



L'édito, par Marc Ropert

« Un budget qui évolue dans le bon sens »

Le conseil municipal d'avril est traditionnellement consacré à la présentation et au vote du budget qui se décompose en une section fonctionnement et une section investissement. Les deux élus Alternesles ont, comme l'année dernière, joint leurs voix à celle de la majorité municipale. Le budget a donc été adopté à l'unanimité, voici pourquoi :

Lors de la précédente mandature nous avons pointé du doigt dans nos feuilles alternées (notamment le numéro 5 de mai 2017 disponible sur Alternesles.eu) une gestion « malthusienne » des finances municipales. Elle consistait à « sous doter » le budget de fonctionnement et à utiliser l'excédent dégagé, représentant jusqu'à ¼ du montant, afin de financer les investissements, sans recours à l'emprunt. En conséquence, il nous semblait à l'époque que cette politique entraînait un sous équipement de la commune en services utiles aux citoyens. D'ailleurs, la section investissement confondait souvent les travaux d'entretien du patrimoine de la commune (voirie, assainissement...) qui sont en général financés par les excédents de fonctionnement et les travaux d'amélioration du patrimoine (ex : projet de la Forge) qui sont, eux, plutôt financés par un recours à l'emprunt. Cette situation nous avait conduit, d'abord à nous abstenir, puis à voter contre les budgets proposés.

Force est de constater que la politique budgétaire de la nouvelle équipe a évolué vers une gestion plus dynamique. Nous nous en réjouissons. Le recours à l'emprunt est plus largement utilisé pour financer des projets porteurs de nouveaux ser-

vices collectifs comme la maison de santé ou le maintien d'anciens services menacés comme le rachat du bureau de poste du village. Celui-ci deviendra ainsi un bureau postal communal auquel s'adjoindra un point d'accueil « France services ». Ces investissements conduisent logiquement à une augmentation des coûts de fonctionnement pour la commune dont l'excédent diminue, mais pour de bonnes raisons. Il en va de même quand cela crée ou pérennise de nouvelles activités. Ainsi la création réussie du marché du Sausseron, qui figurait dans le programme électoral des deux listes aux élections municipales. Notons que le recours à l'emprunt reste maîtrisé, car la commune a pu bénéficier de taux d'intérêts très faibles. La charge financière, c'est-à-dire le remboursement des intérêts des emprunts, s'élève à un peu plus de 5 000 euros pour un budget de fonctionnement de 1 300 000 euros (moins de 4‰).

Cependant, l'équilibrage du budget reste un exercice difficile car les choix politiques nationaux amènent à une baisse régulière des ressources des collectivités territoriales et particulièrement des communes : diminution importante de la DGF c'est-à-dire de la dotation de l'Etat, réduction des ressources propres avec la suppression progressive de la taxe d'habitation. Il a donc fallu, en même temps que nous adoptions le budget, adopter aussi une hausse modérée de la taxe foncière sur le bâti (+1 point) afin de retrouver des marges de manœuvres budgétaires. Nous y étions favorables, nous l'avons voté, nous l'assumons.

Marc Ropert,
conseiller municipal Alternesles

NOTRE PROCHAINE ASSEMBLÉE GÉNÉRALE SE TIENDRA LE 25 JUIN 2022 AU

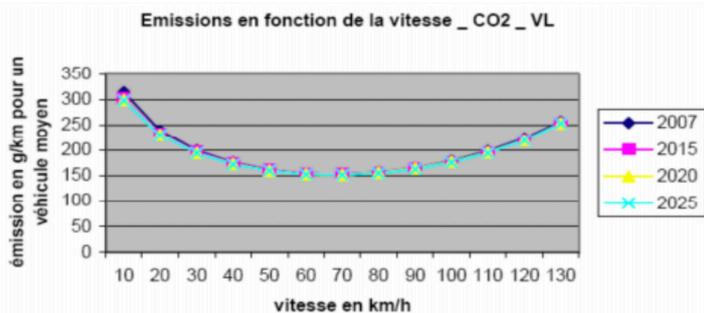
30, RUE MARTEL VAUQUELIN À VERVILLE POUR UN PIQUE-NIQUE TIRÉ DU SAC À 12H30 SUIVI DE L'AG

VOUS Y ÊTES NATURELLEMENT CONVIÉS !

30KM/H DANS NESLES, UTILE ?

La limitation de la vitesse des véhicules à 30 km/h dans les centres urbains fait largement débat. Les partisans de cette mesure évoquent une réduction du nombre d'accidents, de la pollution, du bruit. Ses opposants affichent des études (comme celle de l'ADEME) montrant que la pollution au CO₂ est supérieure à 30 qu'à 50 km/h. Ils soulignent également que la sécurité dépend moins de la vitesse que de l'attention des conducteurs. Alors comment choisir ?

Reprenons l'argument principal des « non-convaincus » : la pollution atmosphérique (NO_x, PM, CO₂), qui serait supérieure lors d'une circulation à 30 km/h. Le graphique sur lequel s'appuie cette conclusion montre d'ailleurs une belle courbe en U :



On y voit que les émissions chutent lorsque la vitesse augmente, de 10 à 60km/h, puis remonte après un long palier à partir de 80km/h. Ce résultat en apparence contre-intuitif est en réalité trompeur.

L'étude précise en effet, *mais ce n'est que rarement signalé*, que les résultats dépendent en réalité des modèles de mesure utilisés. Le modèle macroscopique perçoit le trafic comme un groupe de véhicules et se penche sur des paramètres de densité, de vitesse, de débit. Le modèle microscopique perçoit, lui, le trafic comme un système de véhicules et mesure la vitesse individuelle ou l'interdistance entre véhicules. Et que pour des vitesses et des densités faibles, comme c'est majoritairement le cas dans les zones urbaines ou semi-urbaines, la seconde est mieux adaptée. Or **l'étude de l'ADEME s'appuie majoritairement sur des études macroscopiques**. Les résultats sont donc largement relativisables, de l'aveu même de leurs auteurs. D'ailleurs, les quelques études étrangères sur ce thème (Grande-Bretagne, Pays-Bas) font davantage confiance au modèle macroscopique pour étudier ce point concernant la pollution atmosphérique émise.

En fait, lorsque l'on élargit géographiquement les études, le constat est partagé par tout le monde : diminuer la vitesse augmente la fluidité du trafic et contribue de manière significative à la réduction des émissions de CO₂. C'est notamment parce que le trafic est plus fluide que la pollution diminue.

Un autre effet important, le « report modal » : compte tenu de la vitesse faible et du trafic, les utilisateurs privilégient d'autres modes de transport (marche, vélo,

transports en commun), ce qui diminue mécaniquement (et drastiquement) la pollution atmosphérique et les nuisances sonores. Mais ce report modal n'est guère envisageable pour la majorité d'automobilistes qui traversent notre village. En revanche, **la fluidité de la circulation est un critère sur lequel nous avons la possibilité d'agir**.

Le choix qui a été fait pour Nesles est celui des chicanes, qu'elles soient dessinées ou créées par des zones de stationnement. Chacun peut constater que leur effet aboutit à l'inverse de l'objectif visé.

L'automobiliste avance quand il peut, puis s'arrête dans un « créneau » pour laisser passer ceux qui arrivent en face, puis repart en accélérant pour arriver au créneau suivant avant la nouvelle salve de véhicules. **Résultat, la circulation rue de Parmain est typique de ces zones de chicanes en créneau** : hachée, brusque, polluante, bruyante, pas sûre (pour les rétroviseurs du moins), et en plus elle génère de la frustration et des énervements (véhicules trop lents ou trop rapides). La chicane ne permet une circulation fluide que lorsque les 2 voies sont de largeur constante.

L'alternative, c'est le coussin ralentisseur, comme celui créé à l'entrée de la zone 30 de Verville. En disposant régulièrement des ralentisseurs longs et peu agressifs, l'automobiliste adopte naturellement une vitesse peu élevée et stable : il ne sert à rien d'accélérer puisque tous les 50 ou 60 m, un ralentisseur limite la vitesse maximale. C'est le choix qu'a fait Parmain rue Blanchet (la rue parallèle au chemin de fer qui aboutit au passage à niveau). Avec cette disposition, on aboutit à une circulation certes plus lente, mais en moyenne plus efficace.

Pour étayer ce que tout automobiliste un minimum sincère peut constater en conduisant, nous nous sommes livrés à un petit calcul.

La distance du Château perdu au rond-point de sortie du village vers Parmain ou Verville est d'environ 1km.

1 km à 50km/h dont la moitié du temps passé à l'arrêt prend 2mn40s alors que le même kilomètre à 30km/h, à vitesse constante, demande 2mn (je vous fais grâce ici du détail des calculs que vous pourrez retrouver sur alternesles.eu). Bien sûr, en roulant à 50km/h à vitesse constante - l'idéal de l'automobiliste qui a priorité sur tout le monde - c'est 1mn10s... 50 secondes, quel temps gagné !

Moins de pollution, une vitesse régulée, 30km/h c'est aussi **moins de bruit**. Les accélérations et freinages successifs génèrent en effet un bruit significatif lorsque 7 000 véhicules empruntent la rue de Parmain chaque jour. Les riverains ne s'en plaindront pas.

Dernier point, **l'amélioration de la sécurité**. Des enfants, des cyclistes, des piétons. Pas besoin de faire un dessin, les statistiques sont très claires sur ce point. Sans compter la réduction de la consommation.

Bref, quelques bonnes raisons de lever le pied, non ?

Jérôme Perelman, Alternesles