est un espace de vie et de circulation qu'il faut partager. De plus, cette mise en place [zone30] permet de renforcer la sécurité des piétons, notamment des enfants et des personnes à mobilité réduite. Alors à Sainte-Foy-lès-Lyon, Madame la Maire, c'est pour quand ? ▲

ZONES 30 à sainte-foy-lès-lyon : POUR OU CONTRE ? [EXTRAITS]

POUR Accidents réduits et moins graves !

Les accidents ont des conséquences beaucoup moins graves, en particulier pour les usagers plus vulnérables (piétons, cyclistes) ; il y a un rapport direct entre la vitesse d'un véhicule et la gravité d'un accident. Entre 30 et 50 km/h, la distance de freinage double. En réduisant la vitesse, le risque d'accident mortel décroît significativement.

CONTRE On pollue plus à 30 km/h qu'à 50 km/h

Le 30 km/h est souvent présenté comme un moyen de lutter contre la pollution et le bruit. Alors que l'émission de dioxyde de carbone (CO₂) et de dioxyde d'azote (NO_x) est plus importante à 30 qu'à 50 km/h. En fait, la pollution dépend davantage de la fréquence des variations de vitesse que de la vitesse moyenne. À 30 km/h on conduit de manière plus anticipée et moins heurtée qu'à 50 ! ▲

L'intégralité de l'article est à lire sur notre site saintefoyavenir.org

ÉDITORIAL > ON A MARCHÉ SUR LA LUNE...

QUI SONT LES IDEOLOGUES ?

Depuis 40 ans, la communauté scientifique internationale avertit que notre modèle de développement est intenable.

Les appels se suivent dans une surenchère sémantique traduisant une panique croissante. Ce 29 octobre, un rapport international juge le coût de la prévention quatre fois moindre que celui de l'inaction. Pour permettre la durabilité de l'humanité, il faut repenser nos modes de vie. Pourtant, parce qu'elles remettent en question l'ordre établi, les propositions de changement émanant de mouvements écologistes, citoyens ou politiques, sont systématiquement qualifiées au mieux d'*idéologie*, au pire d'*extrémisme*, par les partis conservateurs. Ainsi, M. Donald Trump dénonce *les radicaux, les extrémistes qui veulent fermer* [l'industrie pétrolière]. Ce XXI^e siècle nous confronte à des crises écologiques à répétition. Pragmatique et responsable, Aurélien Barrau, astrophysicien et philosophe, le dit : *on ne peut pas continuer à faire comme si la pensée écologiste était l'apanage de doux dingues, et comme si le dogme d'une croissance immodérée était l'apanage des gens sérieux. C'est exactement l'inverse. [...] Aujourd'hui, prôner une croissance continue revient exactement à dire: on est face au gouffre, accélérons.* ▲

LA FEUILLE CROQUANTE

LE VÉLO... À STE FOY...
...UN VRAI SPORT !!!



© PATOU

APRÈS NOUS LE DÉLUGE

Début octobre le parlement européen a voté, à une courte majorité, un objectif de réduction d'au moins 60 % des émissions de gaz à effet de serre de l'U.E. d'ici à 2030. Cet objectif, plus ambitieux que les engagements de l'accord de Paris (-40 %), et que celui de 55 % proposé trois semaines avant par la Commission, est pourtant insuffisant : l'objectif des 2 °C exigerait une baisse d'au moins 65 % des émissions en 2030. Pourtant, dénonçant l'*idéologie* et au nom du *réalisme (sic)*, les parlementaires français Les Républicains ont tous voté contre. ▲

INFORMEZ-VOUS, INFORMEZ-NOUS...

Retrouvez La Feuille Fidésienne, sur notre site saintefoyavenir.org

LA FEUILLE CITOYENNE - INTERVIEW



© PABLO/LMDL/EE

Nous avons rencontré Fabien Bagnon, vice-président à la Métropole de Lyon, délégué à la voirie et aux mobilités actives, ancien président de la ville à vélo et co-organisateur des marches climat en 2019.

Quelles sont à votre avis les idées reçues sur la mobilité ?

Tout le monde a sa pratique de mobilité du quotidien, et pense avoir une expertise. Pourtant les questions de déplacements sont particulièrement complexes et souvent très contre-intuitives. Par exemple, la majorité des usagers de la voirie estime que le double sens cyclable est dangereux. Cette perception personnelle est contredite par des études dans des pays où le double sens cyclable existe depuis 30 ans. Un danger venant de face est mieux identifié et le risque d'accident diminue. Par contre le double sens cyclable favorise l'usage du vélo en raccourcissant les trajets, en apaisant la vitesse. Une autre idée reçue est la fluidification du trafic par la création de nouvelles voiries. C'est un mythe qui persiste, une illusion. Plus on ajoute des voies, plus on favorise un seul et même usage de déplacement : la voiture. Avec une nouvelle route, le trafic est fluidifié mais ça ne dure pas car on génère un trafic, dit induit. À moyen et long terme, la congestion automobile réapparaît avec sa série de nuisances (perte de temps, stress, fatigue, pollution). Il est donc objectivement préférable d'utiliser l'argent public pour favoriser d'autres modes de déplacement. S'y ajoute évidemment la nécessité de diminuer les nuisances pour la santé (maladies respiratoires), le bruit et les émissions de gaz à effets de serre et d'améliorer la sécurité routière notamment pour les plus fragiles (enfants, personnes âgées, PMR).

Comment enclencher le cercle vertueux d'une mobilité efficace et apaisée dans une commune comme Sainte-Foy-lès-Lyon ?

Il faut avoir du courage politique et ce n'est pas facile. Il ne faut pas promettre de nouvelles voies, de nouveaux stationnements mais s'inscrire dans une dynamique de changement des mobilités et s'en donner les moyens. Faire de la pédagogie sur

les avantages des déplacements en transports publics, à vélo ou à pieds et faire connaître ce qui existe (transport en Commun, covoiturage, aide à l'achat de vélos, etc.)? Choisir d'aménager la ville en partageant l'espace. En effet la voiture occupe entre 60 à 80 % de l'espace public disponible (rues et stationnements). Elle consomme trop de place par rapport au nombre de personnes transportées. En ville, dans un espace de plus en plus contraint, rééquilibrons pour que tous les modes de déplacement coexistent : bus en site propre, continuité cyclable, services et commerces de proximité, trajets piétons arborés et confortables, pédibus... En favorisant d'autres flux, on permet aux habitants de changer leur mode de déplacement. Grâce aux GPS, l'évaporation du trafic se fait rapidement donc n'hésitons pas à proposer le partage de la voie, l'apaisement du trafic.

Pouvez-vous nous donner un exemple à suivre ?

Un exemple de bonnes pratiques sur la Métropole est la ville de Charly. Elle a choisi d'utiliser l'enveloppe voirie allouée par la Métropole de Lyon pour modifier l'aménagement de l'espace communal avec des zones de rencontres (20 km/h, avec priorité piétons puis vélo, puis voiture), zone 30, continuité cyclable pour inciter à l'usage. Cela sur un territoire où les rues et routes sont très étroites.

Quels retards majeurs avez-vous observés à Sainte-Foy-lès-Lyon par rapport à la pratique du vélo ?

J'ai repéré qu'il y a de belles avenues qui permettraient des aménagements pour toutes les mobilités avec quelques aménagements cyclables existants. Le problème essentiel est l'absence de continuité cyclable qui favoriserait l'usage. Il manque également des arceaux vélos, du stationnement vélos. Il reste des verrous majeurs pour que les cyclistes accèdent à Lyon notamment, alors que c'est une destination professionnelle pour beaucoup de monde. La circulation automobile n'est globalement pas assez apaisée. ▲

INCENDIES AUX PROVINCES ?

RÉPONSES RESPONSABLES

Le quartier des Provinces a connu cet été des incendies de voitures dont la répétition suscite l'inquiétude et doit nous alerter. Le soutien et l'information aux victimes, pour qu'elles soient indemnisées, sont nécessaires. Nous nous refusons à une rapide réaction scandalisée, ou à désigner de possibles coupables. Seule l'enquête policière sera en mesure de le faire. En tant qu'élus municipaux, nous demanderons à en connaître les résultats. Nous avons des questions et des réflexions : peut-on attribuer ces faits à des personnes extérieures, ou du quartier ? S'il s'avère que les faits doivent être attribués à des personnes du quartier ; il sera indispensable de faire un état des lieux avec des habitants, des associations, des services municipaux, pour tenter d'abord de comprendre l'origine de tels actes, suivi d'actions pour répondre aux problématiques repérées. La vidéo protection en place sur le quartier n'a rien empêché. Celle-ci, dans l'espace public ne fait que déplacer les actes malveillants. Soyons à l'écoute de nos concitoyens et travaillons ensemble des réponses adaptées ! ▲

L'IMAGE QUI PARLE TOUTE SEULE

TROIS ANS PLUS TARD... RIEN N'A CHANGÉ...



© LFT

ON PREND DE LA GRAINE...

LE PAPE FRANÇOIS A DIT. Le marché à lui seul ne résout pas tout, même si, une fois encore, l'on veut nous faire croire à ce dogme de foi néolibéral. Il s'agit là d'une pensée pauvre, répétitive, qui propose toujours les mêmes recettes face à tous les défis qui se présentent. Le néolibéralisme ne fait que se reproduire lui-même, en recourant aux notions magiques de ruissellement ou de retombées [sans les nommer] comme les seuls moyens de résoudre les problèmes sociaux. (paragraphe 168, chapitre V, de Fratelli Tutti) ▲

BONNES GRAINES. La démocratie directe passe par l'échange...

La Feuille fidésienne aimerait recueillir vos avis sur la transformation du parc du clos du Cardinal en parking 32 places... ▲ lafeuillefidesienne@gmail.com